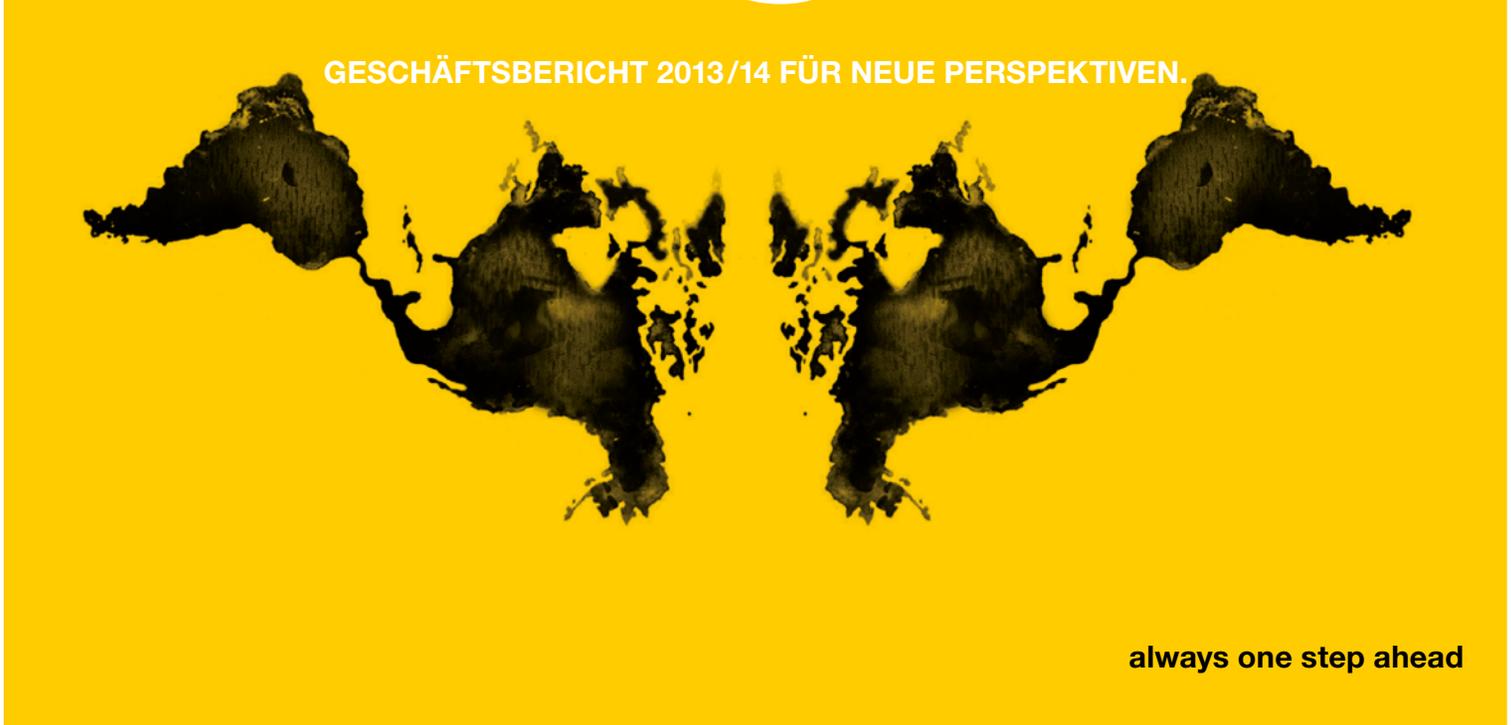


DE



IMMAGINE

GESCHÄFTSBERICHT 2013/14 FÜR NEUE PERSPEKTIVEN.



always one step ahead

Überblick

Wirtschaftsjahr 2013/14.

Schwerpunkte des Wirtschaftsjahres von 1. April 2013 bis 31. März 2014.

Finanzielle Leistung

- + ▶ EBIT bei stabilem Umsatz um 23 % gesteigert
 - ▶ 9,2 Millionen On-Board Units (OBUs) ausgeliefert
- ▶ Periodenergebnis um 83 % zurückgegangen
 - ▶ Free Cashflow aufgrund laufender Projekte negativ
 - ▶ Nettoverschuldung deutlich erhöht

Umsetzung der Strategie 2016

- + ▶ Anpassung der Organisationsstruktur durchgeführt
 - ▶ Ausgestaltung des neuen Portfolios erfolgt
 - ▶ Weitere Aufträge in neuen Intelligent Transportation Systems (ITS)-Segmenten erhalten
 - ▶ ITS-Ausbau durch Transdyn-Akquisition beschleunigt

Elektronisches Mautsystem in Provinz Gauteng, Südafrika

- + ▶ System im Dezember 2013 in Betrieb genommen
 - ▶ Mehr als 1,5 Jahre Wartezeit beendet
- ▶ Bezahrate weit unter den geplanten Werten
 - ▶ Geplante Profitabilität des Projektes aufgrund der Rahmenbedingungen bis jetzt nicht erreicht

Marktpräsenz in Nordamerika

- + ▶ Erstes Kapsch-System in den USA, in Texas, integriert
 - ▶ Vertrag über OBU-Lieferungen in Kanada verlängert
 - ▶ Wartung auf Golden Gate Bridge übernommen
 - ▶ Transdyn, Inc. in den USA akquiriert

Landesweites elektronisches Mautsystem in Polen

- + ▶ System vor 2,5 Jahren in Betrieb genommen
 - ▶ Hohe Performance-Rate sichert Staatseinnahmen
 - ▶ Profitabilität des Projektes stabil
 - ▶ System um weitere 450 km auf 2.600 km erweitert

Marktpräsenz in Australien

- + ▶ System auf M5 Motorway in Sydney gestartet
 - ▶ Neuaufträge für Systemlieferungen erhalten

Landesweites elektronisches Mautsystem in Weißrussland

- + ▶ Operativer Systembetrieb mit August 2013 plangemäß gestartet
 - ▶ Erste Erweiterung auf nunmehr 933 km erfolgt
 - ▶ Geplante Profitabilität des Projektes erreicht
- ▶ Weiterer Ausbau erfolgt langsamer als erwartet

Neue Projekte und Märkte

- + ▶ Angebot für landesweites Mautsystem in Russland ausgearbeitet
- ▶ Ausschreibung in Slowenien annulliert
 - ▶ Mautprojekte in Ungarn und Belgien an Dritte vergeben
 - ▶ Neuprojekt in Dänemark verzögert
 - ▶ Programm in Brasilien und System in Frankreich verspätet

Kapsch TrafficCom

Geschäftsbericht 2013/14

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.

Disclaimer

Bestimmte Aussagen in diesem Bericht sind „zukunftsgerichtete Aussagen“. Diese Aussagen, welche die Wörter „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 Gesellschaft ist nicht verpflichtet, das Ergebnis allfälliger Berichtigungen der hierin enthaltenen zukunftsgerichteten Aussagen zu veröffentlichen, außer dies ist nach anwendbarem Recht erforderlich.

Impressum

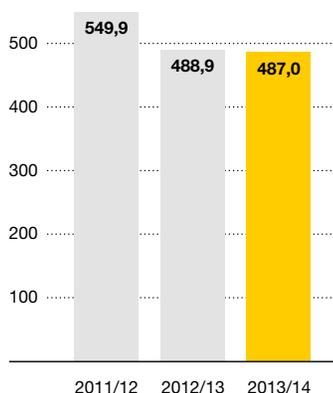
Medieninhaber und Hersteller: Kapsch TrafficCom AG
Verlags- und Herstellungsort: Wien, Österreich
Redaktionsschluss: 4. Juni 2014

Ausgewählte Finanzkennzahlen.

Ertragskennzahlen		2011/12	2012/13 (angepasst)	+/-	2013/14
Umsatz	in Mio. EUR	549,9	488,9	0 %	487,0
EBITDA	in Mio. EUR	60,6	34,2	8 %	36,9
EBITDA-Marge	in %	11,0	6,7		7,6
EBIT	in Mio. EUR	42,2	16,5	23 %	20,3
EBIT-Marge	in %	7,7	3,1		4,2
Ergebnis vor Steuern	in Mio. EUR	36,3	17,0	-68 %	5,5
Periodenergebnis	in Mio. EUR	27,5	16,8	-83 %	2,9
Ergebnis je Aktie ¹	in EUR	1,62	0,75		-0,33
Free Cashflow ²	in Mio. EUR	-49,7	48,3		-24,7
Investitionen ³	in Mio. EUR	13,1	20,2	-22 %	15,7
Mitarbeiter ⁴		2.705	3.013	10 %	3.308
On-Board Units ausgeliefert	in Mio. Stück	11,15	9,28	-1 %	9,22
Geschäftssegmente		2011/12	2012/13 (angepasst)	+/-	2013/14
Road Solution Projects (RSP)					
Umsatz (Anteil am Gesamtumsatz)	in Mio. EUR	229,9 (42 %)	128,3 (26 %)	3 %	132,0 (27 %)
EBIT (EBIT-Marge)	in Mio. EUR	4,1 (1,8 %)	-51,7 (-40,3 %)	33 %	-34,6 (-26,2 %)
Services, System Extensions, Components Sales (SEC)					
Umsatz (Anteil am Gesamtumsatz)	in Mio. EUR	308,1 (56 %)	342,3 (70 %)	-3 %	331,8 (68 %)
EBIT (EBIT-Marge)	in Mio. EUR	37,3 (12,1 %)	67,3 (19,7 %)	-20 %	53,8 (16,2 %)
Others (OTH)					
Umsatz (Anteil am Gesamtumsatz)	in Mio. EUR	12,0 (2 %)	18,3 (4 %)	27 %	23,1 (5 %)
EBIT (EBIT-Marge)	in Mio. EUR	0,8 (6,5 %)	0,9 (5,1 %)	16 %	1,1 (4,7 %)
Regionen		2011/12	2012/13	+/-	2013/14
Österreich ⁵	in Mio. EUR	32,8 (6 %)	38,0 (8 %)	-14 %	32,9 (7 %)
Europa ⁵	in Mio. EUR	341,4 (62 %)	288,9 (59 %)	4 %	300,1 (62 %)
Amerika ⁵	in Mio. EUR	63,6 (12 %)	74,8 (15 %)	16 %	87,0 (18 %)
Sonstige ⁵	in Mio. EUR	112,1 (20 %)	87,2 (18 %)	-23 %	67,0 (14 %)
Bilanzkennzahlen		31. März 2012	31. März 2013 (angepasst)	+/-	31. März 2014
Bilanzsumme	in Mio. EUR	557,7	567,2	0 %	566,8
Eigenkapital ⁶	in Mio. EUR	256,2	236,7	-10 %	213,1
Eigenkapitalquote ⁶	in %	45,9	41,7		37,6
Nettoverschuldung	in Mio. EUR	-74,4	-40,5	-131 %	-93,4
Eingesetztes Kapital	in Mio. EUR	383,8	360,7	2 %	369,2
Nettoumlaufvermögen	in Mio. EUR	285,7	243,9	-16 %	205,4
Börsenkennzahlen		2011/12	2012/13	+/-	2013/14
Anzahl der Aktien ⁴	in Mio.	13,0	13,0	0 %	13,0
Streubesitz ⁴	in %	38,1	38,1		38,1
Schlusskurs der Aktie ⁴	in EUR	63,5	37,0	8 %	40,0
Börsenkaptalisierung ⁴	in Mio. EUR	825,5	481,3	8 %	519,9
Performance der Aktie	in %	1,6	-41,7		8,0
Dividende je Aktie	in EUR	0,9	0,4		0,0 ⁷

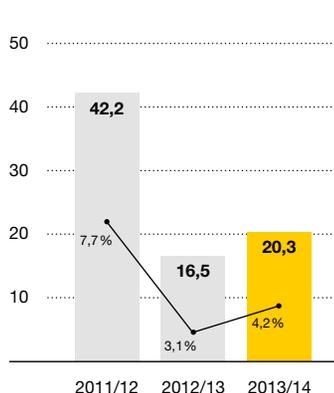
Die Anwendung der Neufassung des IAS 19 ab dem Wirtschaftsjahr 2013/14 erfolgt gemäß IAS 8 retrospektiv mit Wirkung vom 1. April 2012 zum Zwecke der Bereitstellung der unmittelbaren Vergleichsinformation.

Umsatz
(in Mio. EUR)



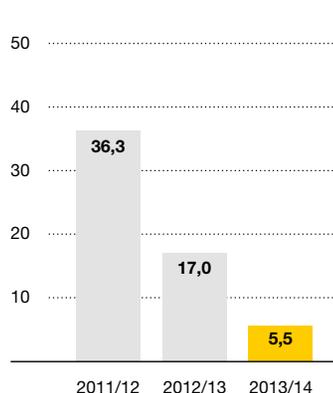
Der Umsatz fiel um 1,9 Mio. EUR auf 487,0 Mio. EUR.

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



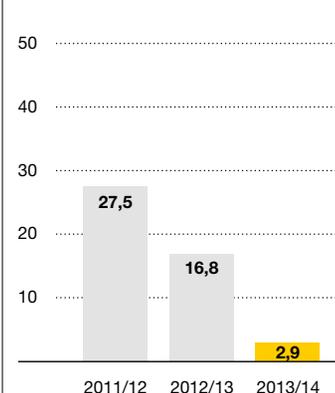
Das EBIT stieg um 23 % auf 20,3 Mio. EUR, die EBIT-Marge lag bei 4,2 %.

Ergebnis vor Steuern
(in Mio. EUR)



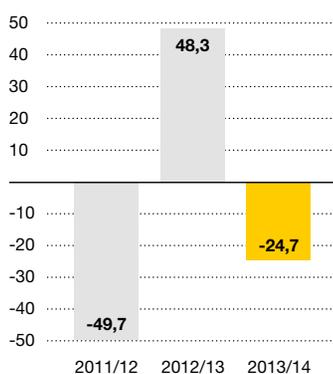
Das Ergebnis vor Steuern fiel um 68 % auf 5,5 Mio. EUR.

Periodenergebnis
(in Mio. EUR)



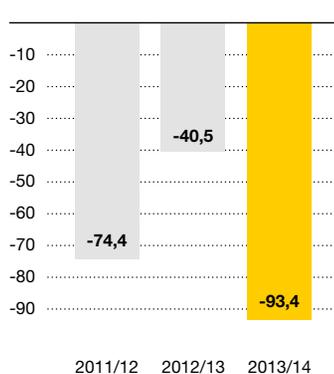
Das Periodenergebnis fiel um 83 % auf 2,9 Mio. EUR.

Free Cashflow²
(in Mio. EUR)



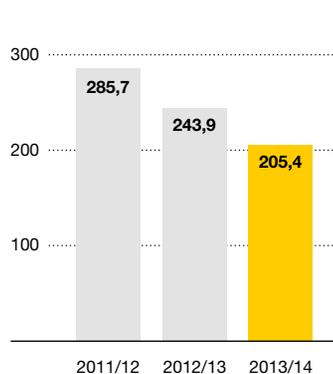
Der Free Cashflow verschlechterte sich von 48,3 Mio. EUR auf -24,7 Mio. EUR.

Nettoverschuldung
(in Mio. EUR)



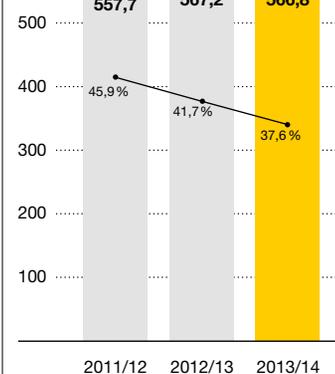
Die Nettoverschuldung stieg um 131 % auf -93,4 Mio. EUR.

Nettoumlaufvermögen
(in Mio. EUR)



Das Nettoumlaufvermögen reduzierte sich um 16 % auf 205,4 Mio. EUR.

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



Die Bilanzsumme blieb stabil, die Eigenkapitalquote lag bei 37,6 %.

1 Ergebnis je Aktie 2013/14 und 2012/13 bezogen auf 13,0 Mio. Aktien, 2011/12 bezogen auf die gewichtete durchschnittliche Anzahl von 12,74 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 %); Europa exkl. Österreich
 6 inkl. Anteile in Fremdbesitz
 7 Vorschlag des Vorstandes zur Beschlussfassung durch die Hauptversammlung am 1. September 2014



Geschäftsbericht der KapschTrafficCom AG 2013/14 als Download oder Digitalprint.

Mit der iKapsch-App für Ihr Smartphone steht Ihnen der Kapsch TrafficCom Geschäftsbericht in digitaler Form zur Verfügung. Nutzen Sie den App Store auf Ihrem Smartphone, um die iKapsch-App zu installieren, und starten Sie in der iKapsch-App das ‚iKapsch print‘-Modul. Nun erhalten Sie den Geschäftsbericht in digitaler Form, zum Lesen auf Ihrem Smartphone oder zum Ausdrucken auf Ihrem PC. Auf den gekennzeichneten Seiten finden Sie multimediale Inhalte zu den jeweiligen Kapiteln.

Inhalt.

Brief des Vorstandsvorsitzenden	Brief des Vorstandsvorsitzenden	6
Unsere Unternehmensgruppe	Unser Profil	12
	Unsere Unternehmensgeschichte	14
	Unsere Unternehmensvision	16
	Unsere Mission und Werte	17
	Unsere Strategie	18
	Unser Lösungsangebot	20
	Unser Geschäftsmodell	22
	Unsere ausgewählten Projekte	24
Unsere Aktie	Unsere Aktie im Detail	28
	Aktienmärkte im Wirtschaftsjahr 2013/14	28
	Unsere Aktie im Wirtschaftsjahr 2013/14	28
	Dividendenpolitik	30
	Aktionärsstruktur	30
	Unternehmensanleihe	31
	Investor Relations	31
	Research Reports	31
Corporate Governance Bericht	Corporate Governance Erklärung	34
	Management und Aufsichtsstruktur	34
	Unser Vorstand	36
	Unser Aufsichtsrat	38
	Ausschüsse des Aufsichtsrates	39
	Förderung von Frauen in Vorstand, Aufsichtsrat und in leitenden Stellen	39
	Bericht des Aufsichtsrates	40
Konzernlagebericht	Konzernlagebericht	44
Erklärung der gesetzlichen Vertreter	Erklärung der gesetzlichen Vertreter	71
Konzernabschluss	Konzernabschluss zum 31. März 2014	72
Bestätigungsvermerk	Bestätigungsvermerk	134
Services	Kapsch TrafficCom AG und Beteiligungen	138
	Adressen	140
Umschlagseiten	Kennzahlenübersicht 10 Jahre	
	Finanzkalender	
	Informationen zur Kapsch TrafficCom Aktie	
	Kapsch Group Überblick	

Unsere Fantasie lässt uns wachsen.

Unser Creative Statement.

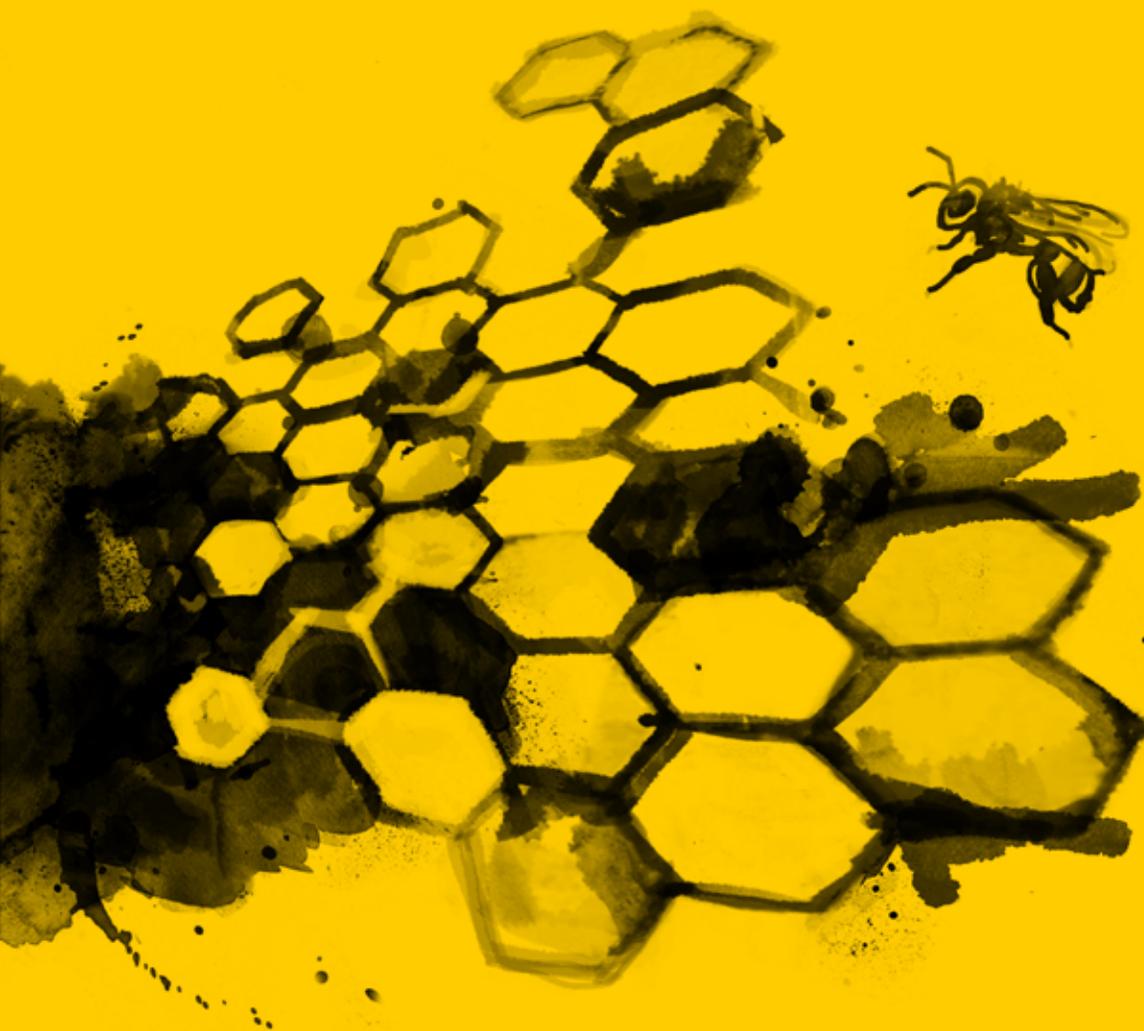
Nutzen Sie Ihre Vorstellungskraft. Ändern Sie die Perspektive. Sehen Sie ein zweites Mal hin. Denn mit etwas Fantasie eröffnen sich neue Horizonte.



5

Der vorliegende Geschäftsbericht ist der Beginn einer dreiteiligen Serie. Wir dokumentieren darin die Ergebnisse des jeweiligen Wirtschaftsjahres und wollen gleichzeitig – mit unterschiedlichen Visualisierungen – Ihre Fantasie beflügeln. Unter dem Motto „Sehen Sie zweimal hin.“ zeigen wir Ihnen, dass hinter Kapsch TrafficCom mehr steckt, als der erste Blick verrät. Als verantwortungsbewusste Unternehmensgruppe konzentrieren wir uns beispielsweise nicht nur auf die Entwicklung einzelner Produkte und Lösungen, sondern vielmehr auch auf den Aufbau kooperativer Systeme, auf intelligentes Wachstum und auf die Infrastruktur der Zukunft.

Wir verfolgen unsere Ziele entsprechend einer klaren Strategie, beweisen aber dabei jeden Tag aufs Neue Kreativität, um Bewährtes durch Besseres zu ersetzen. Weil wir der Überzeugung sind, dass die Grenzen im Kopf bisweilen überschritten werden müssen, um den wahren Wert der Dinge zu erkennen. Daher verändern wir regelmäßig unsere Perspektive auf Geschäftsfelder und Marktgegebenheiten, um neue Chancen und Potenziale frühzeitig wahrzunehmen. Denn genau diese Vorstellungskraft ist es, die uns den entscheidenden Schritt voraus sein lässt.



Brief

des Vorstandsvorsitzenden.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

Kapsch TrafficCom hat im Wirtschaftsjahr 2013/14 vieles bewegt, wofür sich ein genauerer Blick – auch in den vorliegenden Geschäftsbericht – lohnt. Sowohl bei unseren Projekten als auch unternehmensintern gab es zahlreiche Weiterentwicklungen.

Auf den ersten Blick war es ein mäßiges Geschäftsjahr, in dem wir unsere Wachstumsziele nicht erreichen konnten. Es war von Verschiebungen und Aufhebungen erwarteter Projekte gekennzeichnet, das Marktwachstum im Bereich der elektronischen Mauthebung ist demnach nicht in dem prognostizierten Ausmaß eingetreten. Die Kapsch TrafficCom Group war auf dieses Wachstum vorbereitet: Wir hatten unsere Organisationsstruktur adaptiert und Ressourcen aufgebaut, die wir nun vorgehalten haben. Die Ihnen vorliegenden Kennzahlen spiegeln all dies wider.

Sehen Sie zweimal hin. Gleichzeitig hat sich das Gesamtbild der Kapsch TrafficCom Group stark gewandelt. Wir sind heute nicht nur solider aufgestellt als noch vor einem Jahr, sondern für die Zukunft gerüstet.

Kapsch TrafficCom gehört unverändert zu den wenigen bedeutenden End-to-End-Anbietern am Markt für Intelligent Transportation Systems (ITS). Das heißt, dass wir nicht an Präsenz verloren haben. Zumindest einige der erwarteten Projekte werden verspätet starten und unser Ziel ist, möglichst viele davon für uns zu gewinnen.

Die Konvergenz im ITS-Markt, auf die wir uns in den vergangenen 18 Monaten vorbereitet haben, ist bereits

im Gange. Wir können sie nutzen, denn wir haben uns in dieser Zeit von einem ETC (Electronic Toll Collection)-Anbieter zu einem Anbieter von ETC und ausgewählten ITS-Applikationen entwickelt. Das zeigen auch die Aufträge abseits von Mautsystemen, die wir im Berichtszeitraum in den USA, in Chile, Kasachstan und Russland erhalten haben. Wir haben im Geschäftsjahr das ITS-Portfolio der Kapsch TrafficCom Group exakt definiert und ausgestaltet; durch die Akquisition von Transdyn, einem anerkannten Hersteller moderner Verkehrsmanagementsysteme in den USA, haben wir unsere ITS-Position gestärkt. Unsere auf diese Zukunft ausgerichtete Strategie und Organisationsstruktur haben wir im Berichtszeitraum mit Leben erfüllt und auf Basis der ersten Erfahrungen an die Praxis und das aktuelle Marktumfeld angepasst.

Auch unsere konstante Ertragssäule – das globale Geschäft mit On-Board Units sowie den laufenden Betrieb von Systemen – konnten wir deutlich verbreitern. Noch vor drei Jahren war dies im Wesentlichen von zwei Mautsystemen – in Österreich und in der Tschechischen Republik – getragen. Heute sprechen wir von sieben bedeutenden Umsatzträgern, die wiederkehrende Beiträge liefern. Neben den Systemen in Österreich und Tschechien zählen dazu die Verträge mit der nordamerikanischen E-ZPass Group und der kanadischen Mautbehörde Cantoll, das landesweite Mautsystem in Polen und seit August 2013 die erste Ausbaustufe des Systems in Weißrussland. Im Dezember 2013 konnten wir – nach mehr als ein- einhalb Jahren Wartezeit – auch das Mautsystem in der südafrikanischen Provinz Gauteng in Betrieb nehmen.

Wir konnten unsere Wachstumsziele 2013/14 nicht erreichen.

Dennoch ist Kapsch TrafficCom heute solider aufgestellt als noch vor einem Jahr.



Georg Kapsch,
Vorstandsvorsitzender

8

Unsere Betriebsprojekte konnten wir im Berichtszeitraum weiter ausbauen, auch das System in Südafrika ist nun in Betrieb.

Projekte und Märkte. Mit der Inbetriebnahme des Systems in Südafrika haben wir einen Meilenstein in diesem Großprojekt erreicht, das bis zuletzt mit vielen Schwierigkeiten behaftet und die Hauptursache für das mäßige Unternehmensergebnis war. Die Profitabilität kann nicht mit anderen Projekten mithalten, doch wir konnten damit das erste Mautsystem für den mehrspurigen Fließverkehr am afrikanischen Kontinent aufbauen – ein Meilenstein auch für Kapsch TrafficCom. Die Anzahl der registrierten On-Board Units hat ebenso noch Potenzial nach oben wie die Bezahlräte.

Unser landesweites Mautsystem in Polen ist nun seit nahezu drei Jahren in Betrieb. Die hohe Performance sichert dem polnischen Staat solide Einnahmen, auch für Kapsch TrafficCom liefert das System sehr zufriedenstellende Ergebnisse. Im Berichtszeitraum wurde es auf 2.600 km erweitert und hat damit die Systeme in Österreich und in der Tschechischen Republik an Streckenlänge übertroffen. Der Ausbau wird weiter fortgesetzt.

Bei dem Großprojekt in Weißrussland erzielten wir im Wirtschaftsjahr 2013/14 ebenfalls enorme Fortschritte. Im zweiten Quartal wurde die erste Ausbaustufe plangemäß in Betrieb genommen, Anfang Jänner 2014 eine weitere Teilstrecke. Das Projekt liefert damit bereits einen positiven Ergebnisbeitrag. Der weitere Ausbau schreitet – wenn auch langsamer als ursprünglich vorgesehen – voran. Kapsch TrafficCom finanziert die einzelnen Ausbauphasen jeweils für drei Jahre vor, der aktuelle Status prägt somit stets auch unser Bilanzbild.

In Nordamerika konnten wir eine erste Teilstrecke des Mautsystems in Texas in Betrieb nehmen, das noch weiter ausgebaut wird und auch eine ITS-Komponente beinhaltet. Es ist das erste System, das wir in den USA selbst integriert haben, und stellt für Kapsch TrafficCom somit eine wertvolle Referenz für zukünftige Ausschreibungen dar. Die Mautsoftware für die Golden Gate Bridge wird künftig ebenfalls von Kapsch TrafficCom gewartet, und in Kanada wurde unser Vertrag für die Lieferung von On-Board Units für den Highway 407 ETR in der Region rund um Toronto verlängert. Die Akquisition von Transdyn stärkt seit Mitte Jänner unsere Präsenz in den USA.

In Australien wurde das erneuerte Mautsystem auf dem M5 South Western Motorway in Sydney in Betrieb genommen, zudem erhielten wir Neuaufträge für Systemlieferungen in Sydney und in Brisbane.

Gleich vier Neuaufträge konnte Kapsch TrafficCom in Russland verzeichnen. Für die Olympischen Winterspiele in Sotschi lieferten wir ein Zugangssystem, in der Republik Tatarstan wurden wir mit der Installation von Weigh-In-Motion-Stationen auf einer Fernstraßenverbindung beauftragt und wir erhielten zwei Erstaufträge zur Lieferung von On-Board Units. Diese Aufträge belegen auch unsere ITS-Kompetenz.

Überwiegend in Europa konnten wir – auch im April 2014 – mehrere Verträge für die Lieferung von On-Board Units in den nächsten vier Jahren abschließen. Unser Projekt in Frankreich war jedoch von Verschiebungen gekennzeichnet.

Weitere Neuprojekte, die wir erwartet hatten, wurden ebenfalls verschoben bzw. aufgehoben oder anders als geplant umgesetzt. Das betraf insbesondere die Ausschreibung in Slowenien, aber auch Systeme in Ungarn, Belgien, Dänemark und das verspätete Programm zur Fahrzeugregistrierung in Brasilien, für das wir im April 2014 eine Partnerschaft mit dem brasilianischen Anbieter Autofind eingegangen sind.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Der Umsatz des Wirtschaftsjahres 2013/14 liegt mit 487,0 Mio. EUR auf dem Niveau des Vorjahres von 488,9 Mio. EUR. Wie auch im vorhergehenden Wirtschaftsjahr blieben große Errichtungsprojekte – zusätzlich zu dem weißrussischen Projekt – noch aus, und die zuletzt in Betrieb genommenen Systeme in Südafrika und in Weißrussland sind im Berichtszeitraum nur anteilig in Umsatz und Ergebnis sichtbar.

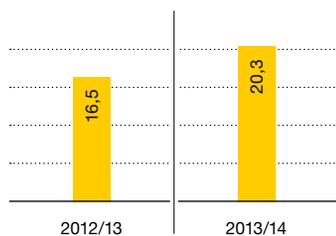
Wir hatten somit die Kosten unserer Strukturen, die auf dieses Wachstum ausgerichtet sind, und – mit Augenmaß – weitere Investitionen in die Zukunft zu tragen. Wie angekündigt haben wir im Wirtschaftsjahr 2013/14 diese Kosten und Investitionen soweit möglich reduziert; gleichzeitig galt es jedoch auch, vorhandene Strukturen für die neuen Betriebsprojekte anzupassen.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT) konnte gegenüber dem Vorjahr um 23 % auf 20,3 Mio. EUR gesteigert werden. Diese Erhöhung entspricht zwar nicht unserem Ziel einer zweistelligen EBIT-Marge, aber angesichts des Marktumfeldes und eines erneuten Einmaleffektes im Zusammenhang mit dem Projekt in Südafrika im dritten Quartal in Höhe von 8,5 Mio. EUR sehen wir darin eine Verbesserung. Die strukturellen Kosteneinsparungen zeigten im zweiten

Trotz zahlreicher Neuaufträge blieben neue große Errichtungsprojekte noch aus.

9

Verbesserung des EBIT (in Mio. EUR)



Wir rechnen damit, dass einige der verschobenen und weitere Projekte im laufenden Wirtschaftsjahr aktuell werden.

Halbjahr Wirkung und führten gemeinsam mit den Fortschritten und Erweiterungen bei unseren Errichtungsprojekten zu einem Ergebnisanstieg.

Das Periodenergebnis liegt dennoch deutlich unter dem Vorjahreswert, da das Finanzergebnis aufgrund großteils nicht realisierter Währungsverluste – vor allem im Südafrikanischen Rand – einen Rückgang verzeichnete. Das Ergebnis je Aktie ist daher mit -0,33 EUR negativ.

Die Bilanzkennzahlen der Kapsch TrafficCom Group zum Stichtag 31. März 2014 spiegeln den aktuellen Fortschritt und auch die Finanzierungsvereinbarung bei dem Projekt in Weißrussland wider. Die Nettoverschuldung stieg in diesem Zusammenhang deutlich an, das Nettoumlaufvermögen liegt jedoch wieder unter dem Vorjahreswert. Der Free Cashflow ist mit -24,7 Mio. EUR negativ.

Dividende. Auch wenn wir operativ eine Verbesserung verzeichnen konnten, werden wir in Anbetracht der aktuellen Ergebnissituation der Hauptversammlung vorschlagen, für das Wirtschaftsjahr 2013/14 keine Dividende auszuschütten, um uns den finanziellen Spielraum für weiteres Wachstum zu erhalten.

Ausblick. Kapsch TrafficCom hat in den vergangenen Jahren in die Zukunft investiert und die internen Strukturen auf das prognostizierte Marktwachstum ausgerichtet. Auch auf die Veränderungen durch die zunehmende ITS-Konvergenz sind wir vorbereitet. Mit den durchgeführten Strategieadaptionen sehen wir unsere Position für die Zukunft gestärkt.

Im Wirtschaftsjahr 2014/15 werden wir unsere bestehenden Projekte zielgerichtet fortführen. Das Großprojekt in Weißrussland wird weiter ausgebaut, auch bei dem Betriebsprojekt in Polen rechnen wir mit Erweiterungen. Da das Mautsystem in Südafrika nun endlich in Betrieb ist, gilt es gemeinsam mit unserem Kunden an der Verbesserung der Erträge zu arbeiten. In Russland erwarten wir das Ergebnis der Ausschreibung des landesweiten Mautsystems für LKWs über 12 Tonnen Gesamtgewicht. Wir konnten uns im Geschäftsjahr 2013/14 gemeinsam mit dem russischen Partner JSC NIS für die Teilnahme präqualifizieren und haben ein Angebot ausgearbeitet.

Zudem rechnen wir damit, dass einige der verschobenen und weitere Projekte im laufenden Wirtschafts-

jahr aktuell werden. Parallel dazu gehen wir weiterhin aktiv auf mögliche Interessenten für Mautsysteme zu, wie wir dies bereits erfolgreich in Weißrussland getan haben.

Das neue Wirtschaftsjahr der Kapsch TrafficCom AG beginnt in einer verkleinerten Vorstandskonstellation – ohne unseren langjährigen Kollegen Erwin Toplak, der mit Ende März aus dem Vorstand ausgeschieden ist. Er hat uns nicht nur 23 Jahre lang begleitet, sondern in dieser Zeit grundlegend zur Entwicklung der Kapsch TrafficCom Group beigetragen. Aus der 1991 neu gegründeten Sparte Mautsysteme der Kapsch AG wurde durch seine Unterstützung die weltweit tätige börsennotierte Kapsch TrafficCom AG, wie sie heute besteht. Herr Toplak wird uns als Berater verbunden bleiben. Dennoch möchte ich hier kurz innehalten und ihm meine persönliche Anerkennung und meinen Dank aussprechen – für seine unermüdliche Pionierarbeit im Mautmarkt, aber auch für seine Loyalität über viele Jahre. Wir werden auch in Zukunft seine Expertise nutzen.

Danken möchte ich auch allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kapsch TrafficCom Group auf der ganzen Welt, die den Zukunftsgedanken und die Weiterentwicklung des Unternehmens mit Ihrem Einsatz und Engagement erst möglich machen. Meinem Vorstandskollegen André Laux und dem Aufsichtsrat danke ich für die hervorragende und produktive Zusammenarbeit, unseren Kunden und Investoren für das Vertrauen in unsere Leistung und in eine gemeinsame Zukunft.

Georg Kapsch
Vorstandsvorsitzender

Unsere Unternehmens- gruppe.



Sie sehen eine ungestörte Reise in
eine der schönsten Städte der Welt?



**Wir sehen die Verbindung von Tradition und
Moderne, von Mensch und Technik.**

Kapsch TrafficCom versteht sich selbst nicht nur als anerkannter Partner im globalen ITS-Markt, sondern vor allem als Brückenbauer. Wir verbinden Menschen mit moderner Technik, überwinden Grenzen mit innovativen Lösungen und lassen die Welt jeden Tag aufs

Neue ein kleines Stück näher zusammenrücken. Ein Beispiel: Die Wartung und Entwicklung der Software für die Bemannung der Golden Gate Bridge in San Francisco, Kalifornien. Ein prestigeträchtiges Projekt, das repräsentativ für das breitgefächerte Leistungsspektrum der gesamten Kapsch TrafficCom Group steht.

Unser Profil.

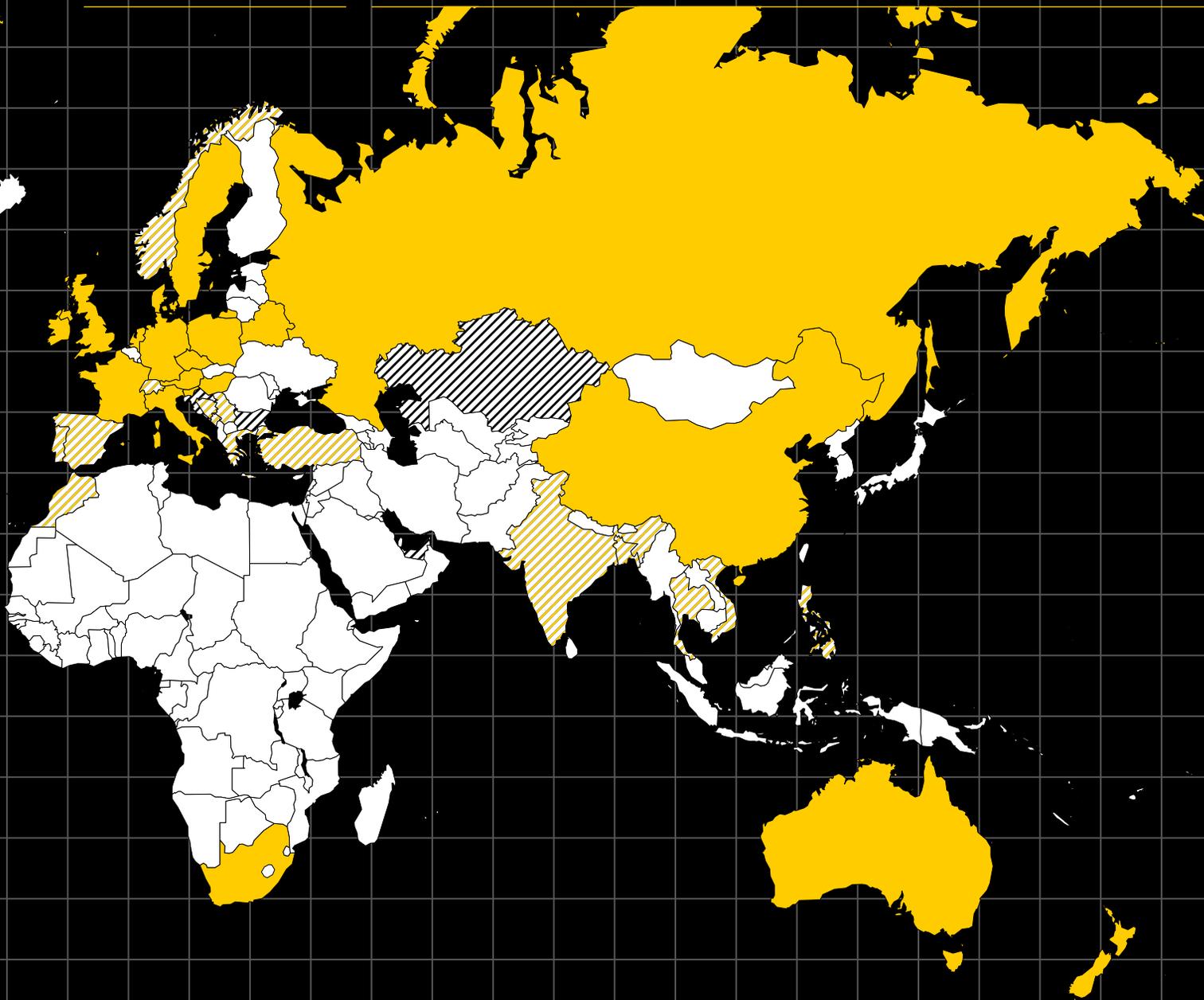
Argentinien
Australien
Bangladesch
Bosnien-Herzegovina
Brasilien
Bulgarien
Chile
China
Costa Rica
Dänemark
Deutschland
Ecuador
Frankreich
Griechenland
Indien
Irland
Italien
Kanada
Kasachstan
Kolumbien
Kroatien
Marokko
Mexiko
Montenegro
Neuseeland
Niederlande
Norwegen
Österreich
Panama
Philippinen
Polen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



Kapsch TrafficCom ist ein Anbieter von 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 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.

Unsere Lösungen umfassen Systeme für Mauthebung sowie städtische Zugangsregelungen und Parkraumbewirtschaftung, die wir dem Bereich Electronic Toll Collection (ETC) zuordnen. Darüber hinaus verfügen wir über ein breites Spektrum an zukunftsgerichteten ITS-Lösungen. 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 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.



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

Referenzen in 44 Ländern auf allen Kontinenten machen uns zu einem weltweit anerkannten Anbieter von ETC. Dazu zählen fünf landesweite Systeme und mehrere Systeme auf einzelnen Straßenabschnitten einschließlich Brücken und Tunnel. Auch unsere ITS-Lösungen kommen bereits in mehr als 10 Ländern auf allen Kontinenten zum Einsatz.

Mit Hauptsitz in Wien, Österreich, umfasst die Kapsch TrafficCom Group Tochtergesellschaften und Repräsentanzen in 33 Ländern. Die mehr als 3.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erzielten im Wirtschaftsjahr 2013/14 einen Umsatz von 487 Mio. EUR. Zwei Drittel davon entfielen auf Europa, der Rest nahezu gleichverteilt auf Amerika und sonstige Länder.

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
2006	Erwerb der DPS Automation S.A., Argentinien

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 das LKW-System „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 auf dem Platinum Toll Highway in Südafrika
- ▶ Start des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in Österreich
- ▶ Start von drei elektronischen Mautsystemen in den Jahren 2004 bis 2006 in Chile

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, einschließlich dem 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 (Zentralsystem), der Einstieg in den Betrieb von Mautsystemen.

Seit 2006 decken wir die gesamte Wertschöpfungskette unserer Kunden aus einer Hand ab – von Komponenten über Design und Errichtung von Systemen bis zum Betrieb.



Steigen Sie hier in die multimediale Welt von Kapsch ein.

	Unternehmens-Meilensteine	Geschäfts-Meilensteine
2007	Börseneinführung am 26. Juni 2007	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Start des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in der Tschechischen Republik ▶ Auftrag zur Errichtung eines elektronischen Mautsystems in Neuseeland ▶ Errichtung der größten Mautstation Asiens am Highway Nr. 8 in Neu Delhi, Indien
2008	Erwerb von Assets der TechnoCom Corp., USA	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Errichtung von Mautsystemen für drei der größten Stadtautobahnen in Bangkok, Thailand
2009	Erwerb von 20,47 % der Anteile an Q-Free ASA, Norwegen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Telematik-Plattform und Verkehrsmanagementsystem in der Tschechischen Republik bewähren sich im ersten vollen Betriebsjahr
2010	<p>Erwerb des US-amerikanischen, kanadischen und mexikanischen Geschäftes von Mark IV IVHS</p> <p>Erwerb einer Mehrheitsbeteiligung an TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Südafrika</p> <p>Begebung einer Unternehmensanleihe</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Präsentation des ersten Mautsystems, das auf der 5,9 GHz DSRC WAVE-Technologie basiert, in den USA
2011	Kapitalerhöhung	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Auftrag in Frankreich, der auf der Global Navigation Satellite System (GNSS)-Technologie basiert
2013/2014	Erwerb der Transdyn, Inc., USA	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Start des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in Weißrussland (Ausbaustufe 1) ▶ Start des elektronischen Mautsystems in der Provinz Gauteng, Südafrika ▶ Start des ersten eigenen in Nordamerika integrierten Systems am North Tarrant Express in Texas ▶ Mehrere Aufträge für ITS-Systeme in Chile, Kasachstan, Russland und in den USA

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

Im Jahr 2008 gelang durch den Erwerb von Assets der TechnoCom Corp., USA, der Einstieg in den nordamerikanischen Markt. Dies wurde in

weiterer Folge durch den Erwerb des US-amerikanischen, kanadischen und mexikanischen Geschäftes von Mark IV IVHS, einem bedeutenden Anbieter von Mautkomponenten, im Jahr 2010 sowie eine Minderheitsbeteiligung an dem mexikanischen Systemintegrator Simex im Jahr 2012 unterstützt.

Im Jahr 2009 erwarb Kapsch TrafficCom 20,47 % (31. März 2014: 19,76 %) der Anteile an dem norwegischen Mitbewerber Q-Free ASA.

Im Jahr 2010 erfolgte die Übernahme eines Anteils von 51,43 % (31. März 2014: 62,91 %) an dem südafrikanischen Anbieter von Verkehrsmanage-

menttechnologien TMT Services and Supplies (Proprietary) Limited.

Im Wirtschaftsjahr 2013/14 erwarb Kapsch TrafficCom die US-amerikanische Transdyn, Inc., einen Hersteller und Integrator von Verkehrsmanagement-Softwareprogrammen und -systemen.

Unsere Unternehmensvision.

Always one step ahead.

Unsere Vision: Always one step ahead. Aus unserer Unternehmensphilosophie – immer einen Schritt voraus – entsteht die Kraft für technische und wirtschaftliche Höchstleistungen. Kapsch TrafficCom sieht es als Aufgabe, weltweit Verkehrsteilnehmer dabei zu unterstützen, ihr Ziel sicher, schnell, effizient und ressourcenschonend zu erreichen.

Kapsch ist immer zukunftsorientiert. Mit unseren innovativen Lösungen gestalten wir Zukunftstechnologien für Autofahrer, Straßenbetreiber und kommerzielle Anbieter weltweit. Als Anbieter am Markt für Intelligent Transportation Systems (ITS) verpflichten wir uns zur konsequenten Schaffung von Mehrwert für eine bessere Zukunft – stets mit dem Blick nach vorne.

Kapsch ist immer innovativ. Kapsch TrafficCom entwickelt innovative und intelligente Komponenten, Lösungen und Dienstleistungen für den weltweiten Einsatz. Unser Lösungsangebot deckt die gesamte Wertschöpfungskette unserer Kunden ab: Komponenten, Design und Errichtung von Systemen sowie Betrieb – alles aus einer Hand. Ganzheitliche, flexible Lösungen ermöglichen es uns, immer einen Schritt voraus zu sein.

Kapsch ist immer leistungsorientiert. Kapsch TrafficCom entwickelt Produkte für den ITS-Markt, die sich durch hervorragende Leistung, Systemicherheit und eine hohe Rentabilität auszeichnen. Ein

Beleg dafür ist beispielsweise die durchschnittliche Mauttransaktionsrate des LKW-Mautsystems in Österreich, die im Jahr 2013 rund 99,8 % betrug. Bei der Optimierung unserer Prozesse streben unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu jeder Zeit nach technologischer und wirtschaftlicher Perfektion und schaffen so konsequent Werte für unsere Partner und Kunden.

Kapsch ist immer verantwortungsbewusst. Erhöhte Straßensicherheit, verbesserter Verkehrsfluss, rechtzeitiges Erkennen ungewöhnlicher Ereignisse, reduzierte Staus und geregelter Zugang zu Städten sind nur einige der zahlreichen Vorteile der durchdachten Verkehrslösungen von Kapsch TrafficCom. Unsere Systeme senken Umweltbelastungen, nützen natürliche Ressourcen und erhöhen die öffentliche Sicherheit.

Kapsch ist immer in Ihrer Nähe. Egal wo Kapsch TrafficCom gebraucht wird, wir sind in Niederlassungen rund um den Globus immer in der Nähe unserer Kunden. Schon heute arbeiten wir in unseren Niederlassungen in 33 Ländern auf allen Kontinenten und mit mehr als 470 Entwicklungsingenieuren in neun Forschungs- und Entwicklungszentren an den Lösungen von morgen.

Immer
zukunftsorientiert.



Immer
innovativ.



Immer
leistungsorientiert.



Immer
verantwortungsbewusst.



Immer
in Ihrer Nähe.



Unsere Mission und Werte.

Wir bringen den Verkehr zum Fließen.

Bessere Verkehrssteuerung. Unsere Mautsysteme leiten den Verkehr weltweit auf intelligente Art und Weise, indem sie die Verkehrssicherheit steigern und Verkehrsbehinderungen reduzieren. Dabei ermöglichen sie eine verursachergerechte Abrechnung über Pre-paid- oder Post-paid-Modelle.

Mehr Lebensqualität in Städten. Durch unsere Lösungen werden Staus und unnötige Fahrstrecken vermieden und die Lärmbelästigung wird gesenkt. Im Stadtverkehr regelt Kapsch TrafficCom Zufahrts-

berechtigungen und unterstützt die Einhebung von Gebühren für die Straßenbenützung.

Mehr Sicherheit und Umweltschutz. Incident Detection Systems – intelligente Systeme, die Ereignisse frühzeitig erkennen, multifunktionale Telematik-Plattformen und videobasierte Verkehrssensoren minimieren das Risiko auf den Straßen. Durch unsere Lösungen und Systeme können bestehende Infrastruktureinrichtungen effizienter genutzt und Umweltbelastungen reduziert werden.

Werte schaffen und Werte schätzen.

Unsere Unternehmenskultur ist geprägt von unseren Werten. Mit unseren Tätigkeiten leisten wir einen aktiven Beitrag zu einer verantwortungsbewussten gesellschaftspolitischen Weiterentwicklung und schaffen

Werte für die Zukunft. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Führungskräfte und Vorstände von Kapsch TrafficCom leben und arbeiten nach diesen Werten.

Disziplin.

Familie.

Unsere Werte.

Respekt.

Leistung.

Freiheit.

Dynamik.

Verantwortung.

Transparenz.

Unsere Strategie.

Im Jahr 2012 haben wir unsere Strategie bis 2016 festgelegt.

Im Jahr 2012 haben wir unsere Strategie bis zum Jahr 2016 definiert. Wir haben darin eine langfristige Expansionsstrategie festgelegt. Unsere Ziele sehen vor, den Umsatz deutlich zu steigern und dabei eine zweistellige EBIT-Marge zu erzielen. Wir planen, langfristig rund drei Viertel des Geschäftes mit wiederkehrenden Umsätzen zu erwirtschaften, um die aus dem Projektgeschäft resultierende Volatilität der Cashflows zu reduzieren. Als Voraussetzung dafür streben wir die globale Qualitäts- und Innovationsführerschaft an.

5-Pfade-Strategie. Diese Ziele wurden untermauert mit fünf strategischen Pfaden, die uns den Weg für die kommenden Jahre weisen sollten. Die wesentliche strategische Implikation lag damals in der Fortsetzung des Wachstums und in der Vorbereitung auf die erwartete Konvergenz im ITS-Markt sowie auf das Zukunftsthema „Vernetzte Fahrzeuge in kooperativen Systemen“. ETC sollte das Kerngeschäft bleiben, aber wir hatten das Ziel, uns verstärkt zu einem Anbieter von ETC und ausgewählten weiteren ITS zu entwickeln.

Status 2012

Wir sind

Anbieter von vorrangig elektronischer Maut-einhebung (Electronic Toll Collection; ETC)

5-Pfade-Strategie

1. Ausschöpfen des ETC-Marktwachstums
2. Erschließen neuer regionaler Märkte
3. Erschließen neuer ITS-Segmente
4. Vorbereiten auf die Konvergenz des ITS-Marktes
5. Erweitern des Produktgeschäftes

Wir werden

Anbieter von elektronischer Maut-einhebung und ausgewählten weiteren Intelligent Transportation Systems (ITS)

Fünf strategische Pfade sollten den Weg für die kommenden Jahre zeigen.

Erstens planten wir, an dem prognostizierten Wachstum des ETC-Marktes teilzuhaben. Es gab weltweit eine Vielzahl interessanter Möglichkeiten für die Lieferung und den Betrieb von Mautsystemen. Wir wollten die starke Position von Kapsch TrafficCom nutzen und den Marktanteil weiter ausbauen.

Zweitens beabsichtigten wir, neue regionale Märkte zu erschließen. Kapsch TrafficCom war bereits global tätig, aber es gab Märkte, in denen wir noch kaum bis gar nicht vertreten waren. Potenzial sahen wir neben den großen Betriebsprojekten in Europa vor allem auch in Südamerika und Südostasien. Auch die USA zählten nach der Akquisition von Mark IV IVHS in 2010 zu diesen Märkten.

Drittens planten wir – auch im Hinblick auf die Konvergenz – ausgewählte weitere Segmente des ITS-Marktes für uns zu erschließen. Wir haben dafür ein durchgängiges zukunftsorientiertes Lösungsangebot kreiert, das maximale Synergien schafft; für uns und für unsere Kunden.

Viertens planten wir, uns auf die Konvergenz des ITS-Marktes vorzubereiten, um unser Wachstum langfristig abzusichern.

Fünftens beabsichtigten wir, unser Produktgeschäft zu erweitern und unsere Produkte über einen gesonderten Vertrieb, auch indirekt über Partner wie Systemintegratoren oder Distributoren, anzubieten.

Bis 2014 hat sich die Situation verändert.

Im Jahr 2014 und somit auf halber Strecke bis 2016 stellt sich manches anders dar als noch vor zwei Jahren. Das Wachstum des ETC-Marktes trat nicht in dem prognostizierten Ausmaß ein, neue Projekte wurden verschoben bzw. fielen weg. Die von uns 2012 erwartete Konvergenz ist hingegen bereits Realität und somit deutlich schneller erfolgt als angenommen. Wir sehen zunehmend mehr Ausschreibungen, die nach integrierten ITS-Lösungen verlangen.

Wir haben zwischenzeitlich auch einiges erreicht. So haben wir unser ITS-Angebot ausgestaltet, erste Aufträge umgesetzt und im Jänner 2014 mit Transdyn, Inc. einen führenden Anbieter von Verkehrsmanagementsystemen erworben. Mit 1. Oktober 2012 implementierten wir weltweit eine neue Organisationsstruktur, die mehr Verantwortung in die drei Vertriebsregionen brachte, um mit zunehmender Größe dezentraler agieren zu können. Sie schuf auch Raum für die zusätzlichen ITS-Segmente.

Status 2014

Wir waren

Anbieter von vorrangig elektronischer Maut-einhebung (Electronic Toll Collection; ETC)

5-Pfade-Strategie

1. Ausschöpfen des ETC-Marktwachstums
2. Erschließen neuer regionaler Märkte
3. Erschließen neuer ITS-Segmente
4. Treiben und Nutzen der Konvergenz des ITS-Marktes
5. Von der Autobahn in die Stadt

Wir sind

Anbieter von elektronischer Maut-einhebung und ausgewählten weiteren Intelligent Transportation Systems (ITS)

Wir verfolgen unverändert unsere Expansionsstrategie.

Wir verfolgen unverändert die langfristige Expansionsstrategie im Hinblick auf die Ziele, die wir 2012 definiert haben. Diese Ziele werden weiterhin mit fünf, wenngleich inhaltlich adaptierten, strategischen Pfaden untermauert, die uns den Weg für die kommenden Jahre weisen sollen.

Drittens werden wir die bestehenden Vertriebskanäle, Technologien und unsere Projektorganisation nutzen, um für unsere Kunden im Übergang von den heutigen konventionellen zu zukunftsgerichteten ITS-Applikationen weitere neue ausgewählte Segmente zu erschließen.

Die fünf strategischen Pfade bis 2016 wurden inhaltlich adaptiert.

Erstens werden wir an dem prognostizierten Wachstum des ETC-Marktes, das vermutlich geringer ausfallen wird, teilhaben. Einerseits, indem wir möglichst viele landesweite Projekte gewinnen; andererseits, indem wir unsere Systeme weiterentwickeln, um technologisch führend zu bleiben.

Viertens werden wir die Konvergenz, die bereits eingesetzt hat, aktiv vorantreiben und gezielt nutzen. Applikationen, Plattformen und Technologien wachsen zunehmend zusammen und werden letztendlich verschmelzen. Die Zukunft liegt in kooperativen Systemen zur Fahrzeug-zu-Fahrzeug (V2V)- und Fahrzeug-zu-Infrastruktur (V2I)-Kommunikation, im Englischen mit „V2X“ abgekürzt.

Zweitens werden wir neue regionale Märkte erschließen und auch kleinere Systeme für aufstrebende Märkte anbieten, in denen oftmals noch die traditionelle manuelle Bemannung bevorzugt ist, die aber mitunter langfristig auch ETC-Systeme einführen werden. In Europa, Nord- und Südamerika sowie Südostasien sehen wir unverändert das größte Potenzial.

Fünftens werden wir einen Schwerpunkt auf die Erweiterung unseres Angebotes im urbanen Bereich legen, um uns gezielt von der Autobahn in die Stadt zu entwickeln. Dieser Fokus erscheint uns wichtiger als die Erweiterung des Produktgeschäftes.

Unser Lösungsangebot.

Mauteinhebung ETC



Satellitenbasierte Maut-einhebung im Fließverkehr

Terrestrische Mauteinhebung im Fließverkehr

Konventionelle Mautstationen

Städtische Zugangsregelung und Parkraumbewirtschaftung ETC



Stadtmaut

Zonen mit beschränkter Zufahrt

Umweltzonen

Dynamische Parkraumbewirtschaftung

Verkehrsüberwachung ITS



Rotlichtüberwachung

Geschwindigkeitsüberwachung

Section Control

Gewichtsüberwachung

Überwachung von Sonderspuren

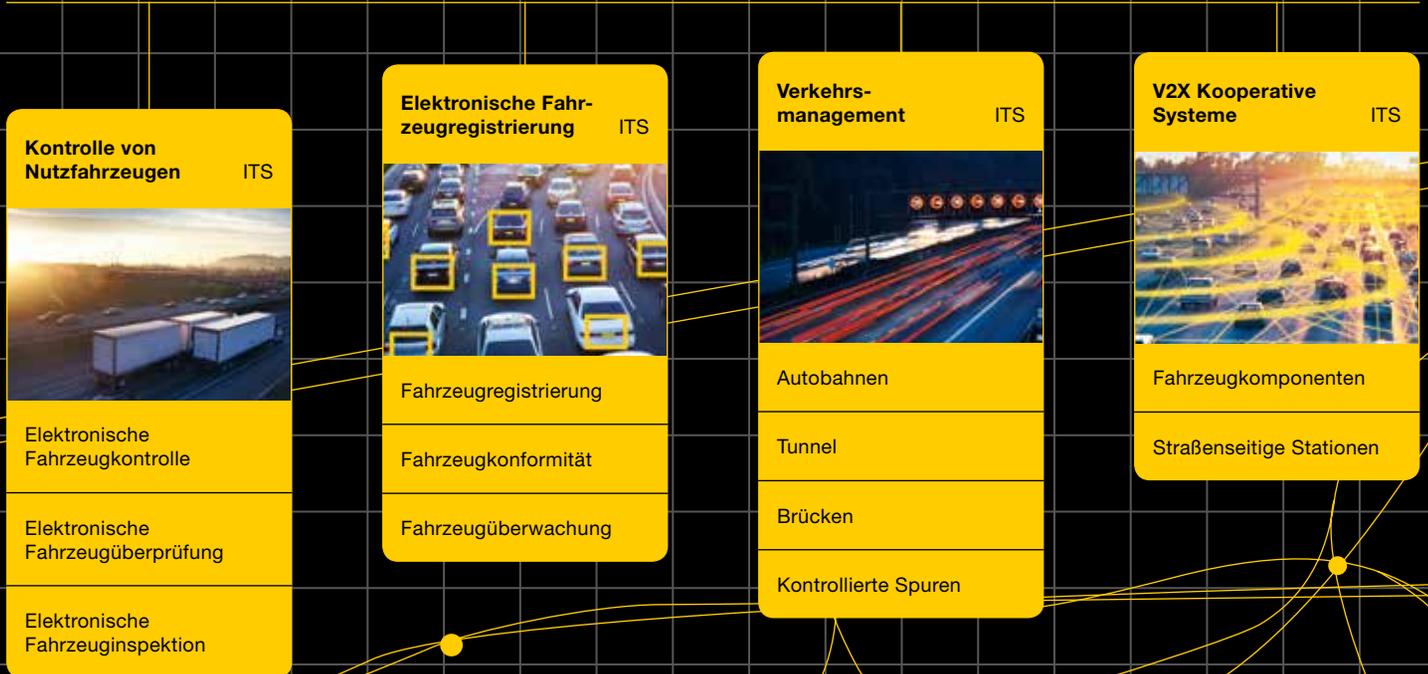
Verkehrsflussüberwachung

Unsere Lösungen. Wir unterteilen unser Angebot in Electronic Toll Collection (ETC) und Intelligent Transportation Systems (ITS). Unser ETC-Angebot umfasst Mauteinhebung sowie städtische Zugangsregelung und Parkraumbewirtschaftung. Unser ITS-Angebot umfasst Verkehrsüberwachung, Kontrolle von Nutzfahrzeugen, elektronische Fahrzeugregistrierung, Verkehrsmanagement und V2X Kooperative Systeme.

Mauteinhebung. Unser Angebot umfasst Komponenten, Subsysteme und Systeme sowie durchgängige Mautlösungen, die an spezifische Kundenanforderungen angepasst werden. Wir adressieren alle Methoden zur Mauteinhebung und können unseren Kunden dadurch die ideale Lösung bis hin zu kompletten Migrationspfaden anbieten, von manueller bis zu elektronischer Mauteinhebung, auf ein- und mehrspurigen Straßen, von bestehenden bis zu neuen Systemkonzepten. Die Lösungen werden abhängig von den Kundenanforderungen auf unterschiedliche Basistechnologien aufgesetzt.

Städtische Zugangsregelung und Parkraumbewirtschaftung. Unser Angebot umfasst Komplettlösungen, die eine Reihe von Gebührenberechnungsarten unterstützen – abhängig von der Tageszeit, der Dauer des Aufenthaltes, der Emissionsklasse oder vom Verkehr. Die Lösungen werden abhängig von den Anforderungen auf unterschiedliche Basistechnologien aufgesetzt.

Verkehrsüberwachung. Unser Angebot umfasst komplette und vollintegrierte Gesamtlösungen für die automatisierte Überwachung der Einhaltung von Verkehrsgesetzgebungen, um die Verkehrs- und die öffentliche Sicherheit zu erhöhen. 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 helfen, die Zahl der Unfälle und Unfallopfern zu reduzieren.



Kontrolle von Nutzfahrzeugen. Unser Angebot umfasst Lösungen, um sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Produktivität von Flotten zu erhöhen. Applikationen sind beispielsweise die Überprüfung und Vorselektion von LKWs vor Kontrollplätzen mittels Sensorik zur Gewichtsüberprüfung oder mittels 5,9GHz-basierten On-Board Units zum Auslesen von Fahrer- und Fahrzeugzustandsdaten.

Elektronische Fahrzeugregistrierung. Unser Angebot 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.

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 auf kontrollierten Spuren.

V2X Kooperative Systeme. Fahrzeug-zu-Fahrzeug (V2V)- und Fahrzeug-zu-Infrastruktur (V2I)-Kommunikation, im Englischen kollektiv „V2X“ abgekürzt, ist eine der Kerntechnologien für zukünftiges Verkehrsmanagement und zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit. Unser Angebot in diesem Bereich umfasst Fahrzeugkomponenten und Streckenstationen sowie – in Kombination mit unseren Verkehrsmanagementsystemen – auch Gesamtlösungen für Straßenbetreiber.

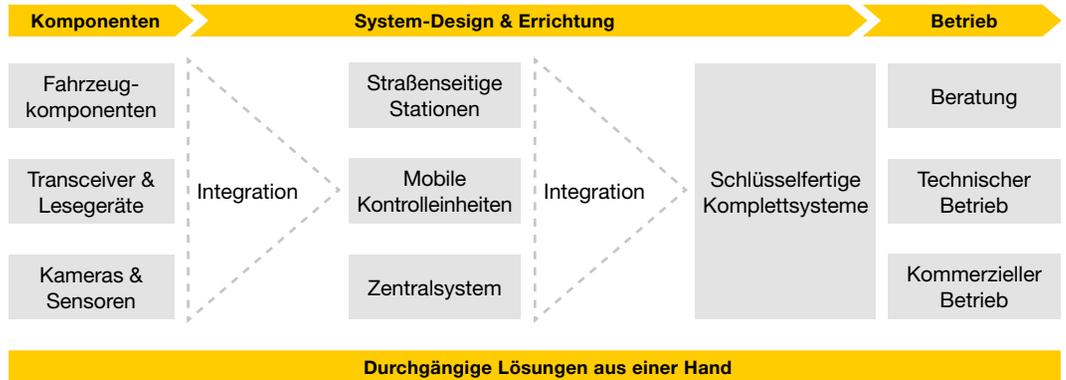


Steigen Sie hier in die multimediale Welt von Kapsch ein.

Unser Geschäftsmodell.

Unsere durchgängigen Lösungen.

Mit unserem durchgängigen Lösungsangebot decken wir die gesamte Wertschöpfungskette unserer Kunden, von Komponenten über Design und Errichtung von Systemen bis zum Betrieb, aus einer Hand ab.



Durchgängige Lösungen aus einer Hand

Komponenten

Komponenten werden von uns selbst entwickelt oder von führenden Herstellern zugekauft und zu Subsystemen integriert oder als Standardprodukte an Kunden wie etwa Systemintegratoren und Distributoren vertrieben.

Das Sortiment umfasst die drei Produktfamilien Fahrzeugkomponenten (On-Board Units und Transponder), Transceiver & Lesegeräte sowie Kameras & Sensoren.

Wir entwerfen und entwickeln Kernkomponenten in unseren neun Forschungs- und Entwicklungszentren auf vier Kontinenten. Prämissen sind dabei eine hohe Konfigurierbarkeit der Produkte, standardkonforme Schnittstellen, Benutzerfreundlichkeit und ästhetisches, jedoch robustes Design.

Wir produzieren die Kernkomponenten an zwei Standorten in Österreich und Kanada auf dem neuesten Stand der Technik und in Einklang mit ISO-Standards und bedienen uns auch einer externen Produktion. Wir legen besonderen Wert auf maximale Flexibilität und Kundenzufriedenheit sowie auf eine umweltverträgliche Produktion.

Die Basistechnologien DSRC (Dedicated Short-Range Communication, basierend auf den Frequenzen 915 MHz, CEN 5,8 GHz und WAVE 5,9 GHz), Satellitenortung (Global Navigation Satellite System; GNSS) und ANPR (Automatic Number Plate Recognition) entwickeln wir selbst; Randtechnologien wie Radar und Lasersensoren werden von ausgewählten Drittanbietern zugekauft.

Fahrzeugkomponenten



5,8 GHz CEN DSRC OBU



5,9 GHz WAVE DSRC OBU



915 MHz Transponder



Hybrid GNSS/DSRC OBU

Transceiver & Lesegeräte



5,8 GHz CEN DSRC TRX



5,9 GHz WAVE DSRC TRX



915 MHz Lesegerät



Handlesegerät

Kameras & Sensoren



Fahrzeugregistrierung



Fahrzeugerkennung



Smart Video Produkte



Fahrzeugklassifizierung

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 straßenseitige Stationen und mobile Kontrolleinheiten 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

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 einschließlich des vollständigen Rechnungs- und Mahnwesens, die eine Bezahlung mittels Überweisung, Bargeld, Kreditkarte oder Tankkarte ermöglichen.

Straßenseitige Stationen



Mobile Kontrolleinheiten



Zentralsystem



Unsere Zielgruppen.

Mit unseren Systemen adressieren wir 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.

Unsere ausgewählten Projekte.



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 zeichneten 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 der Tschechischen Republik waren wir für das Design und die Errichtung des landesweiten elektronischen Mautsystems MyTo CZ für alle Fahrzeuge über 3,5t Gesamtgewicht auf nunmehr rund 1.350km 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 der Schweiz waren wir ab 1999 für die Implementierung der landesweiten Infrastruktur- und Kontrollsysteme für das LKW-System LSVA (Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe) verantwortlich.

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 2.600km erweitert.

In Weißrussland nahmen wir 2013 die erste Ausbaustufe des landesweiten elektronischen Mautsystems BelToll für alle Fahrzeuge über 3,5t Gesamtgewicht sowie Personenkraftwagen auf der Durchfahrt in Betrieb und haben das System auf nunmehr 933km erweitert.

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

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

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



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 den USA zählen dazu die Interoperabilität zwischen einem elektronischen LKW-Voranmeldungssystem 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 nahmen wir 2013 den ersten Abschnitt eines Systems auf kontrollierten Spuren in Betrieb. Im gleichen Jahr übernahmen wir die Wartung der Mautsoftware für die Golden Gate Bridge. Das 2014 übernommene Unternehmen Transdyn, Inc. installierte bislang mehr als 30 Verkehrsmanagementsysteme in den USA und in anderen Ländern.

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.

Sonstige Länder.

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

In Indien errichteten wir im gleichen Jahr am Highway Nr. 8 in Neu Delhi ein System zur manuellen Bemaßung 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 55 km.

Unsere Aktie.



Sie erkennen hier den perfekten Ort für
eine erholsame Mittagspause?

**Wir erkennen nachhaltiges und gesundes
Wachstum, Stabilität und Respekt.**

In bewegten Zeiten, in denen Aktienmärkte von hoher Volatilität bestimmt werden, ist vor allem eines gefragt: Kontinuität, Nachhaltigkeit und Vertrauen. Die Kapsch TrafficCom Aktie ist seit jeher kein ungezügelt

wachsender Spross, sondern fest verwurzelt in der österreichischen Wirtschaft, geprägt von nachhaltigem Wachstum und Solidarität mit Umwelt und Gesellschaft. Und dafür steht Kapsch als Familienunternehmen schlussendlich auch mit seinem Namen ein.

Unsere Aktie im Detail.

Die Aktien der Kapsch TrafficCom AG notieren seit 2007 an der Wiener Börse.

Der Kurs der Kapsch TrafficCom Aktie stieg im Berichtszeitraum um 8 %.

Aktienmärkte im Wirtschaftsjahr 2013/14.

Internationale Aktienmärkte. Die enormen Staatsschulden wichtiger Industrienationen beeinflussten im Jahr 2013 fortgesetzt die Entwicklungen an den internationalen Aktienmärkten. Das Einsetzen eines Wirtschaftsaufschwungs führte jedoch gemeinsam mit der Erwartung einer weiterhin expansiven Notenbankpolitik und eines langfristig niedrigen Zinsniveaus vor allem an den großen Börseplätzen zu enormen Kursgewinnen, die im ersten Quartal 2014 größtenteils gehalten werden konnten. Viele kleinere Aktienmärkte verzeichneten hingegen ebenso wie die Börsen von Schwellenländern nur geringe Zuwächse oder Kursverluste.

Der Dow Jones Industrial erreichte im Berichtszeitraum von 1. April 2013 bis 31. März 2014 historische Höchststände. Trotz der zwischenzeitlichen Zuspitzung des Haushaltsstreites lag der US-Börseindex Ende des Wirtschaftsjahres um 13 % über dem Vorjahreswert. Der japanische Nikkei 225, der deutsche Index DAX und auch der Euro Stoxx 50 verzeichneten in diesem Zeitraum ebenfalls einen beachtlichen Anstieg um rund 20 %.

Wiener Börse. An der Wiener Börse zeigte sich die Entwicklung der Aktienkurse insgesamt schwächer als im europäischen Durchschnitt. Der Leitindex ATX musste im Mai und Juni deutliche Rückgänge hinnehmen, die danach wieder aufgeholt werden konnten. Nach guten Kursgewinnen im Jänner 2014 wirkte sich im März darüber hinaus die zunehmend unsichere Lage in der Ukraine negativ auf die Entwicklung aus. Der ATX schloss am 31. März 2014 bei 2.523,82 Punkten, um 7 % über dem Vorjahreswert.

Unsere Aktie im Wirtschaftsjahr 2013/14.

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 und in dem österreichischen Nachhaltigkeitsindex VÖNIX enthalten. Im Mai 2013 wurde Kapsch TrafficCom als Startwert auch in den neuen Index der Wiener Börse ATX Global Players aufgenommen.

Das Grundkapital der Kapsch TrafficCom AG beträgt 13,0 Mio. EUR und ist aufgeteilt in 13 Mio. nennbeitragslose Stückaktien. Der Aktienkurs war im Berichtszeitraum von hoher Volatilität gekennzeichnet. Nach einem signifikanten Rückgang im Vorjahr auf 37,02 EUR per 31. März 2013 erholte sich der Kurs im ersten Quartal des Wirtschaftsjahres 2013/14 auf über 40 EUR. Dem folgte ein signifikanter Kursverlust ab Mitte Juli, der seinen Tiefpunkt am 28. August 2013 bei 30,16 EUR erreichte. Die darauf folgende Erholung setzte sich bis Februar fort, am 25. Februar 2014 erreichte Kapsch TrafficCom den Höchstkurs des Berichtszeitraumes von 45,69 EUR. Danach fiel der Kurs erneut zurück. Zum Ende des Wirtschaftsjahres am 31. März 2014 schloss die Kapsch TrafficCom Aktie bei 39,99 EUR, um 8 % über dem Schlusskurs des Vorjahres. Insgesamt entwickelte sich der Aktienkurs damit im vergangenen Jahr ähnlich dem österreichischen Umfeld – der ATX legte in diesem Zeitraum 7 % und der ATX Prime 10 % an Wert zu.

Der Kursverlauf seit dem Börsengang von Kapsch TrafficCom im Jahr 2007 zeigt bei starken Schwankungen eine insgesamt positive Entwicklung. Während die österreichischen Vergleichsindizes und auch der europäische Aktienindex Euro Stoxx 50 seit Juni 2007 deutlich an Wert verloren, erzielte Kapsch TrafficCom in den vergangenen sieben Jahren einen Kursgewinn von 25 %. Der US-Index DJ Industrial und der deutsche DAX konnten eine ähnlich gute Performance erzielen.

Entwicklung Kapsch TrafficCom Aktie und ATX-Prime-Index von 26. Juni 2007 bis 31. März 2014



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

Die Börsenkapitalisierung erhöhte sich auf 520 Mio. EUR.

Bezogen auf den Schlusskurs der Aktie von 39,99 EUR am 31. März 2014 wies die Kapsch TrafficCom AG eine Börsenkapitalisierung von 519,9 Mio. EUR (31. März 2013: 481,3 Mio. EUR) aus. Der durchschnittliche Tagesumsatz der Kapsch TrafficCom Aktie an der Wiener Börse betrug rund 0,97 Mio. EUR und lag damit um rund 20 % unter dem Vorjahr mit 1,22 Mio. EUR (Doppelzählung).

Aktienkennzahlen		2011/12	2012/13 (angepasst)	2013/14
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Aktien	in Mio.	12,74	13,00	13,00
Ergebnis je Aktie ¹	in EUR	1,62	0,75	-0,33
Dividende je Aktie	in EUR	0,90	0,40	0,00 ⁵
Free Cashflow je Aktie	in EUR	-3,99	3,61	-2,04
Emissionspreis je Aktie ²	in EUR	32,00	32,00	32,00
Ultimokurs ³	in EUR	63,50	37,02	39,99
Ultimo Kurs-Gewinn-Verhältnis ³		39,29	49,17	-120,9
Ultimo Börsenkapitalisierung	in Mio. EUR	825,50	481,26	519,87
Performance der Aktie	in %	1,60	-41,70	8,02
Performance ATX Prime	in %	-24,59	8,37	10,01
Durchschnittliches tägliches Handelsvolumen ⁴	in Mio. EUR	1,04	1,22	0,97

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 1. September 2014

Der Vorstand schlägt vor, für das Berichtsjahr keine Dividende auszuschütten.

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. Aufgrund des niedrigen Periodenergebnisses im Berichtszeitraum wird der Vorstand der Hauptversammlung am 1. September 2014 vorschlagen, für das Wirtschaftsjahr 2013/14 keine Dividendenausschüttung vorzunehmen (2012/13: 0,40 EUR je Aktie).

Aktionärsstruktur.

Zum Bilanzstichtag am 31. März 2014 befanden sich rund 34,1 % der Aktien im Streubesitz. Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hielt unverändert gegenüber dem Vorjahresstichtag rund 61,9 % der Anteile. Darüber hinaus wurden nach Information des Unternehmens 4,0 % der Aktien von Schroders plc, ihren Tochtergesellschaften sowie verbundenen Unternehmen in verwalteten Portfolios gehalten (31. März 2013: 4,2 % Capital Research and Management Company).

Kernaktionär. 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, drei Privatstiftungen nach dem österreichischen Privatstiftungsgesetz, gehalten werden.

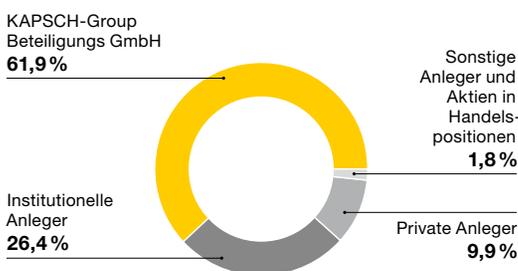
Jede dieser Privatstiftungen wird von einem eigenen Stiftungsvorstand geleitet, und keine Person ist im Vorstand von mehr als einer der drei Privatstiftungen vertreten. Die Begünstigten dieser Privatstiftungen sind Georg Kapsch sowie Mitglieder seiner Familie (Traditio-Privatstiftung), Kari Kapsch sowie 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 mit 26,4 % institutionelle Anleger, wovon 63,9 % auf die zehn größten Investoren entfallen. Der Anteil an Privataktionären erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr. Nach Kenntnis des Unternehmens halten diese – einschließlich Erwin Toplak, bis 31. März 2014 Chief Operating Officer der Kapsch TrafficCom AG – nun einen Anteil von 9,9 % der Aktien. Die verbleibenden 1,8 % entfallen auf sonstige Anleger und Aktien in Handelspositionen.

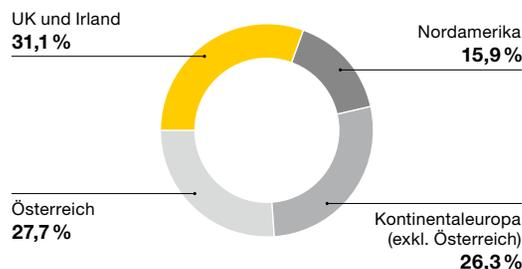
Von den institutionellen Anlegern befindet sich die Mehrheit im angelsächsischen Raum in UK und Irland (30,1 %) sowie in Nordamerika (15,9 %). 27,7 % sind institutionelle Anleger aus Österreich, die übrigen 26,3 % sind Investoren in Kontinentaleuropa exklusive Österreich. Klassifiziert nach Investorentyp verfolgen rund 20,1 % der institutionellen Investoren von Kapsch TrafficCom eine Wachstums- oder GARP-Strategie (growth at a reasonable price).

Als Kernaktionär hält die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH rund 61,9 % der Aktien.

Aktionärsstruktur zum Stichtag 31. März 2014



Regionale Verteilung der institutionellen Anleger



Die Anleihe ist in dem neuen Corporates-Prime-Segment an der Wiener Börse enthalten.

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. Die Anleihe notiert an der Wiener Börse im geregelten Freiverkehr unter ISIN AT0000A0KQ52 und ist seit 1. Oktober 2013 in dem neuen Corporates-Prime-Segment für Anleihen an der Wiener Börse enthalten. Nach Erfüllung der Aufnahmekriterien verpflichtet sich Kapsch TrafficCom damit zu erhöhter Transparenz durch zusätzliche Informationen für Anleiheinvestoren.

Das generierte Kapital diente der Finanzierung der Akquisition von Mark IV IVHS Ende des Jahres 2010 und wurde zur Deckung des Kapitalbedarfes in weiteren Projekten verwendet. Zum Stichtag 31. März 2014 notierte die Anleihe bei einem Kurs von 105,15 EUR. Nach Kenntnis des Unternehmens wird die Kapsch TrafficCom Anleihe überwiegend von privaten Investoren gehalten, darüber hinaus sind in- und ausländische institutionelle Anleger investiert.

Anleihekennzahlen		2011/12	2012/13 (angepasst)	2013/14
Eigenkapital	in Mio. EUR	256,2	236,7	213,1
Eigenkapitalquote	in %	45,9	41,7	37,6
Nettoverschuldung	in Mio. EUR	-74,4	-40,5	-93,4
Entschuldungsdauer (Nettoverschuldung/EBITDA)	in Jahren	1,23	1,19	2,53
Zinsaufwand	in Mio. EUR	7,0	7,2	5,5
Zinsdeckungsgrad 1 (EBIT/Zinsaufwand)	in %	6,01	2,30	3,70
Zinsdeckungsgrad 2 (EBITDA/Zinsaufwand)	in %	8,64	4,77	6,74
Ultimokurs Anleihe	in EUR	103,49	106,75	105,15

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

Die Kapsch TrafficCom Aktie wird derzeit von fünf Instituten gecovert.

Investor Relations.

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

Der Vorstandsvorsitzende und das Investor Relations-Team führten im Wirtschaftsjahr 2013/14 zahlreiche Investorengespräche und nahmen an Roadshows und Investorenkonferenzen in Europa und den USA teil, um aktiv über das Unternehmen, die Entwicklung und die Strategie zu informieren.

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 fünf Instituten gecovert (in alphabetischer Reihenfolge):

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

Kapsch TrafficCom AG verfügt über kein Rating.

Unsere Verantwortung.



Sie sehen einen karibischen Sandstrand,
der Ihnen ganz alleine gehört?



Wir sehen, dass unser Handeln stets auch Spuren hinterlässt.

Seit jeher gehören bei Kapsch TrafficCom Nachhaltigkeit und gesellschaftliche Verantwortung zu den wichtigsten Grundsätzen der Unternehmensführung. Als Familienunternehmen wissen wir, dass es bei

glaubhaft gelebtem Entrepreneurship um wesentlich mehr als nur um Zahlen und Fakten geht. Faires Wirtschaften, ganzheitliches Denken, Chancengleichheit, Diversität, Klimaschutz und Ressourcenschonung sind für uns deshalb entscheidende Schritte in eine bessere Zukunft.

Corporate Governance Erklärung.

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

Corporate Governance Erklärung.

In dem zum 31. März 2014 zu Ende gegangenen Wirtschaftsjahr 2013/14 wandte die Kapsch TrafficCom AG alle „L-Regeln“ und „C-Regeln“ des Österreichischen Corporate Governance Kodex („Kodex“) in der Fassung von Juli 2012 an, mit Ausnahme der 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) sowie der 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).

Corporate Governance Kodex. Vorstand und Aufsichtsrat entschieden im Juni 2007, die Vorschriften des Kodex, soweit diese der spezifischen Unternehmenssituation entsprechen, anzuwenden. Der Kodex in der aktuellen Fassung von Juli 2012 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.

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.:
Erwin Toplak, Chief Operating Officer (ehemalig)
Georg Kapsch, Chief Executive Officer
André Laux, Mitglied des Vorstandes

Unser Vorstand.

Name	Position	Geburtsjahr	Jahr Erstbestellung	Jahr Ablauf laufende Bestellung
Georg Kapsch (CEO)	Finanzen & Administration, Mergers & Acquisitions, Investor Relations, Compliance, Strategie, Recht, Internationale Tochtergesellschaften & Managementsysteme, Personalwesen, Marketing & Kommunikation, Produktion & Logistik und Vertrieb Region Nordamerika	1959	2002	2017
Erwin Toplak (COO)	Vertrieb Region 1 ¹ , Business Development Electronic Toll Collection und Forschung & Entwicklung	1961	2002	2014 ²
André Laux (Mitglied des Vorstandes)	Vertrieb Region 2 ¹ , Business Development Intelligent Transportation Systems und Delivery & Operations	1962	2010	2016

1 Die Vertriebsregionen sind historisch gewachsen und werden im Falle der Region 1 von der Kapsch TrafficCom AG, Österreich, und im Falle der Region 2 von der Kapsch TrafficCom AB, Schweden, angesteuert

2 Erwin Toplak ist mit 31. März 2014 aus dem Vorstand ausgeschieden

Im Wirtschaftsjahr 2013/14 bestand der Vorstand aus drei Mitgliedern.

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 sowie als Mitglied des Aufsichtsrates der Teufelberger Holding AG aus.

Georg Kapsch ist seit Juni 2012 Präsident der Vereinigung der Österreichischen Industrie (Industriellenvereinigung Österreich). Davor war er von 2002 bis 2012 Vorsitzender der Fachhochschule Technikum Wien sowie des Elektronikverbandes und von 2003 bis 2012 Vizepräsident des Fachverbandes der Elektro- und Elektronikindustrie. Von Dezember 2008

bis September 2012 war Georg Kapsch Präsident der Landesgruppe Wien der Industriellenvereinigung Österreich.

Ing. Erwin Toplak war von Juni 2002 bis 31. März 2014 Mitglied des Vorstandes der Kapsch TrafficCom AG und übte zudem Funktionen in deren direkten und indirekten Beteiligungen aus. Er begann seine Karriere bei der Kapsch Group 1991, zunächst als Vertriebsleiter der neu gegründeten Sparte Mautsysteme der Kapsch AG (1991–1994). Später war er als Senior Manager (1994–1999) und Direktor des Geschäftsbereiches Verkehrskontrollsysteme der Kapsch AG (1999–2002) tätig. Erwin Toplak verfügt über einen Abschluss in Nachrichten- und Elektrotechnik der Höheren Technischen Lehranstalt in Graz.

André Laux ist seit Dezember 2007 für die Kapsch TrafficCom Group tätig und seit 1. April 2010 Mitglied des Vorstandes der Kapsch TrafficCom AG und übt zudem Funktionen in deren direkten und indirekten Beteiligungen aus. Er begann nach seinem betriebswirtschaftlichen Studium in Deutschland und England seine berufliche Laufbahn in verschiedenen Vertriebs- und Managementfunktionen (1988–1997) im In- und

Bezüge Vorstand 2013/14 in TEUR

	Fix	Variabel	Gesamt
Georg Kapsch	460	59	519
Erwin Toplak	413	38	451
André Laux	364	63	427
Total	1.237	160	1.397

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.

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, die in die Zuständigkeit des Gesamtvorstandes fallen, ab.

Vergütung. Im Wirtschaftsjahr 2013/14 beliefen sich die fixen und variablen Bezüge der Vorstandsmitglieder inklusive der seitens der Kapsch AG erfolgten Verrechnung der Leistungen von Georg Kapsch auf insgesamt 1,40 Mio. EUR (Wirtschaftsjahr 2012/13: 1,71 Mio. EUR).

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

Erwin Toplak. Die Bezüge von Erwin Toplak waren bis zu seinem Ausscheiden aus dem Vorstand in einem Vergütungssystem festgelegt, das neben der fixen eine

variable Vergütung von maximal 28 % der fixen Vergütung vorsah. Die variable Vergütung hing insbesondere von der Erreichung definierter Finanzkennzahlen ab. Erwin Toplak verfügte über einen individuellen beitragsbezogenen Pensionsplan. Die Kapsch TrafficCom AG zahlte dafür jährlich rund TEUR 14 in eine externe Pensionskasse ein. Für die Auflösung des Vorstandsvertrages am Ende der festgelegten Funktionsperiode erhielt Erwin Toplak eine Abfertigungszahlung in der Höhe von 412 TEUR. Erwin Toplak hielt zum Stichtag 31. März 2014 mit 152.728 Aktien einen Anteil von rund 1,2 % an der Kapsch TrafficCom AG.

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 hängt insbesondere von der Erreichung definierter Finanzkennzahlen ab. 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.

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.

Die Vorstandsvergütung setzt sich aus fixen und variablen Bezügen zusammen.

Unser Aufsichtsrat.

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 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 und ist Mitglied des Beirates der Enso GmbH und der Speech Processing Solutions GmbH.

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 Stellvertretender 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. 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, ist Mitglied der Geschäftsführung der Kapsch Immobilien GmbH sowie der ASIMMOG Verwaltungs- und Verwertungs GmbH, und Mitglied des Vorstandes der ASIMMOG Privatstiftung.

Kari Kapsch ist in mehreren Vereinigungen aktiv. Er ist seit 1999 Mitglied des Vorstandes der Landesgruppe Wien der Industriellenvereinigung Österreich. Seit 2012 ist er Mitglied des Vorstandes der Fachhochschule Technikum Wien sowie des Kuratoriums sicheres Österreich und Mitglied des Ausschusses des Fachverbandes der Elektro- und Elektronikindustrie. Seit 2014 ist Kari Kapsch zudem Senatsmitglied der Christian Doppler Forschungsgesellschaft.

Sabine Kauper, Diplom-Betriebswirtin, ist seit 1. Jänner 2014 CFO der SKW Stahl-Metallurgie Holding AG, München, und übt weitere Funktionen in direkten und indirekten Beteiligungen aus. Sie war dem Unternehmen bereits seit 2009 als Mitglied des Aufsichtsrates verbunden. Seit Dezember 2012 ist sie als Geschäftsführerin für Restrukturierung in einem international agierenden Maschinenbauunternehmen bestellt. 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. Danach absolvierte sie eine Ausbildung zum qualifizierten Aufsichtsrat mit einer Zertifizierung durch die Deutsche Börse AG. Sabine Kauper studierte Betriebswirtschaftslehre mit den Schwerpunkten Steuern und Prüfungswesen. Nach dem Studium war sie vier Jahre für eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft tätig.

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	2014
Harald Sommerer	Mitglied ¹	1967	2013	2016
Christian Windisch	Mitglied ²	1963	2002	—
Claudia Rudolf-Misch	Mitglied ²	1967	2010	—

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

Dr. Harald Sommerer ist seit Dezember 2013 selbständig 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 wurde 1967 in Wien geboren, ist Doktor der Sozial- und Wirtschaftswissenschaften 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 Januar 2010 als CEO.

Claudia Rudolf-Misch ist seit November 2010 vom Betriebsrat entsandtes Mitglied des Aufsichtsrates der Kapsch TrafficCom AG. Sie ist seit Juni 2004 als Verantwortliche für das integrierte Managementsystem HSSEQ (Health-Safety-Security-Environment-Quality) für Kapsch TrafficCom tätig. Sie ist zertifizierte Managerin und Auditorin nach ISO 9001, ISO 14001 und OHSAS 18001. Claudia Rudolf-Misch schloss 2001 ihre MBA-Ausbildung ab.

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.

Die Hauptversammlung legt die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder 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 24. August 2012 wurde dem Aufsichtsratsmitglied Sabine Kauper eine Vergütung von TEUR 4 pro Sitzung gewährt und mit Hauptversammlungsbeschluss vom 12. September 2013 wurde dem Aufsichtsratsmitglied Harald Sommerer eine Vergütung von TEUR 4 pro Sitzung gewährt. Für das abgelaufene Geschäftsjahr wurden Vergütungen in Höhe von TEUR 20 geleistet. Alle anderen Mitglieder des Aufsichtsrates erhalten für diese Tätigkeit keine gesonderte Vergütung.

Die Kapsch AG erbringt sonstige entgeltliche Beratungsleistungen an die Kapsch TrafficCom AG, die teilweise durch Franz Semmernegg und/oder Kari Kapsch ausgeführt werden.

Directors and Officers Liability Versicherung. Die Mitglieder des Aufsichtsrates sind im Rahmen einer Directors and Officers Liability Versicherung gegen Vermögensschäden versichert. Neben dem Aufsichtsrat sind auch die Mitglieder des Vorstandes sowie leitende Mitarbeiter der Kapsch TrafficCom Group versichert. Aufgrund der Zahlung einer Gesamtprämie 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 Kari Kapsch 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, 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), Kari Kapsch und Christian Windisch gebildet.

Zusätzlich zu den Mitgliedern des Prüfungsausschusses müssen der Vorstand und ein Vertreter des Abschlussprüfers an den Ausschusssitzungen teilnehmen, wenn dies der Vorsitzende des Prüfungsausschusses verlangt oder eine solche Teilnahme gesetzlich vorgeschrieben ist.

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

Die Besetzung freier Stellen erfolgt unabhängig vom Geschlecht. Frauen sind in leitenden Positionen und im Aufsichtsrat vertreten.

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 ihrer Tochtergesellschaften tätig. Derzeit sind zwei Mitglieder des Aufsichtsrates weiblich, Claudia Rudolf-Misch (vom Betriebsrat entsandt) und Sabine Kauper (von der Hauptversammlung gewählt).

Frauen werden bei Kapsch TrafficCom 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 u. a. eine Erhöhung der Frauenquote bei Kapsch TrafficCom zum Ziel haben. 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.

Bericht des Aufsichtsrates.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

der Aufsichtsrat der Kapsch TrafficCom AG hielt im Wirtschaftsjahr von 1. April 2013 bis 31. März 2014 insgesamt vier Sitzungen ab. Kein Mitglied des Aufsichtsrates nahm an weniger als der Hälfte der Sitzungen teil.

Der Aufsichtsrat wurde vom Vorstand darüber hinaus laufend schriftlich und mündlich und in den gemeinsam mit dem Vorstand stattgefundenen Sitzungen 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 nahe stehenden Personen und Unternehmen“ angeführten Geschäfte.

Der vom Vorstand vorgelegte Jahresabschluss der Kapsch TrafficCom AG sowie der Konzernabschluss zum 31. März 2014 und der Lagebericht und Konzernlagebericht des Vorstandes vom 27. Mai 2014 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 Gewinn-

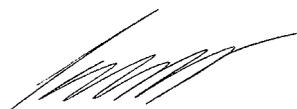
verwendungsvorschlag des Vorstandes an. Demnach schlägt der Vorstand der Hauptversammlung am 1. September 2014 zur Beschlussfassung vor, keine Dividende für das Wirtschaftsjahr 2013/14 zu zahlen.

Der Prüfungsausschuss hielt im Wirtschaftsjahr von 1. April 2013 bis 31. März 2014 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 Geschäftsjahr vier Sitzungen ab und behandelte unter anderem die Verlängerung des Vorstandsmandates von Georg Kapsch bis 31. März 2017.

Der Aufsichtsrat dankt den Mitgliedern des Vorstandes und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kapsch TrafficCom AG für ihre Tätigkeit im Wirtschaftsjahr 2013/14. Im Namen des Aufsichtsrates möchte ich insbesondere auch Erwin Toplak, der mit Ende März aus dem Vorstand ausgeschieden ist, für sein Engagement und seine Leistungen für Kapsch TrafficCom danken. Er hat in den vergangenen 23 Jahren grundlegend zur Entwicklung des Unternehmens beigetragen. Wir freuen uns, dass er der Kapsch TrafficCom Group als Berater verbunden bleibt.

Wien, am 4. Juni 2014



Dr. Franz Semmernegg
Vorsitzender des Aufsichtsrates



Dr. Franz Semmernegg, Vorsitzender des Aufsichtsrates

Unser Geschäftsverlauf.

Kapsch TrafficCom AG
zum Konzernabschluss
per 31. März 2014



Sie denken hier an einen unvergesslichen Segeltörn entlang der dalmatischen Küste?



Wir denken an die verantwortungsvolle Aufgabe, unsere Gruppe mit sicherer Hand zu steuern.

Das Auf und Ab der Weltwirtschaft verlangt einem global agierenden Unternehmen wie Kapsch TrafficCom ein hohes Maß an Flexibilität bei gleichzeitiger Stabi-

lität ab. Deshalb verfolgen wir strategische Ziele nach einem klar vorgegebenen Plan, reagieren schnell auf äußere Einflüsse und arbeiten gemeinsam als Team – ähnlich einer Crew auf einem Segelschiff – daran, jeden Tag ein Stück voraus zu sein.

Konzernlagebericht.

Kapsch TrafficCom AG zum Konzernabschluss per 31. März 2014.

1 Wirtschaftliches Umfeld.

1.1 Allgemeine wirtschaftliche Lage

Weltwirtschaft

BIP-Wachstum	2013	2014e
Welt	3,0%	3,6%
USA	1,9%	2,8%
Japan	1,5%	1,4%

Quelle: IMF World Economic Outlook

Im Jahr 2013 expandierte die Weltwirtschaft um 3,0%. Dabei kam es vor allem im zweiten Halbjahr zu einer deutlichen Belebung und es gelang der internationalen Konjunktur, 2013 ihren Tritt zu festigen. Das globale makroökonomische Wachstumsmuster blieb jedoch uneinheitlich: Einzelne Länder bzw. Regionen – z. B. Kanada, Großbritannien, Brasilien sowie Mittel- und Osteuropa – konnten ihre positive Wirtschaftsentwicklung weiter stabilisieren, andere Ökonomien wie z. B. China, die USA oder Russland mussten im Vergleich zu 2012 eine gleichbleibende oder schwächere Performance hinnehmen. Beim Welthandel konnte im Berichtsjahr eine Stabilisierung und sogar ein leichter Aufschwung festgestellt werden: Das Volumen der international gehandelten Güter und Dienstleistungen stieg um 3,0% nach einem Plus von 2,8% im Jahr 2012. Für 2014 wird von einer weiteren Expansion der Weltwirtschaft ausgegangen – bei weiterhin uneinheitlicher Entwicklung in den einzelnen Wirtschaftsräumen. Der Internationale Währungsfonds (IWF) prognostiziert ein globales Wachstum von 3,6%. Insgesamt wird allerdings die Anfälligkeit der Weltkonjunktur für Krisen und Schocks auch 2014 hoch bleiben. Herausforderungen sieht der IWF insbesondere im Zusammenhang mit der niedrigen Inflation in der Euro-Zone. Aber auch die immer wieder auftretenden abrupten Kapitalabflüsse aus den Schwellenländern und die damit verbundenen volatilen Entwicklungen dieser regionalen Finanzmärkte werden vom Währungsfonds als problematisch gesehen.

USA

Im Jahr 2013 hat sich das Wirtschaftswachstum in den USA auf 1,9% gegenüber 2,8% 2012 verlangsamt. Dabei wurde vor allem der private Konsum durch den restriktiven fiskalpolitischen Kurs der US-Regierung gehemmt. Für Verunsicherung sorgten zudem der anhaltende Haushaltsstreit und die sich zuspitzende budgetäre Not-situation im Oktober 2013. Erst die Anhebung der Schuldenobergrenze durch den Kongress, der den USA nun bis März 2015 Aufschub gewährt, konnte die Gefahr neuerlicher Budgetkrisen bannen. Die Stimmung bei den Verbrauchern und den Unternehmen hat sich seither wieder verbessert. Vor diesem Hintergrund erwartet der IWF für 2014 eine Beschleunigung der US-Konjunktur mit einer Wachstumsrate von 2,8%.

Japan

Japans Wirtschaft expandierte 2013 um 1,5 % nach 1,4 % 2012. Insgesamt positiv wirkte die Umsetzung des wirtschaftspolitischen Programmes von Premierminister Abe („Abenomics“) mit einer großzügigen Lockerung der Geldpolitik und einer expansiven Fiskalpolitik. Mittlerweile mehren sich jedoch die kritischen Stimmen zu diesem Maßnahmenpaket, und es werden tiefgreifende Strukturreformen gefordert. Diesbezügliche Maßnahmen wurden von der japanischen Regierung zwar angekündigt, bei der Umsetzung wurden jedoch bislang kaum Fortschritte erzielt. Dementsprechend sieht der IWF für Japan in nächster Zeit nicht die Chance einer nachhaltigen konjunkturellen Belebung. Er geht vielmehr von einem Wirtschaftswachstum von 1,4 % für 2014 und von nur noch 1,0 % für 2015 aus. Sehr kritisch ist die fiskalische Situation des Landes zu sehen: Der öffentliche Schuldenstand betrug 2013 rund 227 % der gesamten Wirtschaftsleistung.

Schwellen- und Entwicklungsländer

Das Wirtschaftswachstum dieser Ländergruppe schwächte sich 2013 auf 4,7 % leicht ab, nachdem es 2012 noch bei 5,0 % und 2011 bei 6,3 % lag. Demzufolge haben die Impulse der aufstrebenden Ökonomien für die globale Wirtschaft an Kraft verloren. Die Entwicklung war jedoch regional sehr unterschiedlich: In der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten (GUS) war im Berichtsjahr eine Wachstumsverlangsamung auf 2,1 % (2012: 3,4 %) feststellbar. Ausschlaggebend dafür war die Situation in Russland, dessen Wirtschaftsleistung nur um 1,3 % expandierte. Die aktuelle Krim- bzw. Ukraine-Krise hat auch für Russland gravierende Auswirkungen. Allein im ersten Quartal 2014 betrugen die Kapitalabflüsse rund 64 Mrd. US-Dollar. Die USA und die EU haben schärfere Sanktionen in Aussicht gestellt, sofern die angestrebte Deeskalation nicht zustande kommt. Investoren werden daher voraussichtlich weiteres Kapital abziehen. Vor diesem Hintergrund geht die Weltbank in einem Negativszenario von einem Rückgang der russischen Wirtschaftsleistung um 1,8 % für 2014 aus.

Das Wirtschaftswachstum Asiens belief sich 2013 laut IWF auf 6,5 % nach 6,7 % im Jahr 2012. China, das zwischen 2000 und 2013 um durchschnittlich 9,8 % per anno expandierte, wird voraussichtlich 2014 mit 7,5 % eine annähernd ebenso hohe Wachstumsrate wie 2013 erzielen können. In Zukunft soll Chinas Wirtschaft breiter abgestützt werden und stärker von anhaltend hohen Konsumausgaben profitieren. Neben China konnten auch andere Schwellenländer 2013 keine Wachstumsbeschleunigung erzielen. So stieg die Wirtschaftsleistung Indiens um 4,4 % nach 4,7 % 2012, jene der ASEAN-5 (Indonesien, Malaysia, Philippinen, Thailand und Vietnam) um 5,2 % (2012: 6,2 %) und jene Lateinamerikas (inkl. Karibik) um 2,7 % gegenüber 3,1 % im Jahr 2012. Auch die MENA-Region (Mittlerer Osten und Nordafrika, Afghanistan und Pakistan) sowie Südafrika folgten im Jahr 2013 dem Muster der schwächeren makroökonomischen Performance.

In den vergangenen Monaten kam es in den Schwellenländern immer wieder zu abrupten Kapitalabflüssen, wobei der Rückzug der Investoren bislang auf einzelne Märkte begrenzt war. Experten sehen allerdings aufgrund der strukturellen Probleme dieser Länder durchaus das Risiko, dass sich in Zukunft die Wachstumsdynamik weiter verringert.

Europa

BIP-Wachstum	2013	2014e
EU-28	0,1 %	1,5 %
Euro-Raum	-0,4 %	1,2 %
Österreich	0,4 %	1,7 %

Quelle: European Commission, WIFO

In Europa konnte 2013 die seit knapp zwei Jahren andauernde Rezessionsphase überwunden werden, das BIP-Wachstum der EU-28 betrug 0,1 %. Positive Signale gingen zuletzt unter anderem vom Exportgeschäft mit Drittländern wie den USA aus. Zudem sorgten um die Jahreswende 2013/14 diverse Vorlaufindikatoren für vorsichtigen Optimismus unter den Wirtschaftsforschern, allen voran das steigende Konsumentenvertrauen und die anziehende Industriekonjunktur. Getrübt wird die aufkeimende Zuversicht durch die anhaltend prekäre Lage auf dem europäischen Arbeitsmarkt: Die Arbeitslosigkeit in den EU-28 verharnte 2013 über der 10 %-Marke. Gleichzeitig lastete die weiterhin vergleichsweise geringe Investitionsbereitschaft der Unternehmen auf der Wirtschaft, und auch vom öffentlichen Sektor gingen kaum positive Impulse aus. Vor diesem Hintergrund senkte die Ratingagentur Standard & Poor's im Dezember 2013 das langfristige Rating der EU von AAA auf AA+.

Noch schleppender als in der EU insgesamt schritt 2013 die wirtschaftliche Erholung im Euro-Raum voran. Ausschlaggebend dafür war in erster Linie die mangelnde Konjunkturdynamik in Frankreich und Italien. In den wirtschaftlich angeschlagenen Peripheriestaaten mehrten sich hingegen die Anzeichen dafür, dass die Reformen allmählich Wirkung zeigen. Ein zentrales Problem in diesen Ländern stellt jedoch die hohe Jugendarbeitslosigkeit dar. Zudem gibt es vermehrt Befürchtungen, dass die Staaten Südeuropas in eine Phase der Deflation abdriften könnten. Dies könnte in weiterer Folge eine neue Welle von politischen und sozialen Spannungen auslösen.

Die Europäische Zentralbank (EZB) bekannte sich 2013 zur Weiterführung ihres geldpolitischen Kurses. Das Hauptaugenmerk galt dabei der Wiederherstellung der Finanzmarktstabilität. So wurden etwa die Voraussetzungen für eine zentrale Bankenaufsicht („Single Supervisory Mechanism“) und einen gemeinsamen Abwicklungsmechanismus („Single Resolution Mechanism“) für in Schieflage geratene Banken geschaffen. Um darüber hinaus auch Impulse für die Realwirtschaft zu setzen, senkte die EZB den Leitzins im November 2013 auf ein Rekordtief von 0,25 %. Wirtschaftsexperten gehen davon aus, dass das günstig verfügbare Geld die Investitions- und Konsumbereitschaft – und somit auch die Konjunktur im Euro-Raum – ankurbeln wird. Die BIP-Prognose für 2014 liegt bei +1,2 %.

Die Wirtschaftsleistung in Mittel- und Südosteuropa legte 2013 insgesamt etwas stärker zu als jene in Westeuropa. Auf Länderebene betrachtet bot sich im Berichtsjahr ein uneinheitliches Bild: Während etwa Kroatien und Tschechien im Zeichen einer Rezession standen, vermeldeten Lettland, Litauen und Rumänien einen soliden BIP-Anstieg von mehr als 3 %. Für 2014 rechnen die Konjunkturforscher mit einer allmählichen Erholung der Wirtschaft in der Region. Den größten Risikofaktor stellt dabei der Konflikt zwischen Russland und der Ukraine dar, nicht zuletzt aufgrund drohender Einbrüche im Außenhandel und bei den Direktinvestitionen.

Österreich

In Österreich büßte das Wirtschaftswachstum 2013 angesichts der schwachen Konjunktur in Europa an Dynamik ein, das BIP stieg um 0,4 % an. Vom Exportgeschäft der österreichischen Unternehmen gingen dabei, gemessen an früheren Jahren, relativ schwache Impulse aus. Für 2014 rechnen die Wirtschaftsforscher jedoch damit, dass die Aufhellung der europäischen Konjunktur das heimische Ausfuhrgeschäft – und somit auch die Gesamtwirtschaft – wieder ankurbeln wird. Konkret wird ein BIP-Wachstum in der Höhe von 1,7 % prognostiziert.

Als auffallend schleppend war im Berichtsjahr die Investitionstätigkeit der heimischen Unternehmen einzustufen, bedingt durch eine große Verunsicherung in Bezug auf die zukünftige Absatzentwicklung. Bemerkenswert ist aber auch, dass 2013 vom Konsum erstmals seit Jahren kein Wachstumseffekt auf die Wirtschaft Österreichs ausging. Trotz eines insgesamt nachlassenden Preisanstieges entwickelten sich die Konsumausgaben der privaten Haushalte leicht rückläufig. Ausschlaggebend dafür war neben der angespannten Arbeitsmarktlage auch die schwache Entwicklung der verfügbaren Einkommen. Die Inflationsrate ging im Berichtsjahr auf durchschnittlich 2 % zurück, für 2014 wird laut jüngsten Prognosen eine Teuerungsrate von knapp unter 2 % erwartet.

Wachsende Sorge bereitet den Konjunkturforschern die Situation auf dem heimischen Arbeitsmarkt: 2013 kletterte die Arbeitslosenquote (gemäß Eurostat-Definition) von 4,3 % im Vorjahresdurchschnitt auf 4,9 %. Für 2014 wird ein weiterer Anstieg auf über 5 % erwartet, der sowohl auf ein wachsendes Arbeitskräfteangebot als auch auf die konjunkturbedingt verhaltene Beschäftigungsentwicklung zurückzuführen ist. Besser als zuletzt bilanzierte indes der öffentliche Haushalt im Berichtsjahr: Das Budgetdefizit ging auf 1,9 % des BIP zurück. Verantwortlich dafür zeichneten in erster Linie Einmaleffekte auf der Einnahmenseite (z. B. Versteigerung von Mobilfunkfrequenzen, Steuerabkommen mit der Schweiz und Liechtenstein). 2014 wird die Entwicklung des Haushaltssaldos maßgeblich von den notwendigen Kapitaltransfers für die Abwicklung der Krisenbank Hypo Alpe Adria abhängen. Aktuelle Schätzungen zufolge wird das Budgetdefizit auf 3 % ansteigen.

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 (Oktober 2012) beschreibt den ITS-Markt als diversifizierten Markt mit stark unterschiedlichen Anwendungs- und Produktsegmenten. Der Markt untergliedert sich demnach in folgende drei Produktsegmente:

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 ITS): 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.

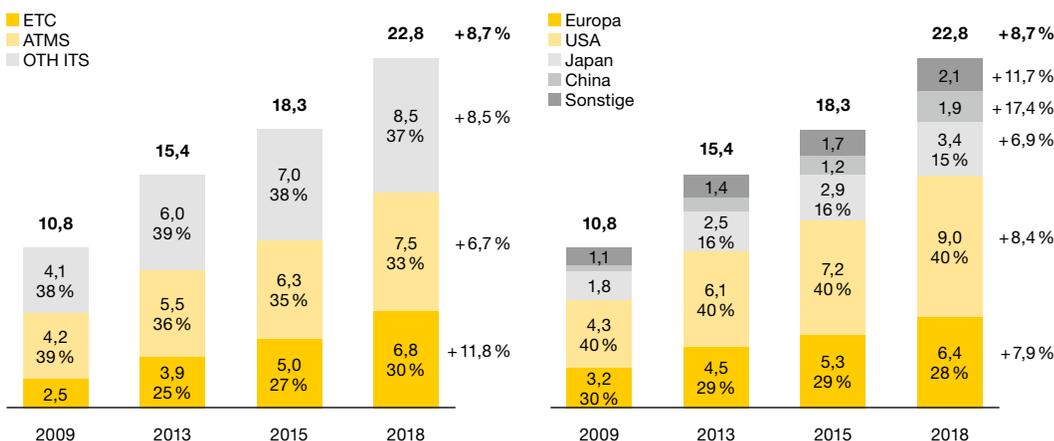
Marktvolumen und -wachstum

Das weltweite Volumen des ITS-Marktes wird im Jahr 2013 auf rund 15,4 Mrd. USD geschätzt.

Global Industry Analysts (Oktober 2012) schätzten das weltweite Volumen des ITS-Marktes im Jahr 2013 auf rund 15,4 Mrd. USD mit weiter steigender Tendenz. Das größte Produktsegment stellten 2013 demnach ATMS mit knapp 36 % (5,5 Mrd. USD) dar. ETC hatte mit einem weltweiten Volumen von 3,9 Mrd. USD einen Anteil von rund 25 % am ITS-Markt. Die größte ITS-Region waren 2013 die USA mit 40 %, gefolgt von Europa mit 29 %.

Der ITS-Markt wächst zwischen 2009 und 2018 voraussichtlich mit durchschnittlich 8,7 % pro Jahr und soll 2018 ein weltweites Volumen von 22,8 Mrd. USD erreichen, wovon auf ETC mit 6,8 Mrd. USD ein Anteil von 30 % entfallen soll. Für ETC wird mit einer jährlichen Steigerung von 11,8 % das stärkste Wachstum aller Produktsegmente erwartet.

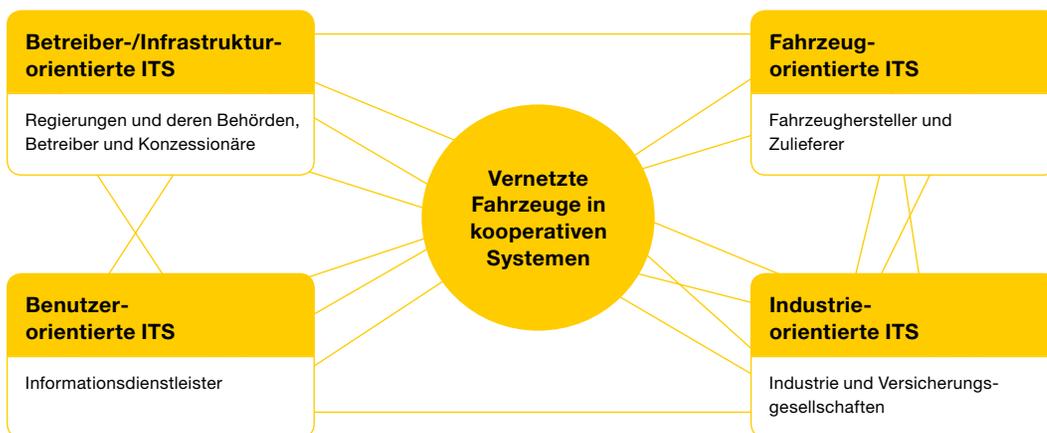
Weltweiter ITS-Markt nach Produktsegmenten und nach Regionen (in Mrd. USD)



Kapsch TrafficCom hat für die Definition der Marktpositionierung eine eigene Sicht des ITS-Marktes entwickelt.

Kundensegmente

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



Der Fokus richtet sich derzeit 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 auch Anbieter von Navigationsgeräten.

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-basierende Mobilitäts-Zusatzleistungen anbieten wollen.

Auch im Zukunftsthema „V2X“ möchte Kapsch TrafficCom ein führender Anbieter sein.

Wirtschaftliche, aber auch ökologische und gesellschaftliche Themen beeinflussen den Markt.

Marktpositionierung

Der derzeitige Fokus von Kapsch TrafficCom richtet sich auf Betreiber-/Infrastruktur-orientierte ITS. Das Ziel ist, ein führender Anbieter von Lösungen und Technologien im Zukunftsthema Fahrzeug-zu-Fahrzeug- und Fahrzeug-zu-Infrastruktur-Kommunikation – V2X – zu sein. Mit diesen will Kapsch TrafficCom sowohl in der Infrastruktur als auch im Fahrzeug vertreten sein und die Informations- und Kommunikationstechnologie sowie entsprechende ausgewählte Applikationen entwickeln, liefern und betreiben. Der zukünftige Fokus wird sich daher auch auf Fahrzeug- und Benutzer-orientierte ITS richten, auch die weiteren Entwicklungen in Industrie-orientierten ITS werden laufend beobachtet.

Markttreiber

Kapsch TrafficCom ist der Ansicht, dass folgende sechs Themenschwerpunkte die wichtigsten Treiber in dem derzeit adressierten Markt sind.

Finanzierung von Infrastrukturprojekten. Die weltweit steigende Anzahl von Fahrzeugen und das zunehmende Verkehrsaufkommen als Folge des globalen Bevölkerungswachstums verlangen nach zusätzlichen Finanzmitteln für den Bau neuer und die Wartung und Instandhaltung bereits bestehender Straßen. Die Mauterhebung durch die Einführung von Mautsystemen stellt eine zuverlässige Finanzierungsquelle dar und bietet damit die Möglichkeit, die notwendigen Mittel für Infrastrukturprojekte aufzubringen. Effiziente, insbesondere elektronische Mautsysteme sichern Regierungen und deren Behörden, Straßen- und Mautbetreibern sowie Konzessionären signifikante konstante Einnahmen zur Erhaltung und Erweiterung der Straßeninfrastruktur.

Urbanisierung. Die Verstädterung ist nach Ansicht von Matelan Research der zweite Megatrend neben dem globalen Bevölkerungswachstum, der den ITS-Markt treibt. Vor allem in den großen Ballungsräumen und Hauptstädten steigt der Bedarf an elektronischen Systemen zur Verkehrssteuerung und -reduktion. Mauterhebung gilt dabei als effektive Lösung, um den Verkehr zeitlich besser zu staffeln und Verkehrsstaus zu reduzieren, da dies Autofahrer dazu bewegt, Fahrgemeinschaften zu bilden oder öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Im urbanen Bereich versucht man durch Stadtmautsysteme und Zonen mit beschränkter Zufahrt, die Umwelt- und Verkehrsbelastung zu reduzieren. Weitere ITS-Anwendungsfelder in Ballungsräumen und Städten sind Verkehrssicherheitseinrichtungen wie etwa Systeme zur Überwachung der Einhaltung von Verkehrsregeln. Beispielanwendungen sind Systeme zur Überwachung von Kreuzungsbereichen hinsichtlich Rotlichtübertretungen.

Reduktion von Verkehrsstaus und weiteren Umweltbelastungen durch den Verkehr. Die Bemühungen um die Reduktion der Umweltbelastung durch den Verkehr haben sich bei der Einführung von Mautsystemen zu einem wesentlichen Markttreiber entwickelt. Mautsysteme führen zu einer reduzierten oder veränderten Fahrzeugnutzung, das bewirkt eine Verringerung der Emissionen und damit der Umweltbelastung. Elektronische Mautsysteme, insbesondere für den mehrspurigen Fließverkehr, haben darüber hinaus gezeigt, dass es möglich ist, die Umweltbelastung und den Ausstoß von Kohlendioxid zu verringern, indem Staubilddungen an Mautstationen vermieden werden und der Verkehrsfluss nicht unterbrochen wird.

Erhöhung der Verkehrssicherheit. Insbesondere Regierungen und deren Behörden, Straßen- und Mautbetreiber sowie Konzessionäre haben das Ziel, die Verfügbarkeit und die Qualität der Infrastruktur auch im Hinblick auf die Sicherheit zu verbessern. Verkehrsmanagementsysteme (Marktsegment ATMS) leisten einen Beitrag, Unfallraten zu senken und die Überlebenswahrscheinlichkeit bei Verkehrsunfällen zu erhöhen.

Erhöhung der Produktivität des Fahrzeuges und des Fahrzeugbetriebes. Fahrzeughersteller und deren Zulieferer streben nach Erhöhung der Produktivität von Fahrzeugen, insbesondere von Nutzfahrzeugen. Darüber hinaus spielen Kostenreduktion und Ertragssteigerung auch im Betrieb eine zunehmend wichtigere

Rolle. Fahrzeug-orientierte ITS zielen auf Fahrzeugtelematik ab, die z. B. Ferndiagnose oder fortgeschrittene Fahrzeugassistenzsysteme ermöglicht (Marktsegment CVO). Sie erhöhen in erster Linie die Produktivität und die Verkehrssicherheit. Kommerzielle Anwendungen für Fahrzeugbetriebe einschließlich Verkehrsbetrieben (Marktsegment PVTMS) unterstützen das Flottenmanagement und Informationen über die Logistik, die hinter einem Fahrzeugkonglomerat steht.

Steigender Anspruch an Komfort für den Reisenden. Mit Komfort und Effizienz für den Benutzer geht zumeist auch höhere Verkehrssicherheit einher. Musterapplikationen sind etwa Fahrzeuginformationssysteme, die verkehrsrelevante Daten vor und während der Fahrt an den Fahrzeuginnenleiter weiterleiten, sowie Navigationsdienste. An deren Weiterentwicklung sind auch Informationsdienstleister wie Mobilfunkanbieter, Radiostationen oder Anbieter von Navigationsgeräten interessiert. Die 5,9 GHz-Technologie wird als Kommunikationsplattform eine Reihe zukünftiger Anwendungen im „vernetzten Fahrzeug“ ermöglichen.

Technologien

Der Kommunikationsstandard 5,9 GHz WAVE zielt bereits auf zukünftige Anwendungen ab.

Technologisch werden für die Mauteinhebung je nach Anforderungssysteme eingesetzt, die auf der Mikrowellentechnik (Dedicated Short-Range Communication; DSRC), der Satellitenortung (Global Navigation Satellite System; GNSS) oder der Videotechnik, insbesondere auf einer videobasierten automatischen Kennzeichenerkennung (Automatic Number Plate Recognition), basieren. Während in Europa eine DSRC-Technologie vorherrscht, die im 5,8 GHz-Bereich operiert und dem Comité Européen de Normalisation (CEN)-Standard entspricht, wird elektronische Mauteinhebung in Nordamerika derzeit mit einer Frequenz von 915 MHz auf Basis von proprietären Protokollen betrieben. Der Kommunikationsstandard 5,9 GHz WAVE (Wireless Access in the Vehicular Environment) zielt neben der Mautanwendung auf die Kommunikation von Fahrzeug zu Fahrzeug und von Fahrzeug zu Infrastruktur in Echtzeit ab.

Konvergenz des ITS-Marktes

Die Produkt- und Kundensegmente des ITS-Marktes wachsen zunehmend zusammen.

All diesen Markttreibern und Technologien überlagert ist eine Konvergenz im ITS-Markt. Kapsch TrafficCom hat erkannt, dass Produkt- und Kundensegmente im Hinblick auf zukünftige Lösungen zunehmend zusammenwachsen und ist überzeugt, dass Applikationen, Plattformen und Technologien letztendlich miteinander verschmelzen werden. Aus Sicht von Kapsch TrafficCom liegt die Zukunft in der Interaktion von Fahrzeug zu Fahrzeug (Vehicle-To-Vehicle; V2V) und Fahrzeug-zu-Infrastruktur (Vehicle-To-Infrastructure; V2I), im Englischen kollektiv „V2X“ abgekürzt. Die treibenden Kräfte dieser Konvergenz sind Regierungen und die Automobilindustrie.

2 Wirtschaftliche Lage des Konzerns.

2.1 Geschäftsverlauf

Im Wirtschaftsjahr 2013/14 erzielte die Kapsch TrafficCom Group einen Umsatz von 487,0 Mio. EUR und verzeichnete damit einen leichten Rückgang um 0,4 % im Vergleich zum Vorjahr. Der Umsatz wurde zu 68,1 % im Segment Services, System Extensions, Components Sales (SEC) erwirtschaftet, das den wiederkehrenden Teil des Geschäftes repräsentiert. Das Segment Road Solution Projects (RSP), welches das Projektgeschäft repräsentiert, leistete im Berichtsjahr mit 27,1 % einen leicht gestiegenen Umsatzbeitrag im Vergleich zum Vorjahr.

Neben den bestehenden Großprojekten in Weißrussland, Frankreich und den USA, die das Wirtschaftsjahr 2013/14 prägten, konnten insbesondere folgende neue Projekte gewonnen sowie Projektfortschritte erzielt werden:

Bedeutende Projektfortschritte und Neuprojekte, auch in neuen ITS-Bereichen, prägten das Geschäftsjahr.

- ▶ Am 18. Juni 2013 erhielt Kapsch TrafficCom einen Fünf-Jahres-Auftrag von der Canadian Tolling Company International Inc. (Cantoll). Kapsch TrafficCom wird die nächste Generation des TDMA V6 Interior Transponders – einer speziellen On-Board Unit – für den Highway 407 ETR in der Metropolregion Toronto der kanadischen Provinz Ontario liefern.
- ▶ Am 20. Juni 2013 erhielt Kapsch TrafficCom den Zuschlag für Umsetzung und Betrieb des neuen VMS-Systems (Variable Message Signs) in Chile. Die Auftragssumme beträgt umgerechnet rund 0,7 Mio. EUR. Südlich der Hauptstadt Santiago de Chile, tief in den Anden, befindet sich die weltweit größte Kupfermine unter Tage. Mehr als 10.000 Bergleute werden täglich unter strengsten Sicherheitsauflagen mit 500 Bussen über die einzige Zufahrtsstraße zur Mine gebracht. Während die Busse auf der Strecke sind, dürfen keine mit Kupfererz beladenen LKWs oder andere Fahrzeuge die Straße befahren. Das VMS-System wird dort künftig für mehr Effizienz und Sicherheit sorgen. Die von Kapsch TrafficCom konzipierte Lösung lässt sich problemlos in ein zentrales Verkehrsleitsystem integrieren, das für die zweite Ausbauphase geplant ist.
- ▶ Das von Kapsch TrafficCom in Weißrussland errichtete elektronische Mautsystem startete am 1. Juli 2013 mit dem technischen Betrieb. Die elektronische Gebührenerhebung und damit der kommerzielle Betrieb folgten mit 1. August 2013 und ersetzen seither das bisherige manuelle System – in der Phase 1 auf 815 km und seit 1. Jänner 2014 in der Phase 2a auf weiteren 118 km.
- ▶ Im August 2013 hat Kapsch TrafficCom ein Weigh-In-Motion-System für vier Stationen auf zwei Autobahnen in Kasachstan geliefert und installiert. Die von Kapsch entwickelte Weigh-In-Motion-Lösung ermöglicht das Abwiegen von Fahrzeugen bei voller Fahrgeschwindigkeit.
- ▶ OOO Kapsch TrafficCom Russia, die russische Tochtergesellschaft der Kapsch TrafficCom AG, setzt in Russland seit September 2013 vier neue Projekte um. So hat das Unternehmen für die Olympischen Winterspiele in Sotschi das Zugangssystem für die Verkehrsbereiche mit eingeschränkter Zugangsberechtigung geliefert. Zudem wurden ebenfalls im September zwei Weigh-In-Motion-Stationen auf der Fernstraßenverbindung Kasan–Samara installiert. Zwei weitere Projekte umfassen die Lieferung von 30.000 On-Board Units (OBUs) an den russischen Straßenbetreiber „Glavnaya Doroga“ sowie 3.000 On-Board Units für den Betreiber OOO United Toll Systems (OSSP).
- ▶ Im Oktober 2013 übernahm Kapsch TrafficCom die Wartung und Entwicklung der Mautsoftware für die Golden Gate Bridge in San Francisco, Kalifornien. Der Vertrag mit dem Golden Gate Bridge, Highway and Transportation District hat eine Laufzeit von zwei Jahren und umfasst die Wartung der gesamten Software für alle Mautspuren.
- ▶ Im Dezember 2013 konnte Kapsch TrafficCom einen Rahmenvertrag über die erstmalige Lieferung von On-Board Units für die elektronische Mauteinhebung AutoPASS in Norwegen unterzeichnen.
- ▶ Am 19. Dezember 2013 erhielt Kapsch TrafficCom den Zuschlag für zwei elektronische Mautsysteme in Australien. Im Rahmen dieser Aufträge wird Kapsch TrafficCom Multi-Lane Free-Flow-Mautlösungen (MLFF) für die Eastern Distributor-Mautstraße in Sydney und für die Legacy Way-Mautstraße in Brisbane liefern. Die MLFF-Single-Gantry-Lösung, die in beiden Projekten zum Einsatz kommt, beinhaltet die einzigartige, stereoskopische Fahrzeugerkennung und -klassifizierung, die Erkennung der vorderen und hinteren Kennzeichen sowie die 5,8 GHz CEN DSRC-Kommunikation mit der On-Board Unit. Die Technologie von

Kapsch TrafficCom erzielt eine höhere Genauigkeit und ermöglicht es, bei intensiven Verkehrsbedingungen wie z. B. Stop-and-Go-Situationen die Sicherheit zu verbessern und Verkehrsstaus zu verringern.

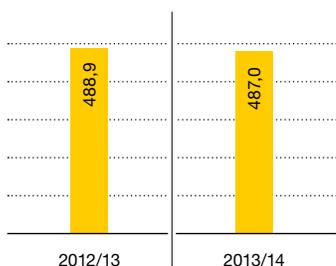
- Am 18. Februar 2014 wurde Kapsch TrafficCom von North Tarrant Express (NTE) Mobility Partners Segments 3 LLC in Texas mit der Lieferung der Systeme für Mauteinhebung, Intelligent Transportation und Network Communication für das NTE-Erweiterungsprojekt beauftragt. Die NTE-Erweiterung erstreckt sich über etwa zehn Meilen (16 Kilometer) und verläuft nördlich der Stadt Fort Worth. Kapsch TrafficCom wird zehn elektronische Mautzonen liefern – einschließlich dynamischer Zeichensysteme und Straßensensoren, die die für eine dynamische Mauteinhebung erforderlichen Daten auf Basis aktueller Verkehrsvolumina bereitstellen. Der Auftragswert beläuft sich auf insgesamt 26 Mio. USD (rund 19 Mio. EUR), und der erste von zwei Abschnitten soll im April 2016 in Betrieb gehen.

Folgende gesellschaftsrechtliche Änderungen und Ereignisse sind im Wirtschaftsjahr 2013/14 eingetreten:

Mit 16. Januar 2014 wurden die Anteile an Transdyn, Inc., einem anerkannten Hersteller von modernen Verkehrsmanagement-Softwareprogrammen und -systemen auf dem US-Markt, der durch seine DYNAC ATMS® (Advanced Traffic Management Software) überzeugt, erworben. Der Kaufpreis betrug 16 Mio. USD (rund 12 Mio. EUR). Die Gesellschaft verfügt damit über eines der umfassendsten Portfolios intelligenter Verkehrssysteme, das das Angebot im Bereich elektronischer Mautlösungen für unsere Kunden ideal ergänzt. Darunter fallen ITS- und Verkehrsmanagement-Lösungen für Autobahn-, Brücken- und Tunnelbetreiber.

2.2 Ertragslage

Stabile Umsatzentwicklung
(in Mio. EUR)



Der Umsatz der Kapsch TrafficCom Group erreichte im Wirtschaftsjahr 2013/14 487,0 Mio. EUR und lag damit um 0,4 % unter dem Vorjahreswert von 488,9 Mio. EUR. Im Segment Services, System Extensions, Components Sales (SEC) wurde ein Umsatzrückgang verzeichnet, während in den Segmenten Road Solution Projects (RSP) und Others (OTH) Umsatzzuwächse erzielt werden konnten.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT) der Kapsch TrafficCom Group betrug 20,3 Mio. EUR und lag damit um 22,9 % über dem Vorjahr (16,5 Mio. EUR). Die EBIT-Marge betrug 4,2 % (Vorjahr: 3,1 %).

Umsatz und Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT) nach Segmenten

Die Segmentberichterstattung der Kapsch TrafficCom Group erfolgt nach den drei Segmenten Road Solution Projects (RSP), Services, System Extensions, Components Sales (SEC) und Others (OTH).

Road Solution Projects (RSP). In diesem Segment werden Projekte zur Errichtung von Systemen abgebildet. In der Regel sind dies Projekte, die von öffentlichen Stellen oder von privaten Konzessionären ausgeschrieben werden. Es handelt sich dabei um Systeme auf einzelnen Straßenabschnitten oder auf landesweiten Straßennetzwerken.

Das Segment RSP umfasst die Einmaleffekte aus der Realisierung von Projekten. Die Projektnatur dieses Segmentes bringt Schwankungen bei Umsätzen, Materialkosten und Produktionsleistungen, Personalkosten sowie bei anderen Betriebsaufwendungen und – bei einigen Projekten – auch bei den Projektfinanzierungskosten mit sich. Umsätze und operative Ergebnisse unterscheiden sich stark von Periode zu Periode – je nachdem, ob sich einzelne Projekte in der Vorbereitungs-, Start- oder Implementierungsphase befinden.

Im Wirtschaftsjahr 2013/14 erhöhte sich der Umsatz um 2,9 % auf 132,0 Mio. EUR (Vorjahr: 128,3 Mio. EUR). Den wesentlichsten Umsatzbeitrag im Berichtszeitraum lieferte das Implementierungsprojekt in Weißrussland. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden die Phase 1 und die Phase 2a in beeindruckend kurzer Zeit fertiggestellt und mit 933 km bemaunter Autobahn in Betrieb genommen. Die Fertigstellung der Bauarbeiten der Phase 2b mit einer Länge von 241 km ist für August 2014 geplant. Ebenso verzeichnete das GNSS (Global Navigation Satellite System)-Projekt in Frankreich – trotz der laufenden Verhandlungen zwischen dem Auftraggeber und dem

Errichtungsprojekte und Kosteneinsparungen ermöglichten eine Verbesserung von Umsatz und EBIT im Segment RSP.

Generalunternehmer bezüglich des endgültigen Starttermins – eine Umsatzsteigerung im Vergleich zum Vorjahr. Im Managed Lane-Systemprojekt in Texas, USA, wurde mit 13. Dezember 2013 der erste (5 Mautstationen) von insgesamt fünf Abschnitten (29 Mautstationen) erfolgreich in Betrieb genommen. Zusätzlich startete in diesem Projekt auch die Implementierung des Traffic Management, die ebenso wie der laufende Projektfortschritt zu dem Umsatzanstieg beitrug. Auch im Projekt M5 South Western Motorway in Sydney, Australien, das sich kurz vor der Fertigstellung befindet, konnte ein höherer Umsatzbeitrag im Vergleich zum Vorjahr realisiert werden.

Das EBIT des Segmentes RSP betrug -34,6 Mio. EUR (Vorjahr: -51,7 Mio. EUR). Das Errichtungsprojekt in Weißrussland lieferte trotz der zeitlichen Verschiebung der Phase 2b in das nächste Wirtschaftsjahr den wesentlichsten Ergebnisbeitrag, während die verschobene Inbetriebnahme des französischen GNSS-Projektes zu Kostensteigerungen führte. Die vertraglich vereinbarte Erweiterung des Auftragsvolumens und die Integration des bisherigen Zulieferers Transdyn, Inc. führten im Managed Lane-Systemprojekt in den USA zu einem zusätzlich positiven wertschöpfenden Beitrag. Insgesamt konnten aber die diesem Segment zugeordneten Aufwendungen aus Entwicklungsleistungen und Vorarbeiten für potenzielle Ausschreibungen sowie Aufwendungen für laufende Ausschreibungen, im Besonderen im osteuropäischen und asiatischen Raum, dennoch nicht vollständig gedeckt werden.

Services, System Extensions, Components Sales (SEC). Nach der Errichtung übernimmt Kapsch TrafficCom zumeist auch den technischen Betrieb einschließlich der Wartung der Systeme. Darüber hinaus erfolgen häufig Nachlieferungen von Komponenten, wie On-Board Units und Transponder, Transceiver und Lesegeräte oder Kameras, für die Erweiterung bzw. Adaptierung der bestehenden Systeme oder für die Aufrüstung von manuellen zu automatischen oder elektronischen Mautsystemen. Seit 2005 bietet Kapsch TrafficCom auch den kommerziellen Betrieb von Systemen an. All diese auf kontinuierliche Umsatzerlöse ausgerichteten Geschäftstätigkeiten sind im Segment SEC dargestellt.

Das Segment SEC umfasst den wiederkehrenden Teil des Geschäftes. Es ist durch relativ stabile Umsätze über bestimmte Perioden hinweg gekennzeichnet, da die hierin enthaltenen Leistungen überwiegend auf Basis mittel- oder langfristiger Service- und Rahmenverträge erbracht werden.

Umsatz und EBIT des Segmentes SEC waren im Geschäftsjahr stark durch das Projekt in Südafrika belastet.

Im Wirtschaftsjahr 2013/14 verringerte sich der Umsatz um 3,1 % auf 331,8 Mio. EUR (Vorjahr: 342,3 Mio. EUR). Einen wesentlichen Umsatzbeitrag leisteten das Betriebsprojekt in Polen und die laufenden Erweiterungen dieses Mautsystems um zusätzliche 473 km an Autobahnen und Express-Ways. Ebenso lieferte das ab dem zweiten Quartal dieses Wirtschaftsjahres in Betrieb genommene technische und kommerzielle Betriebsprojekt in Weißrussland weitere Umsatzbeiträge. Der technische und kommerzielle Betrieb des landesweiten Systems in der Tschechischen Republik, der technische Betrieb einschließlich der Wartung des landesweiten Systems in Österreich sowie die Erweiterungen und die technische Wartung in der Schweiz steuerten unverändert stabile Umsatzerlöse bei. Im Vergleich zum Vorjahr lieferte das mit Dezember 2013 in Betrieb genommene System in der Provinz Gauteng, Südafrika, wesentlich geringere Umsätze.

Die Anzahl der verkauften On-Board Units erreichte mit 9,2 Mio. Stück nahezu das Vorjahresniveau (Vorjahr: 9,3 Mio. Stück). Im abgelaufenen Geschäftsjahr erfolgte die Grundausstattung für das landesweite elektronische Mautsystem in Weißrussland. Zudem konnten die verkauften Stückzahlen unter anderem in den Ländern Spanien, Portugal und Chile, wie auch durch erstmalige Verkäufe in Russland gesteigert werden. Rückläufige Verkaufsstückzahlen wurden in Nordamerika, der Türkei, Australien und Thailand verzeichnet.

Das EBIT des Segmentes SEC betrug 53,8 Mio. EUR (Vorjahr: 67,3 Mio. EUR), die EBIT-Marge lag somit bei 16,2 % (Vorjahr: 19,7 %) und wird gestützt durch die stabilen Ergebnisbeiträge aus dem landesweiten technischen und kommerziellen Betriebsprojekt in der Tschechischen Republik, dem technischen Betrieb einschließlich der Wartung des landesweiten Systems in Österreich, dem technischen und kommerziellen Betriebsprojekt und den laufenden Erweiterungen in Polen sowie erstmalig in diesem Geschäftsjahr durch das technische und kommerzielle Betriebsprojekt in Weißrussland. Mit 3. Dezember 2013 wurde auch der kommerzielle Betrieb des Projektes in der südafrikanischen Provinz Gauteng gestartet. Auffassungsunterschiede

Umsatz und EBIT des Segmentes OTH gesteigert.

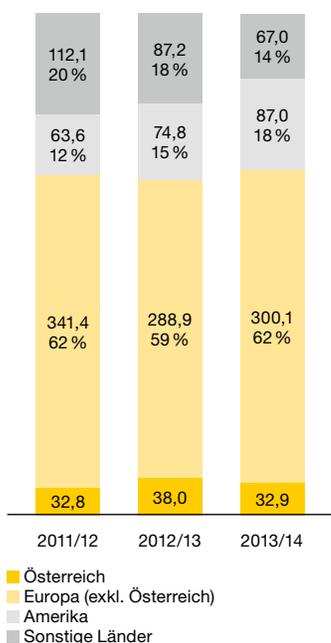
im Zusammenhang mit der Kostenerstattung für die Aufrechterhaltung der Betriebsbereitschaft des Systems bis Dezember 2013 haben das Ergebnis in diesem Geschäftsjahr jedoch wesentlich belastet.

Others (OTH). Das Segment Others umfasst das Nichtkerngeschäft, das von der Tochtergesellschaft Kapsch Components GmbH & Co KG abgewickelt wird. Es handelt sich dabei um Engineering-Lösungen, elektronische Fertigung und Logistikdienstleistungen für verbundene Unternehmen und Drittkunden.

Im Wirtschaftsjahr 2013/14 stieg der Umsatz um 26,2 % auf 23,1 Mio. EUR (Vorjahr: 18,3 Mio. EUR). Diese Steigerung ist im Wesentlichen auf die Produktion und Zulieferung für die GSM-R-Projekte der Kapsch CarrierCom zurückzuführen. Außerdem werden diesem Segment auch die nicht ETC- und ITS-relevanten Umsätze der im Januar 2014 übernommenen Gesellschaft Transdyn, Inc., USA, zugeordnet. Transdyn, Inc. bietet Lösungen, Systeme und Dienstleistungen für die Betriebsüberwachung öffentlicher Verkehrsmittel und Umwelteinrichtungen an. Diese Lösungen werden für den Betrieb von U-Bahn- und Eisenbahnnetzwerken und Abwasseraufbereitungsanlagen eingesetzt. Die Umsatzerlöse im Segment OTH trugen im Wirtschaftsjahr 2013/14 4,6 % (Vorjahr: 3,7 %) zum Gesamtumsatz bei.

Das EBIT des Segmentes OTH betrug 1,1 Mio. EUR (Vorjahr: 0,9 Mio. EUR). Die EBIT-Marge lag somit bei 4,7 % (Vorjahr: 5,1 %).

Umsatz nach Regionen
(in Mio. EUR)



Umsatz nach Segmenten		2011/12	2012/13 (angepasst)	+/-	2013/14
Road Solution Projects (RSP)					
Umsatz (Anteil am Gesamtumsatz)	in Mio. EUR	229,9 (42 %)	128,3 (26 %)	3 %	132,0 (27 %)
EBIT	in Mio. EUR	4,1 (1,8 %)	-51,7 (-40,3 %)	33 %	-34,6 (-26,2 %)
Services, System Extensions, Components Sales (SEC)					
Umsatz (Anteil am Gesamtumsatz)	in Mio. EUR	308,1 (56 %)	342,3 (70 %)	-3 %	331,8 (68 %)
EBIT	in Mio. EUR	37,3 (12,1 %)	67,3 (19,7 %)	-20 %	53,8 (16,2 %)
Others (OTH)					
Umsatz (Anteil am Gesamtumsatz)	in Mio. EUR	12,0 (2 %)	18,3 (4 %)	27 %	23,1 (5 %)
EBIT	in Mio. EUR	0,8 (6,5 %)	0,9 (5,1 %)	16 %	1,1 (4,7 %)

Umsatz nach Regionen

Den größten Anteil am Gesamtumsatz hatte im Wirtschaftsjahr 2013/14 mit 61,6 % unverändert die Region Europa. Die Steigerung um 11,2 Mio. EUR (3,9 %) war im Wesentlichen bedingt durch die gestiegenen Umsätze in Frankreich und Weißrussland. In der Region Amerika konnte der Umsatz um 12,2 Mio. EUR (16,2 %) gesteigert werden. Dies war vor allem auf den Projektfortschritt bei der Implementierung des Managed Lane-Systems in Texas sowie höhere On-Board-Unit-Verkäufe und Umsätze in den Betriebsprojekten in Chile zurückzuführen. In der Region Sonstige Länder verminderte sich der Umsatz um 20,1 Mio. EUR (-23,1 %). Einflussfaktoren für diesen Rückgang waren geringere Umsätze in Südafrika, verminderte Umsätze in den Implementierungsprojekten in Australien sowie die schwächeren On-Board-Unit-Verkäufe in Thailand, Australien und der Türkei. In Österreich kam es im Vergleich zum Vorjahr zu einem Umsatzrückgang um 5,2 Mio. EUR (-13,6 %), hauptsächlich bedingt durch geringere Erweiterungen und Komponentenverkäufe sowie die Einräumung eines Naturalrabattes.

Die Vereinheitlichung von Standards, Prozessen und Schnittstellen zeigte auch im Personalaufwand Wirkung.

Wesentliche Positionen der Gesamtergebnisrechnung

Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen verringerten sich um 29,6 Mio. EUR auf 228,0 Mio. EUR (Vorjahr: 257,6 Mio. EUR). Im Vergleich zum Vorjahr sank die Quote für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen im Verhältnis zu den Umsatzerlösen von 52,7 % auf 46,8 %.

Der Personalaufwand erhöhte sich um 8,9 Mio. EUR auf 139,2 Mio. EUR (Vorjahr: 130,3 Mio. EUR). Gleichzeitig stieg die durchschnittliche Mitarbeiteranzahl um 375 Personen von 2.796 auf 3.171 im Berichtszeitraum an. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Personalquote (Personalaufwand im Verhältnis zu den Umsatzerlösen) von 26,7 % auf 28,6 %. Die im Vorjahr durchgeführte Änderung in der Organisationsstruktur – mit dem Ziel, weltweit einheitliche Standards, Prozesse und Schnittstellen zu schaffen – zeigte auch im Personalbereich Auswirkungen; in den Stammgesellschaften konnten in diesem Zusammenhang Kosteneinsparungen oder nur moderate Kostensteigerungen erzielt werden. Die Steigerungen im Vergleich zum Vorjahr sind im Wesentlichen auf den Aufbau der Betriebsgesellschaft in Weißrussland, den weiteren Aufbau der nordamerikanischen Gesellschaften und die Übernahme der amerikanischen Gesellschaft Transdyn, Inc. zurückzuführen.

Der Aufwand für planmäßige Abschreibungen verringerte sich um 1,1 Mio. EUR auf 16,6 Mio. EUR (Vorjahr: 17,7 Mio. EUR), dies resultierte im Wesentlichen aus der Verminderung der Abschreibungen immaterieller Vermögenswerte.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen um 4,4 Mio. EUR auf 92,2 Mio. EUR (Vorjahr: 87,8 Mio. EUR). Höhere Aufwendungen wurden in den übrigen betrieblichen Aufwendungen, in den Rechts- und Beratungskosten und in den Mietaufwendungen verzeichnet.

Das Finanzergebnis sank von 0,2 Mio. EUR auf -14,9 Mio. EUR. Der wesentlichste Grund für den Rückgang der Finanzerträge resultierte aus dem Verkauf der Minderheitenanteile an dem Joint Venture LLC „United Toll Systems“, Russland, sowie dem Verkauf von Wertpapieren im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Bei den Finanzaufwendungen kam es zu einem Anstieg der noch nicht realisierten Fremdwährungsverluste. Sowohl bei den Fremdwährungsgewinnen als auch bei den Fremdwährungsverlusten liegt die Ursache der Veränderung in Währungsschwankungen, die sich vor allem auf die Umrechnung der konzerninternen Finanzierungen der Tochtergesellschaften in Nordamerika und Südafrika durch die Muttergesellschaft stichtagsbedingt negativ auswirkten, aber als nicht realisierte Gewinne/Verluste anzusehen sind.

Das Ergebnis aus Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen betrug 0,2 Mio. EUR (Vorjahr: 0,3 Mio. EUR) und resultierte aus der Beteiligung an Simex, Integración de Sistemas, S.A.P.I. de C.V., Mexiko.

Das Ergebnis vor Steuern verringerte sich um 11,5 Mio. EUR auf 5,5 Mio. EUR (Vorjahr: 17,0 Mio. EUR). Das gesteigerte Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit (EBIT) konnte die verminderten Finanzerträge und erhöhten Finanzaufwendungen im Vergleich zum Vorjahr nicht kompensieren.

Das Periodenergebnis verringerte sich um 14,0 Mio. EUR auf 2,9 Mio. EUR (Vorjahr: 16,8 Mio. EUR), das Ergebnis je Aktie betrug somit -0,33 EUR (Vorjahr: 0,75 EUR).

2.3 Vermögenslage

Die Bilanzsumme verringerte sich geringfügig um 0,4 Mio. EUR auf 566,8 Mio. EUR zum Bilanzstichtag 31. März 2014 (31. März 2013: 567,2 Mio. EUR).

Das Eigenkapital sank um 23,6 Mio. EUR auf 213,1 Mio. EUR (Vorjahr: 236,7 Mio. EUR). Die Eigenkapitalquote der Kapsch TrafficCom Group verminderte sich somit von 41,7 % zum 31. März 2013 auf 37,6 % zum 31. März 2014.

Auf der Aktivseite der Bilanz fand die größte Veränderung in den kurzfristigen Vermögenswerten statt, diese verminderten sich von 403,1 Mio. EUR im Vorjahr auf 330,5 Mio. EUR zum Bilanzstichtag. Sowohl der Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen kurzfristigen Vermögenswerte als auch der Rückgang der Vorräte ist auf das Projekt in Weißrussland zurückzuführen. Bei den langfristigen Vermögenswerten kam es zu einer Erhöhung um 72,2 Mio. EUR, im Wesentlichen bedingt durch den langfristigen Teil der Forderungen aus dem weißrussischen Errichtungsprojekt. Zudem führten die immateriellen Vermögenswerte aus Unternehmenszusammenschlüssen und die Aktivierung der bisher geleisteten Anzahlungen für die Fremdentwicklung eines weiteren Zentralsystems zu einem Anstieg in dieser Bilanzposition. Gegenläufig wirkte sich der Rückgang bei den sonstigen langfristigen Finanzanlagen und Beteiligungen vor allem durch die Veränderung des beizulegenden Zeitwertes der Beteiligung an der Q-Free ASA, Norwegen, auf die langfristigen Vermögenswerte aus.

Auf der Passivseite der Bilanz gab es die größten Veränderungen bei den kurzfristigen Verbindlichkeiten. Diese stiegen um 17,7 Mio. EUR auf 206,3 Mio. EUR zum Bilanzstichtag 31. März 2014 (31. März 2013: 188,7 Mio. EUR). Die wesentlichste Veränderung innerhalb dieser Position fand in den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten statt, die hauptsächlich bedingt durch die Finanzierung der Errichtung des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in Weißrussland sowie der Akquisition der amerikanischen Gesellschaft Transdyn, Inc. anstiegen.

2.4 Finanzlage

Der Nettogeldfluss aus betrieblicher Tätigkeit betrug -10,9 Mio. EUR (Vorjahr: 67,2 Mio. EUR). Diese Entwicklung war vor allem auf die Zunahme der sonstigen langfristigen Vermögenswerte und die Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger kurzfristiger Verbindlichkeiten zurückzuführen. Das höhere Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit (EBIT) sowie die Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Vermögenswerte sowie der Vorräte konnten dies nicht ausgleichen.

Der Nettogeldfluss aus Investitionstätigkeit betrug -27,3 Mio. EUR (Vorjahr: -10,0 Mio. EUR) und wurde im Wirtschaftsjahr 2013/14 im Wesentlichen von Zahlungen für den Erwerb von Transdyn, Inc., USA, den immateriellen Vermögenswerten im Zusammenhang mit diesem Anteilserwerb sowie dem Aufbau der weißrussischen Gesellschaft und den laufenden Ersatzinvestitionen in Nordamerika und Österreich geprägt.

Der Nettogeldfluss aus Finanzierungstätigkeit betrug 20,5 Mio. EUR (Vorjahr: -22,5 Mio. EUR). Er war aufgrund der Zunahme der lang- und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten vor allem aus Projektfinanzierungen, welche die gezahlten Dividenden kompensierten, im Gegensatz zum Vorjahr positiv.

Der Finanzmittelbestand erreichte somit 57,7 Mio. EUR zum 31. März 2014 (31. März 2013: 79,0 Mio. EUR).

2.5 Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Nachhaltigkeitsmanagement

Kapsch TrafficCom fühlt sich den zentralen Aspekten der Nachhaltigkeit nicht zuletzt aufgrund des Unternehmensgegenstandes in besonderer Weise verpflichtet. Im Fokus stehen der sparsame und schonende Einsatz von Ressourcen aller Art, die Absicherung der Profitabilität und der Innovationskraft sowie die Gewährleistung der Chancengleichheit und Fairness gegenüber allen relevanten Interessengruppen. Als übergeordnetes Ziel wird dabei die langfristige Absicherung der Stabilität des Unternehmens unter Berücksichtigung aller ökonomischen, ökologischen und sozialen Gesichtspunkte verfolgt.



Steigen Sie hier in die multimediale Welt von Kapsch ein.

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

Konsequente Nachhaltigkeitsorientierung. Kapsch TrafficCom versteht Nachhaltigkeit als kontinuierlichen Prozess. Während der vergangenen Jahre wurde damit begonnen, alle diesbezüglichen Agenden zu systematisieren. Ein wichtiger Meilenstein wurde mit dem zweiten Nachhaltigkeitsbericht erreicht, der im Spätherbst 2013 veröffentlicht wurde und unter www.kapsch.net/ktc/investor_relations zur Verfügung steht.

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.

Der Bericht informiert ausführlich über die zentralen Handlungsfelder, die nachstehend im Überblick vorgestellt werden. Aufgrund des bereichsübergreifenden Charakters der Themen werden diese zum Teil in anderen Abschnitten des vorliegenden Geschäftsberichtes behandelt. 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.

- ▶ Nachhaltige Absicherung des Unternehmenserfolges
- ▶ Innovative Produkte mit Mehrwert für Umwelt und Gesellschaft
- ▶ Zukunftsfähige Verkehrssysteme
- ▶ Schonung von Umwelt und Ressourcen
- ▶ Sicherstellung der notwendigen Kompetenzen im Team
- ▶ Verantwortung gegenüber der Gesellschaft

Innovative Produkte mit Mehrwert für Umwelt und Gesellschaft

Die innovativen 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 Geschäftsjahr 2013/14 wurden rund 11 % (Vorjahr: rund 12 %) des Gesamtumsatzes dafür aufgewendet.

Um zu gewährleisten, dass Umwelt-, Wirtschafts-, Sozial-, Gesundheits- und Sicherheitsaspekte in der Entwicklung und dem Design der Produkte bestmöglich und strukturiert berücksichtigt werden, wurde ein umfangreicher Leitfaden definiert. Die Inhalte des Leitfadens sind in die Pflichtenhefte bzw. Projektausschreibungen einzubeziehen. Im Geschäftsjahr 2012/13 haben bereits 91,31 % aller Produkte diesen Vorgaben entsprochen.

Qualität. In allen Unternehmenseinheiten nimmt die Sicherstellung der hohen Standards für Qualität, Sicherheit und robuste Prozesse 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 sogenannte 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 und an die erste Berichtsebene.

Die Verlässlichkeit der Systeme wird anhand der Mauttransaktionsrate gemessen.

Energieeffizienz und Abfallreduktion sollen Umweltauswirkungen reduzieren.

Mehr als die Hälfte aller Mitarbeiter arbeitet außerhalb Europas für Kapsch TrafficCom.

Zukunftsfähige Verkehrssysteme

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 bestehenden LKW-Mautsystems in Österreich betrug im Jahr 2013 rund 99,83 % (Jahr 2012: 99,80 %), die durchschnittliche Leistungsrate des in der Tschechischen Republik installierten landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems betrug rund 99,6 % (Jahr 2012: 99,6 %). Beide lagen damit auf dem hohen Niveau des Vorjahres. Die Berechnung der Mauttransaktionsrate erfolgt nach mit dem jeweiligen Auftraggeber individuell vereinbarten Berechnungsmethoden. Sie kann daher zwischen den Projekten nur bedingt verglichen werden.

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 Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz, aber auch bedingt durch ein geringeres Produktionsvolumen, konnte Kapsch Components im Geschäftsjahr 2012/13 den Energieverbrauch um mehr als 5 % reduzieren. Während eine Reduktion der CO₂-Emissionen aufgrund der expansionsbedingten Erweiterung des Fuhrparks nicht möglich war, konnte der Stickstoffverbrauch je Tonne Produkt um 17,3 % reduziert werden und das Abfallaufkommen um 20,3 %. Auch der Papierverbrauch wurde um mehr als ein Drittel gesenkt.

Sicherstellung der notwendigen Kompetenzen im Team

Mitarbeiter. Die durchschnittliche Beschäftigtenanzahl der Kapsch TrafficCom Group betrug im Wirtschaftsjahr 2013/14 3.171 Mitarbeiter. Verglichen mit durchschnittlich 2.796 Personen im Wirtschaftsjahr 2012/13 entspricht dies einer Steigerung von 13 %. Per 31. März 2014 waren 3.308 Mitarbeiter (3.120 Angestellte und 188 Arbeiter) beschäftigt, davon bereits mehr als die Hälfte außerhalb Europas – allein rund 1.200 Mitarbeiter in Südafrika.

Aus- und Weiterbildung. Kapsch TrafficCom legt großen Wert auf die laufende Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dabei wird nicht nur fachliches Know-how gefördert, sondern es werden auch Seminare und Trainings zur Persönlichkeitsentwicklung angeboten. Darüber hinaus werden gezielte Schulungen im Rahmen der Kapsch University durchgeführt. Zur Förderung des multinationalen Mitarbeiteraustausches gibt es ein Job Rotation-Programm zwischen den Standorten. Ein Nachwuchsführungskräfte-Programm bereitet ausgewählte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf zukünftige Aufgaben vor.

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 Ergebnisbeteiligung 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 ist sowohl im Unternehmen als auch im Rahmen spezieller Programme ein Thema.

Frauenförderung. Frauen werden bei Kapsch TrafficCom 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 u. a. eine Erhöhung der Frauenquote im Unternehmen zum Ziel haben. 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.

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. Den 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.

Gesellschaftliche Verantwortung beginnt mit ethischem, moralischem und rechtlich korrektem Handeln.

Entsprechend den Unternehmenswerten übernimmt die Kapsch TrafficCom Group gesellschaftliche Verantwortung, die auch über ihren operativen Wirkungsbereich hinausgeht.

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

Entwicklungsförderung. Stellvertretend für die Vielzahl an Sozialprojekten, die im In- und Ausland gefördert werden, sei das Institut „Cooperation bei Entwicklungs-Projekten“ (ICEP) erwähnt. Ziel der Organisation ist die weltweite Bekämpfung von Armut durch Projekte mit ortsansässigen, zuverlässigen Partnern in mehreren Ländern. Darüber hinaus stellt Kapsch TrafficCom finanzielle Mittel für Projekte bereit, die mit gezielten Maßnahmen die Integration von Randgruppen fördern und leistet damit einen wichtigen Beitrag zu sozialer Gerechtigkeit, positiver Gesellschaftsentwicklung und zu langfristiger Sicherheit.

Unterstützung von Kunst- und Kultureinrichtungen. Die gesamte 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“ hat die Kapsch Group seit 1992 eine Generalpartnerschaft mit dem Wiener Konzerthaus. Das Wiener Konzerthaus bietet allem, was in der Kultur Qualität hat, ausreichend Platz. So werden mit ungewöhnlichen Programmen laufend neue Publikumsschichten erschlossen, ohne langjährige Konzerthausfreunde 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 mit Förderungsaktionen bedacht. Das Paradeprojekt dafür ist der Kunstkalender, den die Kapsch Group bereits seit 1994 auflegt und der jährlich im Spätherbst in großem Rahmen präsentiert wird.

2.6 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 Analyse von Risiken und Chancen.

Das Projektrisikomanagement analysiert in Kunden- und Entwicklungsprojekten ab der Angebots- bzw. Initiierungsphase in institutionalisierten Prozessen alle relevanten Chancen und Risiken und schafft damit die Basis für Entscheidungen sowie für die zeitgerechte Planung und Umsetzung von Steuerungsmaßnahmen.

Das Enterprise Risk Management (ERM) analysiert neben den Risiken der wesentlichen Kundenprojekte des Konzerns 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 des Konzerns sowie die jeweiligen Risikomanagement-Maßnahmen sind nachfolgend kurz erläutert.

Branchenspezifische Risiken

Volatilität des Auftragseinganges. Ein wesentlicher Anteil der Umsätze der Kapsch TrafficCom Group wird im Segment Road Solution Projects (RSP) erzielt. Die Unternehmensgruppe nimmt in diesem Segment regelmäßig an Ausschreibungen für die Errichtung und den Betrieb großer elektronischer Mautsysteme sowie auch an Ausschreibungen für die Mauteinhebung auf Streckenabschnitten teil. Hierbei besteht einerseits das Risiko, dass Ausschreibungen, an denen die Kapsch TrafficCom Group teilnimmt oder teilzunehmen plant, beispielsweise aufgrund von politischen Veränderungen oder aufgrund von Einsprüchen oder Klagen unterlegener Bieter verschoben oder zurückgezogen werden. Andererseits besteht das Risiko, dass die Kapsch TrafficCom Group aus technologischen, finanziellen, formellen oder sonstigen Gründen mit Angeboten für neue Projekte nicht erfolgreich ist. Auch Folgeumsätze aus dem technischen und kommerziellen Betrieb hängen von der erfolgreichen Teilnahme an Ausschreibungen für Systeme ab.

Die hohe Volatilität der Projektaufträge bringt Risiken, aber auch Chancen mit sich.

Die Umsätze der Kapsch TrafficCom Group waren in der Vergangenheit stark davon beeinflusst, ob im relevanten Wirtschaftsjahr Errichtungsprojekte im Segment RSP umgesetzt wurden. Umsatzspitzen gab es insbesondere in den Wirtschaftsjahren 2003 (Errichtung des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in Österreich), 2006/07 (Errichtung des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in der Tschechischen Republik), 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 und 2013/14 fielen erhebliche Umsätze aus der Errichtung des landesweiten elektronischen Mautsystems in Weißrussland an.

Die Strategie der Kapsch TrafficCom Group zielt unter anderem darauf ab, die Volatilität der Umsätze zu reduzieren. Dies soll durch zunehmende geografische Diversifizierung, durch zunehmende Verbreiterung des Kunden- und Produktportfolios sowie durch die laufende Erhöhung des Umsatzanteiles aus dem kommerziellen sowie dem technischen Betrieb einschließlich der Wartung von Systemen – einer Stärkung des Segmentes Services, System Extensions, Components Sales (SEC) – erreicht werden.

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 anderen Intelligent Transportation Systems häufig um anspruchsvolle und technologisch komplexe Systeme handelt, die innerhalb eines engen Zeitrahmens implementiert werden müssen, kann es zu Terminüberschreitungen und/oder System- und Produktmängeln kommen. Unerwartete Projektmodifikationen, ein 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 ermöglichen. Eine signifikante Verzögerung bei einem Projekt, ein deutliches Verfehlen der vertraglich zugesagten Leistungskriterien oder gar das Scheitern bei der Umsetzung eines Projektes würde 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.

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

Langfristige Verträge mit staatlichen Stellen. Bei zahlreichen Systemen sind staatliche Stellen die Auftraggeber. Rahmen- und Dienstleistungsverträge im Zusammenhang mit Mautprojekten 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 erzielten Margen aufgrund von Kostenänderungen von ursprünglichen Kalkulationen abweichen.

Aus Verträgen können sich Haftungen bezüglich eines Gewinnentganges von Kunden, Produkthaftungen und andere Haftungen ergeben. Die Kapsch TrafficCom Group ist bestrebt, in Verträgen entsprechende Haftungsbeschränkungen 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

Laufende Innovation ist für Erhalt und Verbesserung der globalen Marktposition essenziell.

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 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 Kapsch TrafficCom Group haben. Darüber hinaus kann sich jedes Säumnis hinsichtlich des erfolgreichen Schutzes dieser Technologien negativ auf die Wettbewerbsposition der Kapsch TrafficCom Group auswirken. Andererseits könnten die Systeme, Komponenten, Produkte oder Dienstleistungen geistige Eigentumsrechte Dritter verletzen. Die Kapsch TrafficCom Group legt großen Wert auf den Schutz von Technologien und firmeneigenem Know-how, beispielsweise durch Patente und Geheimhaltungsvereinbarungen mit den relevanten Vertragspartnern.

Durch die globale Tätigkeit sind politische Risiken zu beachten.

Finanzrisiken ergeben sich aus Wechselkursschwankungen, Zins- und Kreditrisiken sowie dem Erhalt der eigenen Liquidität.

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 weltweit Unternehmen akquiriert und in die Kapsch TrafficCom Group eingegliedert. Im Zusammenhang mit dieser Expansionsstrategie besteht allerdings eine Reihe von Herausforderungen, um die angestrebten Ziele und Synergien zu erreichen.

Länderrisiko. Durch die verstärkte Ausweitung der Geschäftstätigkeit in osteuropäische Länder und Staaten außerhalb Europas ist die Kapsch TrafficCom Group einem erhöhten politischen Risiko in diesen Ländern ausgesetzt. Wesentliche und derzeit nicht vorhersehbare politische Veränderungen könnten 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.

Finanzrisiken

Währungsrisiko. Die Kapsch TrafficCom Group verfügt über Niederlassungen und Tochtergesellschaften in vielen Ländern außerhalb der Euro-Zone. Ein beträchtlicher Teil des Umsatzes bzw. der Kosten wird nicht in Euro, sondern in den Währungen der jeweiligen Landesgesellschaften abgerechnet. Obwohl die Kapsch TrafficCom Group bestrebt ist, erforderlichenfalls die Nettowährungsposition der einzelnen Aufträge abzusichern, können sich Währungsschwankungen in Wechselkursverlusten im Konzernabschluss niederschlagen (Transaktionsrisiko). Darüber hinaus ergeben sich Risiken aus der Umrechnung ausländischer Einzelabschlüsse in die Konzernwährung Euro (Translationsrisiko). Wechselkursänderungen können auch dazu führen, dass sich die Position der Kapsch TrafficCom Group gegenüber den Wettbewerbern verändert.

Zinsrisiko. Im Rahmen der Projektfinanzierung werden regelmäßig auch variable Zinssätze vereinbart, die an Marktzinsen (Euribor, Pribor 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 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 von Marktgegebenheiten und 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 könnte 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 ergriffen werden.

Kreditrisiko. Die Kapsch TrafficCom Group ist dem Risiko des Zahlungsausfalls von Kunden ausgesetzt. Die Bonität neuer und bestehender Kunden wird nach Bedarf geprüft und abgesichert. 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 Mautsysteme. Darüber hinaus besteht ein Risiko, dass Gegenparteien von originären sowie derivativen Finanzinstrumenten (einschließlich Finanzinstitute mit angenommener guter Bonität) ihren Zahlungsverpflichtungen bei Fälligkeit nicht nachkommen können. Der Ausfall von oder ein Wertberichtigungsbedarf bei Forderungen könnte erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Kapsch TrafficCom Group haben.

Personalrisiko

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 könnten 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 von Infrastruktur für ITS-Lösungen (etwa Mautstationen) und dem Betrieb von Mautsystemen 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 ITS-Geschäftsfelder erhöht sich tendenziell das Risiko von Patentverletzungen bzw. der Verletzung von Property Rights. Kapsch TrafficCom hat Intellectual Property (IP)-Management als eigene Funktion implementiert. Zur Vermeidung von Klagen und Gerichtsverfahren führt die Kapsch TrafficCom Group laufend und vor dem Eintritt in neue Märkte bzw. Regionen ein Monitoring potenzieller Property Rights-Verletzungen durch.

IT-Risiken

IT-Risiken werden gemonitort und durch Standards und Zertifizierungen reduziert.

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-Risikomanagement-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.

Chancen

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 ergeben sich aus zunehmendem Finanzierungsbedarf für Infrastrukturprojekte und steigendem Bedarf an Verkehrssteuerung.

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 Bereich ETC als auch bei ITS eröffnen sich damit Chancen, das Portfolio entsprechend den neuen Anforderungen weiter zu entwickeln 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.

Sonstige Chancen. Durch laufende Innovation und Weiterentwicklung 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. Die zunehmende geografische Diversifizierung und die Verbreiterung des Produkt- und Lösungsportfolios (Stärkung des Geschäftsfeldes ITS) verbunden mit einem steigenden Anteil an wiederkehrenden Umsätzen (Stärkung des Segmentes Services, System Extensions, Components Sales) sollen Risikokonzentrationen künftig weiter reduzieren.

2.7 Internes Kontrollsystem (IKS) im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

Die Kapsch TrafficCom AG hat im Wirtschaftsjahr 2009/10 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.

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.

Das interne Kontrollsystem sorgt für zuverlässige und funktionsfähige Prozesse in den wichtigsten Geschäftsabläufen.

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 quartalsweise an die Konzernzentrale Berichtspakete mit allen relevanten Buchhaltungsdaten zu Gesamtergebnisrechnung, Bilanz und Geldflussrechnung. Diese Daten werden dann in das zentrale Konsolidierungssystem (Hyperion Financial Management) eingepflegt. Die Finanzinformationen werden auf Konzernebene in der Kapsch TrafficCom Controlling-Abteilung 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, Vorschaurechnungen, Konzernabschlüssen, Personal- und Auftragsentwicklung sowie ausgewählten Finanzkennzahlen informiert.

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

Der dezentralen Struktur der Kapsch TrafficCom Group 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 in der gesamten Kapsch TrafficCom Group zu standardisieren und laufend weiterzuentwickeln, die Einhaltung und Wirksamkeit der Kontrollen und die Verbesserung gefundener Schwachstellen zu überwachen sowie periodisch an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrates zu berichten.

Die gruppenweite Vereinheitlichung der Kontrollen ist im Wirtschaftsjahr 2013/14 erfolgt.

Im Wirtschaftsjahr 2013/14 erfolgte eine gruppenweit einheitliche Dokumentation aller Kontrollen zur Erreichung der wesentlichen Kontrollziele. Die einheitliche Erhebung erlaubt eine verbesserte Maßnahmensteuerung zur Steigerung der Effizienz des IKS und dient als Grundlage für zukünftige Prüfungen der Leistungsfähigkeit lokaler IKS.

2.8 Forschung und Entwicklung

Die Kapsch TrafficCom Group verfügt über ein weltweites Netz an Forschungs- und Entwicklungszentren in Wien und Klagenfurt (Österreich), Jönköping (Schweden), Bologna (Italien), Buenos Aires (Argentinien), Mississauga (Kanada), Kingston (USA), Duluth (USA) und Kapstadt (Südafrika). Per 31. März 2014 beschäftigte die Kapsch TrafficCom Group mehr als 470 (Vorjahr: mehr als 500) Ingenieure für ihre F&E-Aktivitäten.

Forschung und Entwicklung (F&E) haben für die Kapsch TrafficCom Group im Hinblick auf die Erreichung der strategischen Ziele einen hohen Stellenwert. Das Wissen und die Anwendbarkeit gänzlich neuer Technologien, basierend auf nationalen und internationalen Standards, stellen die Grundlage für eine erfolgreiche Geschäftsentwicklung dar und ermöglichen den Eintritt in neue Märkte.

Mehr als 470 Mitarbeiter arbeiten in neun Forschungs- und Entwicklungszentren an den Lösungen von morgen.

Im abgelaufenen Wirtschaftsjahr lag der Schwerpunkt von F&E in der Implementierung einer standardisierten Back-Office-Lösung mit hoher Leistungsfähigkeit, die alle wesentlichen Back-Office-Mautkonzepte, von der Registrierung und dem Enforcement bis hin zur Ausgabe von On-Board Units, in einer Software-Plattform zusammenfasst. Auch der neue European Electronic Toll Service (EETS)-Standard ist Teil dieser Plattform, um die Kompatibilität von elektronischen Mautsystemen zu ermöglichen. Ziel ist es, diese Plattform in allen internationalen Kundenprojekten einzusetzen, eine hohe Wiederverwendbarkeit ihrer Basiskomponenten und geringen Wartungsaufwand zu gewährleisten.

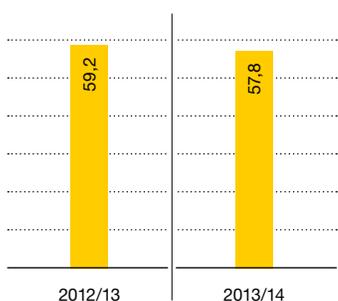
Die Prototypenentwicklung und die Teilnahme an Standardisierungsaktivitäten für die europäische ITS-G5- bzw. die US-amerikanische WAVE-Technologie bezüglich V2X-Kommunikation (Fahrzeug-zu-Fahrzeug, Fahrzeug-zu-Infrastruktur) stellten auch wesentliche Forschungsaktivitäten dar. Daneben wurden Pilot- und Demonstrationsprojekte im Testfeld Telematik und im I-94 LKW-Parken in den USA erfolgreich durchgeführt. Kapsch TrafficCom nimmt auch am European Corridor Projekt teil, das eine Kooperation von ITS zwischen den Niederlanden, Deutschland und Österreich basierend auf V2X-Technologie zum Ziel hat. Das Produktportfolio wurde zudem um eine 915 MHz RFID-Lösung erweitert.

Eine weitere wichtige Entwicklung betrifft den Fahrzeugerkennungs- und -klassifizierungssensor basierend auf 3D-Kameratechnologie (Stereoscopic Camera Technology). Dies schuf die Voraussetzungen, um für den ETC-Markt kostengünstigere Single-Gantry- anstatt Double-Gantry-Installationen anbieten zu können. Das System ermöglicht eine höhere Flexibilität, eine geringere Anzahl von Installationen und Wartungskosten und wurde erstmalig am M5 Motorway in Sydney, Australien, installiert, der im Jahr 2013 für den Verkehr geöffnet wurde.

Im Bereich von GNSS (Global Navigation Satellite System) lag der Fokus auf der Entwicklung einer GNSS-Lösung für das LKW-Mautsystem in Frankreich. Diese auf einem GNSS-Transponder basierende Entwicklung mit spezifischen Adaptionen für Frankreich ermöglichte es Kapsch TrafficCom, das erste GNSS-basierte ETC-System mit ITS-Funktionalität zu liefern.

In Nordamerika zählen die Einführung eines speziellen Lesegerätes (Single Protocol Reader) und die Verbesserungen des Multiprotocol Reader 2 (MPR2) zu den wesentlichen Entwicklungen. Weiters wurde an einem widerstandsfähigen MPR Reader speziell für das Projekt in Texas gearbeitet. Im Bereich von On-Board Units betrifft die bedeutendste Produktentwicklung den Austausch von TDMA V6 On-Board Units durch TRP-8100. Zudem wurde auch die Entwicklung von 5,9 GHz On-Board Units vorangetrieben.

Investitionen in Forschung und Entwicklung (in Mio. EUR)



Forschungskosten werden grundsätzlich als Aufwand erfasst. Dasselbe gilt für Entwicklungskosten, sofern die IFRS-Kriterien für den Ansatz als immaterieller Vermögenswert nicht erfüllt werden. Infolge der Anwendung des Gesamtkostenverfahrens werden die Forschungs- und Entwicklungskosten in verschiedenen Positionen der Gesamtergebnisrechnung erfasst, insbesondere unter den Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen, im Personalaufwand und den sonstigen betrieblichen Aufwendungen. Mit der Fremdentwicklung eines weiteren Zentralsystems werden im immateriellen Anlagevermögen die bisher dafür geleisteten Anzahlungen aktiviert.

Im Wirtschaftsjahr 2013/14 investierte die Kapsch TrafficCom Group rund 57,8 Mio. EUR in Forschung und Entwicklung (Vorjahr: rund 59,2 Mio. EUR), das entspricht rund 11 % (Vorjahr: rund 12 %) vom Gesamtumsatz.

2.9 Angaben nach §267 UGB iVm §243a UGB

1. Das zur Gänze eingezahlte 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 2014 befanden sich rund 38,1% der Anteile an der Kapsch TrafficCom AG im Streubesitz (inkl. rund 4,0% von Schroders plc, ihren Tochtergesellschaften sowie verbundenen Unternehmen in verwalteten Portfolios). Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hielt zum Stichtag 31. März 2014 rund 61,9% 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. Es gab zum Stichtag 31. März 2014 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.
7. Es bestehen keine Vereinbarungen, die im Fall eines öffentlichen Übernahmeangebotes wirksam werden.
8. Es bestehen keine Entschädigungsvereinbarungen zwischen Kapsch TrafficCom AG und ihren Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines öffentlichen Übernahmeangebotes.

2.10 Ausblick und Ziele

Kapsch TrafficCom hat in den vergangenen Jahren in die Zukunft investiert und die internen Strukturen auf das erwartete Marktwachstum ausgerichtet. Auch auf die Veränderungen durch die zunehmende ITS-Konvergenz hat sich das Unternehmen vorbereitet. Mit den durchgeführten Strategieadaptionen sieht der Vorstand die Position für die Zukunft gestärkt.

Im Wirtschaftsjahr 2014/15 werden die bestehenden Projekte zielgerichtet fortgeführt. Das Großprojekt in Weißrussland wird weiter ausgebaut, auch bei dem Betriebsprojekt in Polen rechnet Kapsch TrafficCom mit Erweiterungen. Nachdem das Mautsystem in Südafrika seit Dezember 2013 in Betrieb ist, plant das Unternehmen, gemeinsam mit dem Kunden an der Verbesserung der Erträge zu arbeiten. In Russland wird das Ergebnis der Ausschreibung des landesweiten Mautsystems erwartet.

Zudem rechnet Kapsch TrafficCom damit, dass einige der verschobenen und weitere Projekte im laufenden Wirtschaftsjahr aktuell werden. Parallel dazu geht das Unternehmen weiterhin aktiv auf mögliche Interessenten für Mautsysteme zu, wie dies bereits erfolgreich in Weißrussland getan wurde.

2.11 Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Es sind keine wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten.

Wien, am 27. Mai 2014



Mag. Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstandes



André Laux
Mitglied des Vorstandes

Erklärung der gesetzlichen Vertreter.

Erklärung der gesetzlichen Vertreter gemäß § 82 Abs. 4 Z 3 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 27. Mai 2014



Mag. Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstandes



André Laux
Mitglied des Vorstandes

Sie erkennen hier Formeln und unlösbare Aufgaben aus dem Mathematikunterricht?



Wir denken an die unternehmerische Verantwortung, transparent und offen zu sein.

Auch wenn bei uns der Mensch stets im Mittelpunkt unseres Handelns steht, zählen für Investoren am Ende Zahlen und Fakten. Mit dem Konzernabschluss

wollen wir allen an unserem Unternehmen Interessierten zeigen, wie sich das abgelaufene Wirtschaftsjahr entwickelt hat und wohin uns die Zukunft führen soll. Transparenz, Präzision und Vertrauen sind dabei jene Parameter, auf die Sie mit Sicherheit zählen können.

Konzernabschluss

zum 31. März 2014.

74

Gesamtergebnisrechnung.

Alle Beträge in EUR	Erläuterungen	2013/14	2012/13 (angepasst)
Umsatzerlöse	(1)	486.966.886	488.937.192
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	15.227.104	15.944.925
Veränderung des Bestandes an Fertigerzeugnissen, unfertigen Erzeugnissen sowie an noch nicht abrechenbaren Leistungen	(3)	-5.975.736	4.715.407
Aktivierete Eigenleistungen		141.383	280.792
Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen	(4)	-228.043.730	-257.567.332
Personalaufwand	(5)	-139.192.569	-130.319.468
Aufwand für planmäßige Abschreibungen	(6)	-16.590.897	-17.671.090
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(7)	-92.255.847	-87.823.624
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit		20.276.594	16.496.801
Finanzerträge	(8)	5.541.619	14.115.415
Finanzaufwendungen	(8)	-20.488.627	-13.916.175
Finanzergebnis	(8)	-14.947.009	199.240
Erträge aus assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	(14)	158.443	327.203
Ergebnis vor Steuern		5.488.028	17.023.244
Ertragsteuern	(9)	-2.631.956	-212.038
Periodenergebnis		2.856.072	16.811.206
Periodenergebnis, zurechenbar:			
Anteilseigner der Gesellschaft		-4.299.498	9.787.032
Ergebnisanteil von Minderheitsgesellschaftern		7.155.570	7.024.174
		2.856.072	16.811.206
Ergebnis je Aktie aus dem Periodenergebnis, das den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar ist (in EUR)	(30)	-0,33	0,75
Sonstiges Ergebnis:			
Posten, bei denen eine Umgliederung ins Periodenergebnis möglich ist:			
Währungsumrechnungsdifferenzen		-3.947.156	-2.900.791
Währungsumrechnungsdifferenzen aus Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb		-643.594	0
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte		-7.814.018	-10.693.827
Steuern betreffend Posten, die ins Periodenergebnis umgliedert werden können		52.059	429.995
Summe der Posten, bei denen eine Umgliederung ins Periodenergebnis möglich ist		-12.352.709	-13.164.623
Posten, bei denen keine Umgliederung ins Periodenergebnis möglich ist:			
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste gemäß IAS 19		-464.660	-2.034.252
Steuern betreffend Posten, die nicht ins Periodenergebnis umgliedert werden können		36.794	512.787
Summe der Posten, bei denen keine Umgliederung ins Periodenergebnis möglich ist		-427.866	-1.521.465
Sonstiges Ergebnis der Periode nach Steuern	(10)	-12.780.575	-14.686.089
Gesamtergebnis der Periode		-9.924.503	2.125.117
Gesamtergebnis der Periode, zurechenbar:			
Anteilseigner der Gesellschaft		-15.902.406	-3.757.023
Ergebnisanteil von Minderheitsgesellschaftern		5.977.903	5.882.139
		-9.924.503	2.125.117

Konsolidierte Bilanz.

Alle Beträge in EUR	Erläuterungen	31. März 2014	31. März 2013 (angepasst)
AKTIVA			
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	(12)	23.447.039	24.675.617
Immaterielle Vermögenswerte	(13)	89.567.390	79.170.076
Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen	(14)	1.596.106	1.694.269
Sonstige langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen	(15)	28.506.061	38.085.392
Sonstige langfristige Vermögenswerte	(16)	71.112.851	941.573
Latente Steueransprüche	(22)	22.109.558	19.527.167
		236.339.005	164.094.095
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	(17)	58.107.757	66.428.176
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	(18)	209.720.873	253.176.701
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	(15)	4.924.111	4.505.087
Liquide Mittel	(19)	57.731.290	79.022.460
		330.484.031	403.132.425
Summe Aktiva		566.823.037	567.226.520
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		72.291.120	94.079.623
		202.799.891	224.588.395
Minderheitenanteile		10.310.208	12.114.574
Summe Eigenkapital		213.110.099	236.702.968
VERBINDLICHKEITEN			
Langfristige Verbindlichkeiten			
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(21)	109.494.268	104.371.856
Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	(23)	22.152.563	22.601.739
Langfristige Rückstellungen	(26)	1.302.519	1.370.050
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	(24)	3.659.711	1.765.834
Latente Steuerschulden	(22)	10.777.965	11.751.531
		147.387.027	141.861.011
Kurzfristige Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		67.388.050	80.220.031
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	(25)	62.809.928	52.520.345
Kurzfristige Steuerverbindlichkeiten		1.190.660	8.030.529
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(21)	46.559.523	19.658.281
Kurzfristige Rückstellungen	(26)	28.377.749	28.233.354
		206.325.911	188.662.540
Summe Verbindlichkeiten		353.712.938	330.523.551
Summe Passiva		566.823.037	567.226.520

Entwicklung des Eigenkapitals.

Alle Beträge in EUR

	Den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar				Minderheiten- anteile	Summe Eigenkapital
	Grundkapital	Kapital- rücklage	Sonstige Rücklagen	Konzern- bilanzgewinn		
Stand 01. April 2012 (wie bisher berichtet)	13.000.000	117.508.771	14.681.954	97.416.280	13.639.537	256.246.542
Anpassung IAS 19			-2.561.587			-2.561.587
Stand 01. April 2012 (angepasst)	13.000.000	117.508.771	12.120.367	97.416.280	13.639.537	253.684.955
Dividende für 2011/12				-11.700.000	-7.407.103	-19.107.103
Periodenergebnis				9.787.032	7.024.174	16.811.206
Sonstiges Ergebnis der Periode:						
Währungsumrechnungsdifferenzen			-1.758.756		-1.142.035	-2.900.791
Zeitwertgewinne/-verluste von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten			-10.263.832			-10.263.832
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste gemäß IAS 19			-1.521.465			-1.521.465
Stand 31. März 2013 (angepasst)	13.000.000	117.508.771	-1.423.687	95.503.311	12.114.574	236.702.969
Effekte aus der Aufstockung von Anteilen an Tochterunternehmen			-878.482		-692.359	-1.570.840
Effekte aus der Entkonsolidierung von Tochterunternehmen					718	718
Dividende für 2012/13				-5.200.000	-6.898.246	-12.098.246
Periodenergebnis				-4.299.498	7.155.570	2.856.072
Sonstiges Ergebnis der Periode:						
Währungsumrechnungsdifferenzen			-3.059.801		-1.370.050	-4.429.851
Zeitwertgewinne/-verluste von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten			-7.922.858			-7.922.858
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste gemäß IAS 19			-427.866			-427.866
Stand 31. März 2014	13.000.000	117.508.771	-13.712.693	86.003.813	10.310.208	213.110.099

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 versicherungsmathematische Gewinne/Verluste gemäß IAS 19.

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.

Minderheitenanteile. Die Minderheitenanteile umfassen die Fremdanteile am Eigenkapital vollkonsolidierter Tochtergesellschaften. Die Effekte aus der Aufstockung der Anteile resultieren aus dem Erwerb weiterer Anteile an der TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika.

Konsolidierte Geldflussrechnung.

Alle Beträge in EUR	Erläuterungen	2013/14	2012/13 (angepasst)
Geldfluss aus betrieblicher Tätigkeit			
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit		20.276.594	16.496.801
Berichtigungen um nicht zahlungswirksame Posten und sonstige Überleitungen:			
Abschreibungen	(6)	16.590.897	17.671.090
Zu-/Abnahme der Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	(23)	-1.778.223	-137.794
Zu-/Abnahme der sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen	(24, 26)	1.397.031	407.522
Zu-/Abnahme der sonstigen langfristigen Forderungen und Vermögenswerte		-1.254.172	4.235.033
Zu-/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (langfristig)	(16)	-64.919.991	3.126.137
Zu-/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (langfristig)	(24)	-384.989	-2.060.803
Sonstige (netto)		-10.451.455	-4.055.119
		-40.524.306	35.682.867
Veränderungen des Nettoumlaufvermögens:			
Zu-/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger Vermögenswerte	(18)	54.331.561	34.773.487
Zu-/Abnahme der Vorräte	(17)	8.333.735	-17.529.301
Zu-/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger kurzfristiger Verbindlichkeiten		-22.548.447	20.634.294
Zu-/Abnahme der kurzfristigen Rückstellungen	(26)	144.395	9.702.578
		40.261.244	47.581.057
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit			
		-263.062	83.263.924
Zinseinnahmen	(8)	1.450.169	1.418.235
Zinsausgaben	(8)	-5.504.166	-7.166.594
Nettozahlungen von Ertragsteuern		-6.582.573	-10.337.741
Nettogeldfluss aus betrieblicher Tätigkeit		-10.899.634	67.177.824
Geldfluss aus Investitionstätigkeit			
Ankauf von Sachanlagen	(12)	-10.571.546	-12.686.263
Ankauf von immateriellen Vermögenswerten	(13)	-5.111.623	-7.547.597
Ankauf von Wertpapieren und Beteiligungen und sonstigen langfristigen Finanzanlagen	(15)	-575.700	-71.017
Zahlungen für den Erwerb von Gesellschaften (abzüglich der liquiden Mittel dieser Gesellschaften)	(28)	-11.957.526	0
Zahlungen für den Erwerb von Minderheitenanteilen		-1.570.840	0
Zahlungen für den Erwerb von Anteilen an at-equity-konsolidierten Gesellschaften	(14)	0	-1.702.325
Einnahmen aus dem Verkauf von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		1.923.980	1.357.267
Einnahmen aus dem Verkauf von Wertpapieren und sonstigen Finanzanlagen		557.154	10.657.490
Nettogeldfluss aus Investitionstätigkeit		-27.306.102	-9.992.444
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit			
An die Aktionäre der Gesellschaft gezahlte Dividende		-5.200.000	-11.700.000
An die Minderheitsaktionäre von Konzerngesellschaften gezahlte Dividende		-6.898.246	-7.407.103
Zunahme sonstiger langfristiger Finanzverbindlichkeiten	(21)	26.175.745	36.968.117
Abnahme sonstiger langfristiger Finanzverbindlichkeiten	(21)	-720.000	-19.781
Zunahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	(21)	19.398.093	5.321.641
Abnahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	(21)	-12.239.851	-45.636.936
Nettogeldfluss aus Finanzierungstätigkeit		20.515.741	-22.474.063
Netto-Zu-/Abnahme des Finanzmittelbestands		-17.689.995	34.711.317
Entwicklung des Finanzmittelbestands			
Anfangsbestand	(19)	79.022.460	44.929.361
Netto-Zu-/Abnahme des Finanzmittelbestands		-17.689.995	34.711.317
Auswirkungen von Wechselkursänderungen auf den Finanzmittelbestand		-3.601.176	-618.218
Endbestand	(19)	57.731.290	79.022.460

Konzernanhang.

78

Allgemeine Informationen.

Die Kapsch TrafficCom Group ist ein internationaler Anbieter von anspruchsvollen Intelligent Transportation Systems (ITS).

Die Geschäftstätigkeit des Kapsch TrafficCom Konzerns ist in die folgenden drei Segmente unterteilt:

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

Das Segment Road Solution Projects befasst sich mit der Errichtung von ITS-Lösungen.

Das Segment Services, System Extensions, Components Sales beschäftigt sich mit dem Verkauf von Dienstleistungen (Wartung und Betrieb) und Komponenten im Bereich ITS-Lösungen.

Das Segment Others umfasst das Nichtkerngeschäft, das von der Tochtergesellschaft Kapsch Components GmbH & Co KG abgewickelt wird. Es handelt sich dabei um Engineering-Lösungen, elektronische Fertigung und Logistikdienstleistungen für verbundene Unternehmen und Drittkunden.

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 hat ihren Anteil an der Kapsch TrafficCom AG im Zuge eines Initial Public Offerings im Juni 2007 auf 69,67 % reduziert. Durch Anteilsverschiebungen im Wirtschaftsjahr 2008/09 sowie durch Ausgabe weiterer Aktien und sonstigen Aktientransaktionen (vor allem Verkäufe im Wirtschaftsjahr 2011/12) wird aktuell ein Anteil von 61,92 % gehalten. 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.

Die folgenden Gesellschaften sind in den Konsolidierungskreis einbezogen:

- ▶ Kapsch TrafficCom AG, Wien
- ▶ Kapsch Components GmbH & Co KG, Wien
- ▶ Kapsch Components GmbH, Wien
- ▶ ArtiBrain Software Entwicklungsgesellschaft mbH, Wien
- ▶ Jibesoev GmbH, Wien
- ▶ Kapsch Telematic Services GmbH, Wien
- ▶ Kapsch Telematik Technologies Bulgaria EAD, Sofia, Bulgarien
- ▶ Kapsch Telematic Services Solutions A/S, Kopenhagen, Dänemark

Österreich

Europa (exkl. Österreich)

- ▶ Kapsch Telematic Services GmbH Deutschland, Berlin, Deutschland
 - ▶ Kapsch TrafficCom France SAS, Paris, Frankreich
 - ▶ Kapsch TrafficCom Ltd., Manchester, Großbritannien
 - ▶ Kapsch TrafficCom S.r.l. a socio unico, Mailand, Italien
 - ▶ Kapsch TrafficCom B.V., Amsterdam, Niederlande
 - ▶ Kapsch Telematic Services sp. z o.o., Warschau, Polen
 - ▶ Kapsch Road Services sp. z o.o., Warschau, Polen **)
 - ▶ OOO Kapsch TrafficCom Russia, Moskau, Russland
 - ▶ Kapsch TrafficCom AB, Jönköping, Schweden
 - ▶ Kapsch TrafficCom d.o.o., Laibach, Slowenien
 - ▶ Kapsch TrafficCom Construction & Realization spol. s r.o., Prag, Tschechische Republik
 - ▶ Kapsch Telematic Services spol. s r.o., Prag, Tschechische Republik
 - ▶ Kapsch Telematic Services Kft., Budapest, Ungarn
 - ▶ Kapsch Telematic Services IOOO, Minsk, Weißrussland
 - ▶ Kapsch TrafficCom Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien
 - ▶ Kapsch TrafficCom do Brasil, Sao Paulo, Brasilien
 - ▶ Kapsch TrafficCom Chile S.A., Santiago de Chile, Chile
 - ▶ Kapsch TrafficCom Canada Inc., Mississauga, Kanada
 - ▶ Kapsch TrafficCom IVHS, S.A. de C.V., Mexiko Stadt, Mexiko
 - ▶ Kapsch TrafficCom Holding Corp., McLean, USA
 - ▶ Kapsch TrafficCom Holding II US Corp., McLean, USA
 - ▶ Kapsch TrafficCom U.S. Corp., McLean, USA
 - ▶ Kapsch TrafficCom Inc., Carlsbad, USA
 - ▶ Kapsch TrafficCom IVHS Technologies Holding Corp., McLean, USA
 - ▶ Kapsch TrafficCom IVHS Holding Corp., McLean, USA
 - ▶ Kapsch TrafficCom IVHS Inc., McLean, USA
 - ▶ Transdyn, Inc., Duluth, USA *)
 - ▶ Kapsch TrafficCom Australia Pty Ltd, Melbourne, Australien
 - ▶ Kapsch TrafficCom Kazakhstan LLC, Almaty, Kasachstan
 - ▶ Kapsch TrafficCom (M) Sdn Bhd, Kuala Lumpur, Malaysia
 - ▶ Kapsch TrafficCom Limited, Auckland, Neuseeland
 - ▶ Kapsch TrafficCom PTE.LTD., Tripleone Somerset, Singapur
 - ▶ Kapsch TrafficCom South Africa (Pty) Ltd., Johannesburg, Südafrika
 - ▶ Electronic Toll Collection (PTY) Ltd., Centurion, Südafrika
 - ▶ Kapsch TrafficCom South Africa Holding (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika
 - ▶ TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika
 - ▶ TMT Services and Supplies (Gauteng) (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika
 - ▶ Berrydust 51 (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika
 - ▶ VTI Industrial Electronics (Proprietary Limited) (South Africa), Germiston, Südafrika
 - ▶ Transport Telematic Systems – LLC, Abu Dhabi, Vereinigte Arabische Emirate
- *) Erwerb im Wirtschaftsjahr 2013/14
 **) in Gründung befindlich

Amerika

Restliche Welt

Im Wirtschaftsjahr 2013/14 wurden die TMT Services and Supplies (North) (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika und die Kapsch Telematic Services Danmark ApS, Kopenhagen, Dänemark liquidiert.

Die Gesellschaften Kapsch-Busi S.p.A. con socio unico, Bologna, Italien und Kapsch TrafficCom S.r.l. a socio unico, Mailand, Italien wurden im Wirtschaftsjahr 2013/14 fusioniert, wobei die Kapsch TrafficCom S.r.l. a socio unico als aufnehmende Gesellschaft fungierte.

Assoziierte Unternehmen

- Für folgende Unternehmen wird eine Bewertung nach der Equity-Methode vorgenommen:
- ▶ SIMEX, Integración de Sistemas, S.A.P.I. de C.V., Mexiko

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 2014 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 2014 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 der Geschäftsführung 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 25 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.

a) **Neue und geänderte Standards und Interpretationen, die von der EU übernommen und im Wirtschaftsjahr 2013/14 erstmalig angewendet wurden**

IAS 19, „Leistungen an Arbeitnehmer“, wurde im Juni 2011 novelliert. Durch die Änderung des IAS 19 ist die bisher zulässige Abgrenzung von versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten nach dem Korridoransatz – erfolgswirksame Erfassung der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste nur dann, wenn diese 10 % des höheren Betrages aus dem Verpflichtungsumfang und dem Zeitwert des Planvermögens übersteigen – nicht mehr möglich. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden nunmehr unmittelbar im sonstigen Ergebnis erfasst. Zusätzlich hat der Konzern die neuen diesbezüglichen Ausweisvorschriften angewendet.

Im Zuge der Anwendung der Neufassung des IAS 19 wird der Nettozinsaufwand bzw. -ertrag nunmehr als Teil des Finanzergebnisses und nicht wie bisher als Teil des Personalaufwandes ausgewiesen. Dies ist die gängige Ausweismethode und trägt zur Vergleichbarkeit mit anderen Abschlüssen bei.

Die Anwendung der Neufassung des IAS 19 und der neuen Darstellung des Zinseffektes erfolgt gemäß IAS 8 retrospektiv mit Wirkung vom 1. April 2012 zum Zwecke der Bereitstellung der unmittelbaren Vergleichsinformationen.

Die nachfolgenden Tabellen stellen die Auswirkungen der Neufassung des IAS 19 auf die Bilanz zum 1. April 2012, zum 31. März 2013 sowie zum 31. März 2014 dar:

Alle Beträge in TEUR	1. April 2012		
	Altfassung IAS 19	Anpassung	Neufassung IAS 19
Konzernbilanzgewinn	97.416	0	97.416
Sonstige Rücklagen	14.682	-2.562	12.120
Summe Eigenkapital	256.247	-2.562	253.685
Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	16.704	3.418	20.122
Latente Steuerschulden	18.316	-857	17.459
Summe Passiva	557.695	0	557.695

Alle Beträge in TEUR	31. März 2013		
	Altfassung IAS 19	Anpassung	Neufassung IAS 19
Konzernbilanzgewinn	95.399	104	95.503
Sonstige Rücklagen	2.659	-4.083	-1.424
Summe Eigenkapital	240.682	-3.979	236.703
Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	17.289	5.313	22.602
Latente Steuerschulden	13.086	-1.335	11.752
Summe Passiva	567.227	0	567.227

Alle Beträge in TEUR	31. März 2014		
	Altfassung IAS 19	Anpassung	Neufassung IAS 19
Konzernbilanzgewinn	85.687	317	86.004
Sonstige Rücklagen	-9.202	-4.511	-13.713
Summe Eigenkapital	217.304	-4.194	213.110
Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	16.658	5.494	22.153
Latente Steuerschulden	12.078	-1.300	10.778
Summe Passiva	566.823	0	566.823

Die nachfolgenden Tabellen stellen die Auswirkungen der Neufassung des IAS 19 auf die Gesamtergebnisrechnung der Berichtsperiode und der Vorperiode dar:

Alle Beträge in TEUR	2012/13		
	Altfassung IAS 19	Anpassung	Neufassung IAS 19
Aufwendungen für Abfertigungen und Altersvorsorge	-1.461	1.235	-225
Personalaufwand	-131.555	1.235	-130.319
Betriebsergebnis	15.261	1.235	16.497
Zinsaufwand aus Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	0	-1.096	-1.096
Finanzergebnis	1.296	-1.096	199
Ergebnis vor Steuern	16.884	139	17.023
Ertragssteuern	-177	-35	-212
Periodenergebnis	16.707	104	16.811
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	0	-2.034	-2.034
Steuern, soweit auf im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	0	513	513
Sonstiges Ergebnis der Periode	-13.165	-1.521	-14.686
Gesamtergebnis der Periode	3.542	-1.417	2.125

Alle Beträge in TEUR	2013/14		
	Altfassung IAS 19	Anpassung	Neufassung IAS 19
Aufwendungen für Abfertigungen und Altersvorsorge	-1.428	1.185	-243
Personalaufwand	-140.377	1.185	-139.193
Betriebsergebnis	19.092	1.185	20.277
Zinsaufwand aus Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	0	-901	-901
Finanzergebnis	-14.046	-901	-14.947
Ergebnis vor Steuern	5.205	283	5.488
Ertragssteuern	-2.561	-71	-2.632
Periodenergebnis	2.643	213	2.856
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	0	-465	-465
Steuern, soweit auf im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	0	37	37
Sonstiges Ergebnis der Periode	-12.353	-428	-12.781
Gesamtergebnis der Periode	-9.709	-215	-9.925

IFRS 13, „Bemessung des beizulegenden Zeitwerts“, hat sich die Verbesserung der Bewertungskontinuität und die Verminderung der Komplexität als Ziel gesetzt. Es wird beschrieben, wie der beizulegende Zeitwert zu definieren ist, wie die Bewertung bestimmt wird und welche Angaben zu machen sind. Die Vorschriften, die eine Angleichung von IFRS und US GAAP mit sich bringen, erweitern nicht den Anwendungsbereich der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert, sondern erläutern in den Fällen, in denen dies bereits von Standards verlangt oder erlaubt wird, wie der beizulegende Zeitwert anzuwenden ist. Der Standard wird prospektiv angewendet. Der Konzern hat diesbezüglich zusätzliche Angaben angeführt. Diese Änderung hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf die Bewertung der Vermögenswerte und Schulden des Konzerns.

IFRS 7, „Finanzinstrumente: Angaben“, beinhaltet zusätzliche Anhangsangaben zur Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten. Die Änderung wurde rückwirkend angewendet. Der Konzern hat keine entsprechende Vereinbarung abgeschlossen, somit ergeben sich aus der Anwendung zusätzlicher Anhangsangaben keine Auswirkungen auf die Angaben oder die ausgewiesenen Beträge im Konzernabschluss.

IAS 1, „Darstellung des Abschlusses“, enthält Änderungen mit dem Ziel, die Darstellung der zunehmenden Zahl von Posten des sonstigen Ergebnisses klarer zu gestalten. Es wird zukünftig zwischen Posten des sonstigen Ergebnisses, die anschließend in das Periodenergebnis umgegliedert werden können und Posten, bei denen eine solche Umgliederung nie erfolgen wird, unterschieden. Den Posten des sonstigen Ergebnisses sind die auf diese entfallenden Ertragssteuern zuzuordnen. Die Änderung wurde vom Konzern rückwirkend angewendet und die Posten des sonstigen Ergebnisses entsprechend angepasst.

Zudem enthält IAS 1 eine Klarstellung im Zusammenhang mit Mindestvergleichsinformationen und zusätzlichen Vergleichsinformationen, die vorgelegt werden können. Es werden die Kriterien zur Erstellung einer dritten Bilanz dahingehend klargestellt, dass eine dritte Bilanz dann verpflichtend aufzustellen ist, wenn Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze rückwirkend angewendet werden oder Bilanzposten rückwirkend angepasst bzw. umgegliedert werden. Weiters muss sich die rückwirkende Änderung, Anpassung bzw. Umgliederung wesentlich auf die Aussage der dritten Bilanz auswirken. Ebenfalls wird klargestellt, dass Anhangsangaben zur dritten Bilanz nicht vorgenommen werden müssen.

Im aktuellen Wirtschaftsjahr hat der Konzern einen geänderten Standard (IAS 19R) angewendet. Aus Wesentlichkeitsgründen wurde auf die Aufstellung einer Bilanz zu Beginn der vorangegangenen Periode (1. April 2012) nach IAS 1.40A verzichtet.

IFRS 1, „Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards“ (überarbeitet), enthält Befreiungsregelungen bei ausgeprägter Hochinflation und die Beseitigung fester Zeitpunkte für Erstanwender. Die Neuregelungen sind von EU-Unternehmen erstmals in der ersten Berichtsperiode eines am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnenden Wirtschaftsjahres anzuwenden. Die Änderung hat für den Konzern keine Auswirkungen, da bereits ein IFRS Konzernabschluss erstellt wird.

IAS 36, „Wertminderung von Vermögenswerten“, enthält Korrekturen von Angabevorschriften. Betroffen sind wertgeminderte Vermögenswerte, bei denen der erzielbare Betrag dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten zugrunde gelegt wurde. Bislang ist der erzielbare Betrag unabhängig von einer Wertminderung anzugeben. Die Korrektur beschränkt die Angabepflichten auf tatsächliche Wertminderungsfälle, die erforderlichen Angaben dazu werden jedoch ausgedehnt. Der Standard ist für Berichtsperioden eines Wirtschaftsjahres, welches am oder nach dem 1. April 2014 beginnt, anzuwenden. Es ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Darstellung des Konzerns.

IFRIC 20, „Abraumkosten in der Produktionsphase eines Tagebaubergwerks“, beschäftigt sich mit Fragen zu Ansatz und Bewertung von während des Abbaubetriebes anfallenden Kosten der Abraumbeseitigung im Tagebau. Infolge der Interpretation müssen Unternehmen gegebenenfalls aktivierte Vermögenswerte (stripping assets) über die Gewinnrücklagen in der Eröffnungsbilanz ausbuchen, sofern diese Vermögenswerte keinem identifizierbaren Teil eines Abbauvorkommens zugerechnet werden können. Die Interpretation ist für Berichtsperioden eines Wirtschaftsjahres, welches am oder nach dem 1. Jänner 2013 beginnt, anzuwenden und hat keine Auswirkung auf den Konzern.

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

IFRS 9, „Finanzinstrumente“, befasst sich mit der Klassifizierung, dem Ansatz und der Bewertung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten. IFRS 9 wurde im November 2009, Oktober 2010 und Dezember 2011 veröffentlicht. Dieser Standard ersetzt die Abschnitte des IAS 39, „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“, die sich mit der Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten befassen. Nach IFRS 9 werden finanzielle Vermögenswerte in zwei Bewertungskategorien klassifiziert: diejenigen, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sowie solche, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden. Die Festlegung erfolgt bei erstmaligem Ansatz. Die Einstufung hängt davon ab, wie der Konzern seine Finanzinstrumente verwaltet hat, sowie welche vertraglich vereinbarten Zahlungsflüsse mit den Finanzinstrumenten zusammenhängen. Für finanzielle Verbindlichkeiten wurden die meisten Vorschriften des IAS 39 beibehalten. Die Hauptveränderung liegt darin, dass in den Fällen der Ausübung der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert die Wertveränderungen, die aufgrund des eigenen Unternehmenskreditrisikos entstehen, im sonstigen Ergebnis statt in der Gesamtergebnisrechnung erfasst werden, es sei denn, dass dies zu einer unzutreffenden Darstellung führt. Der Konzern wird IFRS 9 spätestens in dem Wirtschaftsjahr anwenden, welches am 1. April 2018 beginnt. Des Weiteren wird der Konzern die weiteren Phasen des IFRS 9 analysieren, sobald diese vom IASB verabschiedet werden.

IFRS 10, „Konzernabschlüsse“, baut auf bestehenden Grundsätzen auf. Im Mittelpunkt von IFRS 10 steht die Einführung eines einheitlichen Konsolidierungsmodells für sämtliche Unternehmen, welches auf die Beherrschung des Tochterunternehmens durch das Mutterunternehmen abstellt. Darüber hinaus enthält der Standard zusätzliche Leitfäden, die bei der Bestimmung, ob eine Beherrschung vorliegt, unterstützen – insbesondere bei schwierigen Fällen. Der Konzern wird IFRS 10 im Wirtschaftsjahr, welches am 1. April 2014 beginnt, anwenden. Wesentliche Auswirkungen des IFRS 10 auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Darstellung des Konzerns werden gegenwärtig nicht erwartet.

IFRS 11, „Gemeinsame Vereinbarungen“, ändert die Definition von Gemeinschaftsunternehmen. Eine gemeinsame Vereinbarung ist hiernach definiert als ein Arrangement, bei dem zwei oder mehr Parteien gemeinschaftlich die Führung ausüben. Unter gemeinschaftlicher Führung versteht man die vertraglich vereinbarte,

gemeinsam ausgeübte Führung einer Vereinbarung. Sie besteht nur dann, wenn Entscheidungen über die maßgeblichen Tätigkeiten die einstimmige Zustimmung der an der gemeinschaftlichen Führung beteiligten Parteien erfordern. Jeder Partner einer gemeinsamen Vereinbarung muss seine Rechte und Pflichten aus der Vereinbarung bilanziell erfassen. Der Fokus liegt nicht mehr auf der rechtlichen Ausgestaltung der gemeinsamen Vereinbarung, sondern eher auf der Art und Weise, wie die Rechte und Pflichten auf die Partner der gemeinsamen Vereinbarung verteilt werden. Nach IFRS 11 gibt es nunmehr lediglich zwei „Arten“ gemeinsamer Vereinbarungen: Gemeinschaftliche Tätigkeiten („joint operations“) und Gemeinschaftsunternehmen („joint ventures“). Das bisherige Wahlrecht der Quotenkonsolidierung bei gemeinschaftlich geführten Unternehmen wurde abgeschafft. Partnerunternehmen eines Gemeinschaftsunternehmens haben verpflichtend die Equity-Bilanzierung anzuwenden. IFRS 11 ist erstmals in der ersten Berichtsperiode eines am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnenden Wirtschaftsjahres anzuwenden. Der Konzern wird IFRS 11 im Wirtschaftsjahr, welches am 1. April 2014 beginnt, anwenden. Es ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen des IFRS 11 auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Darstellung des Konzerns, da es im Konzern derzeit keine „Joint Operations“ und „Joint Ventures“ gibt.

IFRS 12, „Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen“, führt die überarbeiteten Angabepflichten zu IAS 27 bzw. IFRS 10, IAS 31 bzw. IFRS 11 und IAS 28 in einen Standard zusammen. Der Konzern wird IFRS 12 im Wirtschaftsjahr, welches am 1. April 2014 beginnt, anwenden. Infolge von IFRS 12 wird der Konzern seine Angaben über seine Anteile an Tochterunternehmen und an nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzanlagen erweitern.

IAS 32, „Finanzinstrumente: Darstellung“, ergänzt die Voraussetzung für die Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten. Eine Saldierung wird weiterhin nur dann möglich sein, wenn gegenwärtig ein Rechtsanspruch darauf besteht, die erfassten Beträge miteinander zu verrechnen, es beabsichtigt ist, die Finanzinstrumente netto zu begleichen oder gleichzeitig mit der Realisierung des finanziellen Vermögenswerts die dazugehörige finanzielle Verbindlichkeit zu begleichen. Die Standardänderungen ergänzen und konkretisieren die Anwendungsleitlinien bezüglich Gegenwärtigkeit und Gleichzeitigkeit. Der Konzern wird IAS 32R im Wirtschaftsjahr, welches am 1. April 2014 beginnt, anwenden. Wesentliche Auswirkungen des IAS 32R auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Darstellung des Konzerns werden gegenwärtig nicht erwartet.

IAS 27, „Einzelabschlüsse“, wird künftig nur noch Regelungen zu IFRS-Einzelabschlüssen beinhalten und wird im Konzern im Wirtschaftsjahr, welches am 1. April 2014 beginnt, angewendet. Wesentliche Auswirkungen des IAS 27 auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Darstellung des Konzerns werden gegenwärtig nicht erwartet.

IAS 28, „Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“, erweitert die zwingende Anwendung der Equity-Methode auf Gemeinschaftsunternehmen. Die Änderung wird im Wirtschaftsjahr, welches am 1. April 2014 beginnt, angewendet. Wesentliche Auswirkungen des IAS 28 auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Darstellung des Konzerns werden gegenwärtig nicht erwartet.

IAS 39, „Finanzinstrumente“, wurde um eine Erleichterungsregelung ergänzt. Zielsetzung der Änderung ist die Vermeidung der Auflösung einer Sicherungsbeziehung aufgrund einer Novation (vertragliche Ersetzung eines bestehenden Schuldverhältnisses durch Schaffung eines neuen) des Sicherungsinstruments mit einer zentralen Gegenpartei. Die Änderung ist für Berichtsperioden eines Wirtschaftsjahres, welches am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnt, anzuwenden und hat keine Auswirkungen auf den Konzern.

Änderungen zu IFRS 10, IFRS 12 und IAS 27 – „Investmentgesellschaften“ führt eine Ausnahme von der Konsolidierungspflicht für Tochtergesellschaften gemäß IFRS 10, „Konzernabschlüsse“ für Unternehmen ein, die die Definition der Investmentgesellschaft erfüllen. Die Änderung ist für Berichtsperioden eines Wirtschaftsjahres, welches am oder nach dem 1. Jänner 2014 beginnt, anzuwenden. Es werden keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Darstellung des Konzerns erwartet.

IFRS 14, „Regulatorische Abgrenzungsposten“ ist nur von Unternehmen, die IFRS-Erstanwender sind, anzuwenden.

IFRIC 21, „Abgaben“ definiert den Ansatzpunkt von Rückstellungen für Abgaben, die durch eine Regierungsinstanz erhoben wird, gemäß IAS 37, bei denen Zeitpunkt oder Betrag der Zahlung unsicher sind, sowie die Bilanzierung entsprechender Verbindlichkeiten, d.h. in jenen Fällen, in denen sowohl Zeitpunkt als auch Betrag bereits bekannt sind. Ertragsteuern im Sinne des IAS 12 sind vom Anwendungsbereich allerdings ausgenommen. Die Anwendung der Interpretation kann dazu führen, dass die Erfassung einer Abgabenzahlungsverpflichtung zu einem anderen Zeitpunkt als bisher erfolgt, nämlich dann, wenn die Verpflichtung zur Zahlung nur dann entsteht, wenn bestimmte Umstände an einem bestimmten Zeitpunkt vorliegen. Der Konzern wird diese Änderung im Wirtschaftsjahr, welches am 1. April 2014 beginnt, anwenden. Es werden keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Darstellung des Konzerns erwartet.

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.

a) Tochtergesellschaften

Tochterunternehmen sind alle Unternehmen (inklusive Zweckgesellschaften), bei denen der Konzern die Kontrolle über die Finanz- und Geschäftspolitik ausübt. Dies ist regelmäßig begleitet von einem Stimmrechtsanteil von mehr als 50 %. Bei der Beurteilung, ob Kontrolle vorliegt, werden Existenz und Auswirkung potenzieller Stimmrechte, die aktuell ausübbar oder umwandelbar sind, berücksichtigt. Tochterunternehmen werden von dem Zeitpunkt an in den Konzernabschluss einbezogen (Vollkonsolidierung), zu dem die Kontrolle auf den Konzern übergegangen ist. Sie werden zu dem Zeitpunkt entkonsolidiert, zu dem die Kontrolle endet.

Konzerninterne Transaktionen, Salden sowie unrealisierte Gewinne und Verluste aus Transaktionen zwischen Konzernunternehmen werden eliminiert. Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden von Tochtergesellschaften wurden, sofern notwendig, geändert, um eine konzerneinheitliche Bilanzierung zu gewährleisten.

b) Transaktionen mit nicht beherrschenden Anteilen

Transaktionen mit nicht beherrschenden Anteilen werden wie Transaktionen mit Eigenkapitaleignern des Konzerns behandelt. 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.

Wenn der Konzern entweder die Beherrschung oder den maßgeblichen Einfluss auf ein Unternehmen verliert, wird der verbleibende Anteil zum beizulegenden Zeitwert neu bewertet und die daraus resultierende Differenz im Periodenergebnis erfasst. Der beizulegende Zeitwert ist der beim erstmaligen Ansatz eines assoziierten Unternehmens, Gemeinschaftsunternehmens oder eines finanziellen Vermögenswertes ermittelte beizulegende Zeitwert. Darüber hinaus werden alle im sonstigen Ergebnis ausgewiesenen Beträge in Bezug auf dieses Unternehmen 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.

c) Gemeinschaftsunternehmen

Gemeinschaftsunternehmen sind Unternehmen, bei denen zwei oder mehr Partnerunternehmen durch eine vertragliche Vereinbarung gebunden sind und diese vertragliche Vereinbarung eine gemeinschaftliche Führung begründet. Der Konzern bilanziert Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode.

d) 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. Der Anteil des Konzerns an den Veränderungen bei den Gewinnen oder Verlusten seiner assoziierten Unternehmen wird vom Zeitpunkt des Erwerbs an in der Gesamtergebnisrechnung erfasst und sein Anteil an den Veränderungen der Rücklagen wird in den Rücklagen erfasst. Der Firmenwert aus dem Erwerb von assoziierten Unternehmen wird abzüglich etwaiger Wertminderungsverluste unter den Beteiligungen an assoziierten Unternehmen ausgewiesen.

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

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.

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.

3 Erwerb von Unternehmen.

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

Beherrschung ist die Möglichkeit, die Finanz- und Geschäftspolitik eines Unternehmens zu bestimmen, um aus dessen Tätigkeit Nutzen zu ziehen. Bei der Beurteilung der Beherrschung berücksichtigt der Konzern auch ausübende potenzielle Stimmrechte.

Die Anschaffungskosten des Erwerbs entsprechen dem beizulegenden Zeitwert der hingegebenen Vermögenswerte, der 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 Erwerbs 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 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 der zugehörigen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (ZGE) als Firmenwert aktiviert.

Etwaige bedingte Gegenleistungen werden mit dem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewertet. Nachträgliche Änderungen des beizulegenden Zeitwerts einer als Vermögenswert oder als Verbindlichkeit eingestuft bedingten Gegenleistung werden im Rahmen von IAS 39 bewertet, und ein daraus resultierender Gewinn bzw. Verlust wird in der Gesamterfolgsrechnung 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.

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 bewertet den Firmenwert zum Erwerbszeitpunkt als:

- ▶ den beizulegenden Zeitwert der übertragenen Gegenleistung – gegebenenfalls zuzüglich
- ▶ des erfassten Betrags 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 Nettobetrags (im Allgemeinen der beizulegende Zeitwerte) der erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte und übernommenen Schulden.

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 Umfelds, in dem das Unternehmen operiert, entspricht (funktionale Währung). Der Konzernabschluss ist in Euro aufgestellt, der die Berichtswährung der Kapsch TrafficCom Group darstellt.

a) 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.

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

Firmenwerte und Zuschreibungen auf den Zeitwert im Zusammenhang mit dem Erwerb eines ausländischen Unternehmens werden als Aktiva und Passiva des jeweiligen ausländischen Unternehmens dargestellt und zum Schlusskurs umgerechnet.

Die folgenden wesentlichen Wechselkurse wurden während des Wirtschaftsjahres angewendet:

Wechselkurse zum Euro	Durchschnittsdevisenkurs		Devisenkurs am Abschlussstichtag	
	2013/14	2012/13	2013/14	2012/13
AUD	1,440	1,251	1,494	1,231
CAD	1,414	1,296	1,523	1,302
CZK	26,421	25,277	27,442	25,740
PLN	4,216	4,168	4,172	4,180
SEK	8,739	8,612	8,948	8,355
USD	1,338	1,292	1,379	1,281
ZAR	13,617	10,946	14,588	11,820

Im Wirtschaftsjahr 2011/12 wurde die Kapsch Telematic Services IOOO, Minsk, Weißrussland, gegründet. Weißrussland ist zum Bilanzstichtag 31. März 2014 nach wie vor als Hochinflationsland eingestuft. Der Konzern untersuchte, ob für die Gesellschaft IAS 29 (Rechnungslegung in Hochinflationländern) anzuwenden ist. Da der Euro (EUR) aufgrund des wirtschaftlichen Umfelds 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.

b) Transaktionen in fremder Währung

Transaktionen in Fremdwährungen werden zum Wechselkurs am Tag der Transaktion in die Berichtswährung 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 in absehbarer Zeit keine Rückführung dieser Darlehen plant und diese auch nicht wahrscheinlich ist. Die Kursdifferenzen aus diesen Darlehen waren daher beginnend mit dem dritten Quartal des Wirtschaftsjahres 2013/14 direkt im sonstigen Ergebnis zu erfassen und betragen nach Steuern TEUR 483 (2012/13: TEUR 0).

5 Finanzinstrumente und Risikomanagement.

Die in der Bilanz ausgewiesenen originären Finanzinstrumente beinhalten „liquide Mittel“, „Wertpapiere“, „Finanzanlagen und Beteiligungen“, „Forderungen und Verbindlichkeiten“ und „Kreditverbindlichkeiten“. Für diese Finanzinstrumente gelten die beim jeweiligen Bilanzposten angeführten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze.

Der Konzern ist aufgrund seiner Aktivitäten einer Reihe von Finanzrisiken, insbesondere 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.

a) Fremdwährungsrisiko

Unter Fremdwährungsrisiko versteht man jenes Risiko, das durch Währungsschwankungen bei den Finanzinstrumenten entsteht. Ein Wechselkursrisiko besteht insbesondere, wenn Geschäftstransaktionen in einer Währung durchgeführt werden oder im Zuge der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit entstehen könnten, die nicht mit der funktionalen Währung des Konzerns übereinstimmt (im Weiteren als „Fremdwährung“ bezeichnet).

Der Konzern agiert international und ist einem Fremdwährungsrisiko ausgesetzt, das aus den Risiken von verschiedenen Währungen resultiert, vor allem hinsichtlich der tschechischen Krone, des polnischen Zloty 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 2014 (31. März 2013) um den unten angeführten Prozentsatz („Volatilität“) verändert, wäre das Ergebnis vor Steuern, sofern alle anderen variablen Kosten konstant geblieben wären, um die folgenden Beträge höher bzw. niedriger ausgefallen.

Währung	Volatilität	Auswirkung auf Periodenergebnis/Eigenkapital in TEUR	
		2013/14	2012/13
AUD	10 %	274	364
CAD	10 %	1.680	1.987
CZK	10 %	71	337
EUR	10 %	-2.629	-3.436
PLN	10 %	207	933
SEK	10 %	567	533
USD	10 %	3.181	3.192
ZAR	10 %	1.334	2.506

b) 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 von Änderungen bei den Marktzinssätzen resultieren. Solche Veränderungen würden Änderungen bei Zinszahlungen zur Folge haben. Variabel verzinsten (sowohl kurzfristige als auch langfristige) Finanzverbindlichkeiten machen rund die Hälfte der verzinsten Verbindlichkeiten aus. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. März 2014 um 100 Basispunkte höher (niedriger) gewesen wäre, hätte dies – wie im Vorjahr – keine wesentliche Auswirkung auf das Konzernergebnis. Zum Bilanzstichtag waren keine derivativen Finanzinstrumente zur Absicherung des Zinsrisikos vorhanden.

c) 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 Kunden mit entsprechender Bonität beliefert. Zusätzlich überwacht der Konzern laufend seine Forderungssalden, um sein Risiko hinsichtlich uneinbringlicher Forderungen zu beschränken. Bestimmte Konzernrichtlinien beschränken das Kreditlimit gegenüber einzelnen Finanzinstitutionen, je nach Bonitätsbeurteilung der Institution. Bei großen Mauterrichtungsprojekten besteht ein Kreditrisiko im Wesentlichen in der Phase der Errichtung des Mautsystems. Es besteht mit Ausnahme der Mautprojekte in der Tschechischen Republik, 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	2013/14	2012/13
Sonstige langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen	28.506	38.085
Sonstige langfristige Vermögenswerte	71.113	942
Kurzfristige Wertpapiere	4.924	4.505
Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	209.721	253.177
Liquide Mittel	57.731	79.022
	371.995	375.731

d) Liquiditätsrisiko

Die Cashflow-Prognosen werden auf der Ebene der operativen Gesellschaften erstellt und im Konzern zusammengefasst. Das Management überwacht die rollierende Vorausplanung der Liquiditätsreserve des Konzerns, um sicherzustellen, dass ausreichende Liquidität verfügbar ist, um den Betriebsbedarf zu decken, sowie dass jederzeit genug Spielraum bei den ungenutzten Kreditlinien vorhanden ist.

e) 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 bewertet klassifiziert wird, deren Nettovermögen dem Risiko von Wechselkursänderungen unterliegt. Die Beteiligung Q-Free ASA wird an der Börse Oslo gehandelt.

Die folgende Tabelle fasst die Auswirkung der Steigerung bzw. Verminderung des Aktienkurses der Q-Free ASA 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	
		2013/14	2012/13
NO0003103103	+10 %	2.375	3.200
NO0003103103	-10 %	-2.375	-3.200

f) Rohstoffrisiko

Der Konzern ist keinem wesentlichem 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. Zum 31. März 2014 lag der Verschuldungsgrad aufgrund der zuvor genannten Umstände und insbesondere aufgrund der Vorfinanzierungsvereinbarungen aus dem weißrussischen Projekt außerhalb der angestrebten Bandbreite. Mittelfristig geht das Management davon aus, dass der Verschuldungsgrad wieder entsprechend gesenkt werden kann.

Im Berichtsjahr wurden alle extern auferlegten Kapitalanforderungen, welche aus der Projektfinanzierung für das landesweite LKW-Mautsystem in Weißrussland resultierten, 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	2013/14	2012/13 (angepasst)
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	109.494	104.372
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	46.560	19.658
Summe Finanzverbindlichkeiten	156.054	124.030
Liquide Mittel und Bankguthaben	57.731	79.022
Kurzfristige Wertpapiere	4.924	4.505
Nettoguthaben/Nettoverschuldung	-93.398	-40.503
Eigenkapital	213.110	236.703
Verschuldungsgrad	44 %	17 %

7 Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts.

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 Vermögenswerts eingenommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt werden würde (IFRS 13.9). Bei der Bemessung des beizulegenden Zeitwerts eines Vermögenswerts oder einer Schuld berücksichtigt der Konzern die Merkmale des betreffenden Vermögenswerts 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 Vermögenswerts zurechenbar sind, werden als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten dieses Vermögenswerts 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 oder verkaufsfähigen Zustand zu bringen.

Bei der Bestimmung des Betrags 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 2013/14 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 Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibung bilanziert. Die Abschreibung erfolgt unter Einhaltung der Konzernrichtlinien linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer der Anlagen:

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.

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.

a) Firmenwerte

Ein Firmenwert entsteht beim Erwerb von Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen und gemeinschaftlich geführten Unternehmen und stellt den Überschuss der übertragenen Gegenleistung des Unternehmenserwerbs über den beizulegenden Zeitwert der Anteile des Konzerns an den erworbenen identifizierbaren Vermögenswerten, den übernommenen Schulden, den Eventualschulden und allen nicht beherrschenden Anteilen des erworbenen Unternehmens 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 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 Wertminderungsbedarfs den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten 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. Jeder 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 Firmenwerts wird mit dem erzielbaren Betrag, d. h. mit dem höheren der beiden Beträge aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Verkaufskosten und Nutzungswert, verglichen. Wurde ein Wertminderungsbedarf festgestellt, wird der Firmenwert unverzüglich um die Höhe der Wertminderung abgeschrieben.

Der Nutzwert einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit entspricht dem mittels Discounted-Cashflow-Verfahrens ermittelten Barwert der zukünftigen Zahlungsströme, die dem Unternehmen aus der zahlungsgenerierenden Einheit zufließen werden. Zur Ermittlung des Nutzungswerts 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, auf externen Studien zur zukünftigen mittelfristigen Marktentwicklung.

Zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts 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.

Zuschreibungen auf den Firmenwert werden nicht vorgenommen.

b) 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. Erworbene Kundenverträge (Mautverträge, Wartungsverträge) werden über die geschätzte Nutzungsdauer, üblicherweise zwischen 2 und 10 Jahre, abgeschrieben.

c) Forschungs- und Entwicklungskosten

Ausgaben für Forschung werden als Aufwand erfasst. Kosten, die für Entwicklungsprojekte aufgelaufen sind (in Bezug auf Gestaltung und Testen 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, so dass er zur Nutzung oder zum Verkauf verfügbar ist;
- b) die Geschäftsführung 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. Entwicklungskosten, die zuvor als Aufwand erfasst wurden, werden in darauffolgenden Perioden nicht als Vermögenswert ausgewiesen. Aktivierte Entwicklungskosten werden als immaterielle Vermögenswerte ausgewiesen und ab jenem Zeitpunkt linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer, höchstens jedoch drei Jahre, abgeschrieben, zu dem der Vermögenswert zur Nutzung bereit ist. Die Entwicklungskosten werden jährlich einem Wertminderungstest gemäß IAS 36 unterzogen.

11 Wertminderung nicht monetärer Vermögenswerte.

Vermögenswerte, die eine unbestimmte Nutzungsdauer haben, wie beispielsweise Firmenwert oder noch nicht nutzungsbereite 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 Nettoveräußerungserlös von Vermögenswerten und 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 Finanzielle Vermögenswerte.

Finanzielle Vermögenswerte werden in die folgenden Kategorien unterteilt:

- ▶ Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte
- ▶ Bis zur Endfälligkeit gehaltene 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.

a) Wertpapiere

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

Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere und 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 „Zur Veräußerung verfügbar“ im Eigenkapital unter einem separaten Posten ausgewiesen und für Vermögenswerte der Kategorie „Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ unmittelbar im Periodenergebnis 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 (mit Ausnahme der Kategorie „Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“).

Zu jedem Bilanzstichtag überprüft der Konzern, 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 Betrag der Wertminderung wird als Differenz zwischen dem Buchwert und dem Barwert der geschätzten zukünftigen Zahlungsströme angesetzt.

Wenn in folgenden Perioden der beizulegende Zeitwert des wertberichtigten 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.

b) 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 zu Anschaffungskosten abzüglich Wertberichtigung ausgewiesen.

Zu jedem Bilanzstichtag überprüft der Konzern, ob objektive Anzeichen für einen Wertminderungsbedarf einer Finanzanlage oder einer Gruppe von Finanzanlagen vorliegen. Wenn in einer Folgeperiode der Grund für die Wertminderung wegfällt, wird keine Werterholung erfasst.

c) Derivative Finanzinstrumente

Für Zwecke der Rechnungslegung und Bilanzierung werden derivative Finanzinstrumente als freistehende Derivate (als selbstständige Geschäfte und nicht als Sicherungsgeschäfte) behandelt, gelten daher als zu Handelszwecken gehaltene Finanzinstrumente und werden als erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Der beizulegende Zeitwert entspricht jenem Wert, den die jeweilige Gesellschaft bei der Auflösung des Geschäfts 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 Derivats, im sonstigen betrieblichen Ertrag oder sonstigen betrieblichen Aufwand oder im Finanzergebnis erfasst.

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

d) Kredite und Forderungen

Kredite und Forderungen sind nicht derivative finanzielle Vermögenswerte mit festen oder bestimmbareren 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 und in Folge zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode abzüglich etwaiger Wertminderungen angesetzt.

13 Leasing.

a) Finanzierungsleasing – Bilanzierung von Verträgen aus Sicht des Leasingnehmers

Leasingvereinbarungen, bei denen der Konzern als Leasingnehmer alle 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 abgegrenzt. Der Zinsanteil wird unter Anwendung der Effektivzinssatzmethode über die vereinbarte Vertragslaufzeit verteilt.

b) Operatives Leasing – Bilanzierung von Verträgen aus Sicht des Leasingnehmers

Leasingvereinbarungen, bei denen der Leasinggeber alle 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 Auftragsserlös über den Zeitraum des Auftrages erfasst. Wenn es wahrscheinlich ist, dass die gesamten Auftragskosten die Auftragsserlöse 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.

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.

17 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zunächst mit dem beizulegenden Zeitwert und in der Folge zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinssatzmethode abzüglich von Wertberichtigungen angesetzt. Wertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden

gebildet, wenn es objektive Anzeichen dafür gibt, dass der Konzern nicht in der Lage sein wird, alle Forderungen gemäß den ursprünglichen Bedingungen einzutreiben. Der Wertberichtigungsbetrag ergibt sich aus der Differenz zwischen dem Buchwert des Vermögenswertes und dem Barwert der geschätzten zukünftigen, mit dem effektiven Zinssatz abgezinsten Zahlungsströme. Der Betrag der Wertberichtigung wird in der Gesamtergebnisrechnung ergebniswirksam erfasst. Wenn sich der Betrag der Wertminderung in einer Folgeperiode reduziert und diese Reduzierung aus Umständen resultiert, die nach der erstmaligen Erfassung der Wertminderung eingetreten sind, wird die Wertaufholung ergebniswirksam erfasst.

18 Liquide Mittel.

Für 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 voraussichtlichen Erfüllungsbetrag. 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.

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, 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 Betrags aus der Erfüllung des Vertrags 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.

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 Staatsanleihen, deren Laufzeit in etwa der Laufzeit der entsprechenden Verbindlichkeit entspricht, als Barwert der künftigen Zahlungen berechnet. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden in der Periode ihres Entstehens im sonstigen Ergebnis im Eigenkapital erfasst.

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.

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.

Latente Steueransprüche/-schulden werden unter Anwendung der bilanzorientierten Verbindlichkeitenmethode 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. 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 Steueransprüche/-schulden werden für temporäre Differenzen angesetzt, die bei Investitionen in Tochtergesellschaften und assoziierten Unternehmen 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. 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 nach Eliminierung konzerninterner Umsätze, zum beizulegenden Zeitwert in der Gesamtergebnisrechnung erfasst. Die Umsätze 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.

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.

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

Der Konzern wendet bei der Bilanzierung seiner Fertigungsaufträge die Teilgewinnrealisierungsmethode an. Zum Bilanzstichtag 31. März 2014 ergeben sich Forderungen aus Auftragsfertigung in Höhe von TEUR 92.102 (Vorjahr: TEUR 96.709) sowie Verbindlichkeiten aus Auftragsfertigung in Höhe von TEUR 14.756 (Vorjahr: TEUR 12.333). Die Anwendung der Teilgewinnrealisierungsmethode erfordert, dass der Konzern den zu erwartenden Gewinnaufschlag für einen Fertigungsauftrag schätzt. Sensitivitätsanalysen der vom Vorstand getroffenen Annahmen weisen darauf hin, dass das Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit um rund 8,9 Mio. EUR und das Gesamtergebnis der Periode um rund 6,7 Mio. EUR 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.

Weitere Bereiche, in denen Annahmen und Schätzungen wesentlich für den Konzernabschluss sind, umfassen den aktivierten Firmenwert, 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 den erworbenen Firmenwert (Break Even-Zinssatz) sind in Erläuterung 13 angeführt. Die Sensitivitäten für Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses sind in Erläuterung 23 angegeben.

26 Segmentberichterstattung.

Über die Geschäftssegmente wird in einer Art und Weise berichtet, die mit der internen Berichterstattung an den Hauptentscheidungsträger übereinstimmt. 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.

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 drei Geschäftssegmente unterteilt (siehe Abschnitt „Allgemeine Informationen“):

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

Die Segmentinformationen werden nach denselben Grundsätzen und Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden abgebildet wie im vorliegenden Konzernabschluss.

Die Segmentergebnisse für das Wirtschaftsjahr zum 31. März 2014 stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	Road Solution Projects	Services, System Extensions, Components Sales	Others	Konzern
Umsatzerlöse	132,0	331,8	23,1	487,0
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit	-34,6	53,8	1,1	20,3

Die Segmentergebnisse für das Wirtschaftsjahr zum 31. März 2013 (angepasst) stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	Road Solution Projects	Services, System Extensions, Components Sales	Others	Konzern
Umsatzerlöse	128,3	342,3	18,3	488,9
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit	-51,7	67,3	0,9	16,5

Die Vermögenswerte und Schulden nach Segmenten zum 31. März 2014 sowie Investitionen, Abschreibungen und sonstige nicht zahlungswirksame Positionen für das zu diesem Stichtag endende Wirtschaftsjahr stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	Road Solution Projects	Services, System Extensions, Components Sales	Others	Konzern
Vermögen	209,4	226,0	16,5	452,0
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	0,1	1,5	0,0	1,6
Schulden	60,6	116,8	9,4	186,9
Investitionen	3,9	11,8	0,0	15,7
Abschreibungen	2,4	13,8	0,4	16,6
Sonstige nicht zahlungswirksame Positionen	0,2	0,2	0,0	0,4

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

Die Segmentschulden 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 2013 (angepasst) sowie Investitionen, Abschreibungen und sonstige nicht zahlungswirksame Positionen für das zu diesem Stichtag endende Wirtschaftsjahr stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	Road Solution Projects	Services, System Extensions, Components Sales	Others	Konzern
Vermögen	153,9	259,9	10,5	424,4
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen	0,1	1,6	0,0	1,7
Schulden	73,0	117,5	4,2	194,7
Investitionen	7,2	10,5	2,5	20,2
Abschreibungen	1,4	16,0	0,3	17,7
Sonstige nicht zahlungswirksame Positionen	0,8	0,2	0,0	1,0

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):

	2013/14			2012/13		
	Umsatz	Road Solution Projects	Services, System Extensions, Components Sales	Umsatz	Road Solution Projects	Services, System Extensions, Components Sales
Kunde 1	86,1		x	82,5		x
Kunde 2	76,1	x	x	67,0	x	
Kunde 3	69,8		x	85,3	x	x
Kunde 4	55,9	x	x	57,9	x	x

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 2014 endende Wirtschaftsjahr stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	Europa				Konzern
	Österreich	(exkl. Österreich)	Amerika	Restliche Welt	
Umsatzerlöse	32,9	300,1	87,0	67,0	487,0
Langfristige nicht finanzielle Vermögenswerte	18,9	29,4	61,7	3,1	113,0

Die Zahlen für das zum 31. März 2013 endende Wirtschaftsjahr stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	Europa				Konzern
	Österreich	(exkl. Österreich)	Amerika	Restliche Welt	
Umsatzerlöse	38,0	288,9	74,8	87,2	488,9
Langfristige nicht finanzielle Vermögenswerte	18,4	35,4	46,6	3,5	103,8

Umsätze nach Kategorie

Die Umsatzerlöse des Konzerns gliedern sich in folgende Kategorien:

	2013/14	2012/13
Fakturierte Umsätze aus dem Verkauf von Gütern	160.312	148.225
Fakturierte Umsätze aus dem Verkauf von Dienstleistungen	310.125	236.967
Fakturierte Umsätze aus Wartungsverträgen	35.486	34.064
Abgegrenzte Umsätze, Lizenzumsätze und Skonti zu fakturierten Umsätzen	-18.956	69.681
	486.967	488.937

2 Sonstige betriebliche Erträge.

	2013/14	2012/13
Erträge aus dem Verkauf von Anlagevermögen	24	89
Erträge aus Weiterverrechnung von Kosten	199	156
Operative Fremdwährungsgewinne	5.410	5.146
Übrige betriebliche Erträge	9.594	10.554
	15.227	15.945

Die übrigen betrieblichen Erträge betreffen im Wesentlichen erhaltene Forschungsförderungsprämien, die Kostenübernahme der Transaktionsabrechnung für das landesweite elektronische LKW-Mautsystem in der Tschechischen Republik sowie im Wirtschaftsjahr 2012/13 einen Bonus der Kapsch TrafficCom AG, Wien für den Verzicht auf das Kündigungsrecht am Mietvertrag der Liegenschaft Am Europlatz 2.

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

	2013/14	2012/13
Bestandsveränderung unfertige Erzeugnisse und noch nicht abrechenbare Leistungen	5.261	194
Bestandsveränderung fertige Erzeugnisse	-11.237	4.522
	-5.976	4.715

4 Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen.

	2013/14	2012/13
Materialaufwand	87.359	94.063
Aufwendungen für bezogene Leistungen	140.685	163.505
	228.044	257.567

5 Personalaufwand.

	2013/14	2012/13 (angepasst)
Löhne, Gehälter und andere Vergütungen	113.162	106.373
Sozialabgaben und lohnabhängige Steuern	21.984	22.052
Aufwendungen für Abfertigungen (siehe Erläuterung 23)	230	216
Aufwendungen für Altersvorsorge (siehe Erläuterung 23)	14	9
Beiträge an Pensionskassen und andere externe Fonds (siehe Erläuterung 23)	772	424
Sonstige freiwillige Sozialaufwendungen	3.032	1.246
	139.193	130.319

Der Personalstand zum 31. März 2014 betrug 3.308 Personen (31. März 2013: 3.013 Personen) und während des Wirtschaftsjahres 2013/14 durchschnittlich 3.172 Personen (2012/13: 2.796).

6 Aufwand für planmäßige Abschreibungen.

	2013/14	2012/13
Abschreibungen auf Sachanlagen	8.715	8.440
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	7.876	9.231
	16.591	17.671

7 Sonstige betriebliche Aufwendungen.

	2013/14	2012/13
Mieten	12.228	11.479
Rechts- und Beratungsaufwand	11.733	9.561
Marketing- und Werbekosten	9.505	9.140
Kommunikations- und IT-Aufwand	9.323	9.269
Operative Fremdwährungsverluste	8.572	9.485
Reisekosten	8.030	9.425
Lizenz- und Patentaufwand	6.244	5.528
Kfz-Aufwand	5.088	5.099
Versicherungsaufwand	3.658	3.696
Instandhaltung	3.152	2.867
Büroaufwendungen	2.724	2.706
Ausbildungskosten	2.282	2.244
Steuern und Abgaben	1.984	1.627
Transportkosten	1.241	915
Provisionen und andere Gebühren	361	1.462
Abschreibungen und Wertberichtigungen zu Forderungen	322	930
Anpassung Gewährleistungsrückstellung	-97	765
Verluste aus Anlagenabgängen	81	37
Übriger betrieblicher Aufwand	5.823	1.587
	92.256	87.824

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

8 Finanzergebnis.

	2013/14	2012/13 (angepasst)
Finanzerträge:		
Zinsertrag	1.355	1.286
Wertpapiererträge	95	132
Erträge aus Aufzinsung von langfristigen Forderungen	2.696	647
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	8	8.337
Erträge aus sonstigen Beteiligungen	0	7
Finanzielle Fremdwährungsgewinne	1.388	3.706
	5.542	14.115
Finanzaufwendungen:		
Zinsaufwand	-5.504	-7.167
Aufwand aus Aufzinsung von langfristigen Verbindlichkeiten	-814	-252
Finanzielle Fremdwährungsverluste	-13.269	-5.401
Zinsaufwand aus Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses (siehe Erläuterung 23)	-901	-1.096
	-20.489	-13.916
	-14.947	199

Im Wirtschaftsjahr 2013/14 ergaben sich im Konzern durch die Umrechnung der konzerninternen Finanzierungen der Tochtergesellschaften in Nordamerika und Südafrika Währungsschwankungen, die in der Position finanzielle Fremdwährungsverluste enthalten und als nicht realisiert anzusehen sind. Die Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen im Wirtschaftsjahr 2012/13 betrafen im Wesentlichen den Verkauf des mit zwei Partnern gegründete Gemeinschaftsunternehmen LLC United Toll Systems, Moskau an den Mehrheitseigentümer Mostotrest um 6 Mio EUR.

9 Ertragsteuern.

	2013/14	2012/13 (angepasst)
Laufende Gewinnsteuern	-10.421	-13.490
Latente Steueransprüche/-schulden (siehe Erläuterung 22)	7.789	13.278
Gesamt	-2.632	-212
Davon Aufwand/Ertrag aus Gruppenbesteuerung	-4.976	-680

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:

	2013/14	2012/13 (angepasst)
Ergebnis vor Steuern	5.488	17.023
Theoretischer Steueraufwand auf Basis eines Steuersatzes von 25 % (2012/13: 25 %)	-1.372	-4.256
Nicht angesetzte latente Steueransprüche für laufende Verluste	-3.176	-1.961
Ausbuchung aktivierter latenter Steueransprüche für Verluste aus Vorjahren	-1.471	0
Realisierung nicht angesetzter steuerlicher Verlustvorträge	0	323
Auswirkungen unterschiedlicher Steuersätze im Konzern	2.615	709
Geltend gemachte Steuerfreibeträge und andere permanente Steuerverdifferenzen	-407	810
Nicht steuerpflichtige Erträge und Aufwendungen und sonstige Differenzen	1.576	1.836
Steuereffekte betreffend Vorperioden	-396	2.326
Ausgewiesener Steueraufwand	-2.632	-212

Die Steuereffekte betreffend Vorperioden im Wirtschaftsjahr 2012/13 resultieren im Wesentlichen aus einer gegenüber dem Vorjahr geänderten steuerlichen Ergebniszurechnung in der polnischen Tochtergesellschaft im Zusammenhang mit dem im Wirtschaftsjahr 2011/12 abgeschlossenen Mauterrichtungsprojekt und betreffen sowohl laufende als auch latente Steuern.

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

10 Sonstiges Ergebnis der Periode.

2013/14	Vor Steuern	Steueraufwand/-ertrag	Nach Steuern
Zeitwertgewinne/-verluste von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten:			
Nicht realisierte Gewinne/Verluste in der laufenden Periode	-7.814	-109	-7.923
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste gemäß IAS 19	-465	37	-428
Währungsumrechnungsdifferenzen	-3.947		-3.947
Währungsumrechnungsdifferenzen aus Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb	-644	161	-483
Im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	-12.869	89	-12.781

2012/13 (angepasst)	Vor Steuern	Steueraufwand/-ertrag	Nach Steuern
Zeitwertgewinne/-verluste von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten:			
Nicht realisierte Gewinne/Verluste in der laufenden Periode	-8.254	-180	-8.434
Im Periodenergebnis erfolgswirksam erfasste Gewinne/Verluste	-2.440	610	-1.830
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste gemäß IAS 19	-2.034	513	-1.521
Währungsumrechnungsdifferenzen	-2.901		-2.901
Im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	-15.629	943	-14.686

11 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten nach Kategorien.

	2013/14	2012/13
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte:		
Andere langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen	27.413	35.692
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	4.924	4.505
	32.338	40.197
Kredite und Forderungen:		
Andere langfristige Vermögenswerte	72.205	3.335
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	137.885	72.048
Liquide Mittel	57.731	79.022
	267.821	154.406
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte finanzielle Verbindlichkeiten:		
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	109.494	104.372
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	3.660	1.766
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	67.388	80.220
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	46.560	19.658
	227.102	206.016

Finanzinstrumente werden in der Gesamtergebnisrechnung mit folgenden Nettoergebnissen erfasst:

	2013/14	2012/13 (angepasst)
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	103	8.477
Kredite und Forderungen	-7.830	238
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte finanzielle Verbindlichkeiten	-7.220	-8.515
	-14.947	199

12 Sachanlagen.

	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Anlagen in Bau	Andere Anlagen, Betriebs- und Ge- schäftsausstattung	Anzahlungen	Summe
Buchwert zum 31. März 2012	4.301	7.410	1.261	8.875	0	21.847
Währungsumrechnungsdifferenzen	-3	54	6	-168	0	-112
Umbuchung	4	496	-698	198	0	0
Zugänge	326	5.872	2.763	3.724	0	12.686
Abgänge	0	-9	-1.241	-56	0	-1.306
Planmäßige Abschreibungen	-807	-4.404	0	-3.229	0	-8.440
Buchwert zum 31. März 2013	3.821	9.419	2.091	9.344	0	24.676
Anschaffungs-/Herstellungskosten	8.006	46.897	2.091	23.378	0	80.372
Kumulierte Abschreibung	-4.185	-37.478	0	-14.034	0	-55.697
Buchwert zum 31. März 2013	3.821	9.419	2.091	9.344	0	24.676
Währungsumrechnungsdifferenzen	-35	-754	-154	-694	0	-1.637
Umbuchung	0	1.000	-1.071	71	0	0
Zugang aus Erwerb von						
Unternehmen	16	1	0	93	0	110
Zugänge	984	3.821	1.410	4.285	71	10.572
Abgänge	-3	-308	-869	-378	0	-1.558
Planmäßige Abschreibungen	-823	-4.030	0	-3.862	0	-8.715
Buchwert zum 31. März 2014	3.961	9.150	1.407	8.859	71	23.447
Anschaffungs-/Herstellungskosten	8.831	47.411	1.407	25.297	71	83.017
Kumulierte Abschreibung	-4.870	-38.262	0	-16.439	0	-59.570
Buchwert zum 31. März 2014	3.961	9.150	1.407	8.859	71	23.447

13 Immaterielle Vermögenswerte.

	Aktivierte		Firmenwert	In Fertigstellung befindliche immaterielle		Summe
	Entwicklungs- kosten	Lizenzen und Rechte		Vermögenswerte	Anzahlungen	
Buchwert zum 31. März 2012	63	30.338	49.979	0	0	80.379
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	-25	499	0	0	475
Zugänge	0	3.503	780	0	3.264	7.548
Abgänge	0	0	0	0	0	0
Planmäßige Abschreibungen	-60	-9.171	0	0	0	-9.231
Buchwert zum 31. März 2013	3	24.646	51.258	0	3.264	79.170
Anschaffungs-/Herstellungskosten	9.199	59.178	51.258	0	3.264	122.899
Kumulierte Abschreibung	-9.196	-34.533	0	0	0	-43.729
Buchwert zum 31. März 2013	3	24.646	51.258	0	3.264	79.170
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	-71	-863	-1	0	-934
Zugang aus Erwerb von Unternehmen	0	8.967	5.553	0	0	14.520
Zugänge	0	725	715	1.158	2.514	5.112
Abgänge	0	0	0	-424	0	-424
Planmäßige Abschreibungen	-3	-7.874	0	0	0	-7.876
Buchwert zum 31. März 2014	0	26.393	56.663	734	5.778	89.567
Anschaffungs-/Herstellungskosten	8.586	61.775	56.663	734	5.778	133.536
Kumulierte Abschreibung	-8.586	-35.383	0	0	0	-43.969
Buchwert zum 31. März 2014	0	26.393	56.663	734	5.778	89.567

Der Zugang im Firmenwert im Wirtschaftsjahr 2013/14 in Höhe von TEUR 715 resultiert aus der letzten nachträglichen Earn-Out-Zahlung für die Kapsch TrafficCom Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien, für die weiterhin die Regelungen des IFRS 3 (2004) anzuwenden sind.

Im Rahmen des Wertminderungstests wurde der Firmenwert auf vier zahlungsmittelgenerierende Einheiten (ZGE) („Road Solution Projects, Electronic Toll Collection“, „Road Solution Projects, Intelligent Transportation Systems“, „Services, System Extensions, Components Sales, Electronic Toll Collection“ sowie „Services, System Extensions, Components Sales, Intelligent Transportation Systems“) aufgeteilt. Dabei wurden die folgenden Annahmen getroffen:

	Road Solutions Projects, Electronic Toll Collection	Road Solutions Projects, Intelligent Transportation Systems	Services, System Extensions, Components Sales, Electronic Toll Collection	Services, System Extensions, Components Sales, Intelligent Trans- portation Systems
31. März 2014				
Der ZGE zugeordnete Buchwert des Firmenwertes	38.416	5.553	11.961	733
Der ZGE zugeordnete Buchwert der immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer	0	0	0	0
31. März 2013				
Der ZGE zugeordnete Buchwert des Firmenwertes	39.278	0	11.247	733
Der ZGE zugeordnete Buchwert der immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer	0	0	0	0
Bestimmung des erzielbaren Betrages der ZGE	Nutzungswert	Nutzungswert	Nutzungswert	Nutzungswert

Zahlungsmittelgenerierende Einheit „Road Solution Projects, Electronic Toll Collection“:

Wichtigste Annahmen zur Bestimmung der erwarteten Cashflows der ZGE:

- ▶ Das Management geht davon aus, dass nach der erfolgreichen Implementierung der Straßenmautsysteme, vor allem in Österreich, Tschechien, Schweiz, Australien, Südamerika, Südafrika, Polen und Weißrussland, die Nachfrage nach Mautsystemen, nicht zuletzt aufgrund der Budgetknappheit vieler öffentlicher Haushalte, steigen wird.
- ▶ Die Planung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Road Solution Projects, Electronic Toll Collection“ basiert auf Projekten in Weißrussland, Amerika, Frankreich und Australien sowie der Tatsache, dass in mehreren Ländern öffentliche Ausschreibungen in Vorbereitung oder bereits angelaufen sind.
- ▶ 4 Detailplanungsjahre
- ▶ 11,5 % (2012/13: 11,6 %) Diskontierungszinssatz vor Steuern
- ▶ Die Cashflows nach der vierjährigen Detailplanungsperiode wurden aufgrund des möglichen Wachstumspotenzials dieses Geschäftsbereiches mit einer kontinuierlichen Wachstumsrate von 2,0 % (2012/13: 2,0 %) bei der Wertermittlung berücksichtigt.

Auswirkungen von Veränderungen der wichtigsten Annahmen auf den erzielbaren Betrag:

- ▶ Das Management geht davon aus, dass die realistisch möglichen Veränderungen der wichtigsten Annahmen, auf denen der erzielbare Betrag basiert, nicht dazu führen würden, dass der Buchwert des Firmenwertes der ZGE den erzielbaren Betrag der ZGE übersteigt. Der Diskontierungssatz, bei dem der Nutzungswert dem Buchwert der ZGE entspricht, liegt bei 11,5 % (2012/13: 18,1 %).

Zahlungsmittelgenerierende Einheit „Road Solution Projects, Intelligent Transportation Systems“:

Wichtigste Annahmen zur Bestimmung der erwarteten Cashflows der ZGE:

- ▶ Das Management geht davon aus, dass die Kapsch TrafficCom nach erfolgreicher Implementierung von Intelligent Transportation Systems in Südafrika, der Tschechischen Republik, Nordamerika und Australien, die Nachfrage nach Intelligent Transportation Systemen weiter steigern wird.
- ▶ Die Planung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Road Solution Projects, Intelligent Transportation Systems“ basiert insbesondere auf Verkehrssicherheits- und -überwachungssystemen in Südafrika, der Tschechischen Republik, Polen, Nordamerika und Australien.
- ▶ 4 Detailplanungsjahre
- ▶ 11,3 % (2012/13: entfällt) Diskontierungszinssatz vor Steuern
- ▶ Die Cashflows nach der vierjährigen Detailplanungsperiode wurden aufgrund des möglichen Wachstumspotenzials dieses Geschäftsbereiches mit einer kontinuierlichen Wachstumsrate von 2,0 % (2012/13: entfällt) bei der Wertermittlung berücksichtigt.

Auswirkungen von Veränderungen der wichtigsten Annahmen auf den erzielbaren Betrag:

- ▶ Das Management geht davon aus, dass die realistisch möglichen Veränderungen der wichtigsten Annahmen, auf denen der erzielbare Betrag basiert, nicht dazu führen würden, dass der Buchwert des Firmenwertes der ZGE den erzielbaren Betrag der ZGE übersteigt. Der Diskontierungssatz, bei dem der Nutzungswert dem Buchwert der ZGE entspricht, liegt bei 213,0 % (2012/13: entfällt).

Zahlungsmittelgenerierende Einheit „Services, System Extensions, Components Sales, Electronic Toll Collection“:

Wichtigste Annahmen zur Bestimmung der erwarteten Cashflows der ZGE:

- ▶ Das Management geht davon aus, dass der Konzern der präferierte Anbieter für Betrieb, Wartung und Komponentenlieferung für in vorhergehenden Jahren installierte Mautprojekte bleiben wird.

- ▶ Die Planung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Services, System Extensions, Components Sales, Electronic Toll Collection“ basiert insbesondere auf der laufenden Wartung für bestehende Mautsysteme in Österreich, Schweiz, Tschechien, Australien, Südamerika, Südafrika, Polen und Weißrussland, auf dem kommerziellen Betrieb in Tschechien, Südafrika, Polen und Weißrussland. Außerdem sind Erweiterungen der von Kapsch TrafficCom errichteten landesweiten elektronischen Mautsysteme und die langfristigen Kundenverträge zur Lieferung von Komponenten, insbesondere nach Nordamerika, Australien, Spanien, Portugal, Dänemark, Frankreich, Griechenland, Chile, Thailand, Südafrika und Polen inkludiert.
- ▶ 4 Detailplanungsjahre
- ▶ 11,6 % (2012/13: 11,6 %) Diskontierungszinssatz vor Steuern
- ▶ Die Cashflows nach der vierjährigen Detailplanungsperiode wurden aufgrund des möglichen Wachstumspotenzials dieses Geschäftsbereiches mit einer kontinuierlichen Wachstumsrate von 2,0 % (2012/13: 2,0 %) bei der Wertermittlung berücksichtigt.

Auswirkungen von Veränderungen der wichtigsten Annahmen auf den erzielbaren Betrag:

- ▶ Das Management geht davon aus, dass die realistisch möglichen Veränderungen der wichtigsten Annahmen, auf denen der erzielbare Betrag basiert, nicht dazu führen würden, dass der Buchwert des Firmenwertes der ZGE den erzielbaren Betrag der ZGE übersteigt. Der Diskontierungssatz, bei dem der Nutzungswert dem Buchwert der ZGE entspricht, liegt bei 58,0 % (2012/13: 59,2 %).

Zahlungsmittelgenerierende Einheit „Services, System Extensions, Components Sales, Intelligent Transportation Systems“:

Wichtigste Annahmen zur Bestimmung der erwarteten Cashflows der ZGE:

- ▶ Das Management geht davon aus, dass die Kapsch TrafficCom nach der Implementierung von Intelligent Transportation Systems auch die technische Wartung und den kommerziellen Betrieb durchführen wird. Erweiterungen dieser Systeme und die Zulieferung spezifischer Komponenten sind hier inkludiert.
- ▶ Die Planung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Services, System Extensions, Components Sales, Intelligent Transportation Systems“ basiert insbesondere auf Verkehrssicherheits- und -überwachungssystemen in Südafrika, der Tschechischen Republik, Polen und Nordamerika.
- ▶ 4 Detailplanungsjahre
- ▶ 11,6 % (2012/13: 11,6 %) Diskontierungszinssatz vor Steuern
- ▶ Die Cashflows nach der vierjährigen Detailplanungsperiode wurden aufgrund des möglichen Wachstumspotenzials dieses Geschäftsbereiches mit einer kontinuierlichen Wachstumsrate von 2,0 % (2012/13: 2,0 %) bei der Wertermittlung berücksichtigt.

Auswirkungen von Veränderungen der wichtigsten Annahmen auf den erzielbaren Betrag:

- ▶ Das Management geht davon aus, dass die realistisch möglichen Veränderungen der wichtigsten Annahmen, auf denen der erzielbare Betrag basiert, nicht dazu führen würden, dass der Buchwert des Firmenwertes der ZGE den erzielbaren Betrag der ZGE übersteigt. Der Diskontierungssatz, bei dem der Nutzungswert dem Buchwert der ZGE entspricht, liegt bei 233,5 % (2012/13: 79,9 %).

Aktivierete Entwicklungskosten

Die Entwicklungskosten betreffen Aufwendungen, die gemäß IAS 38 aktiviert und ab Verfügbarkeit zur kommerziellen Nutzung über 3 Jahre abgeschrieben werden.

Weitere Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns beliefen sich im Wirtschaftsjahr 2013/14 auf 57,8 Mio. EUR (2012/13: 59,2 Mio. EUR). Im Wirtschaftsjahr 2013/14 waren 26,3 Mio. EUR davon (2012/13: 27,4 Mio. EUR) projektspezifische Entwicklungskosten, die an den Kunden weiterverrechnet wurden. Der restliche Betrag von 31,5 Mio. EUR (2012/13: 31,8 Mio. EUR) wurde als Aufwand erfasst.

14 Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen.

Die Anteile an Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen und entwickelten sich wie folgt:

	2013/14	2012/13
Buchwert zum 31. März des Vorjahres	1.694	0
Währungsumrechnungsdifferenzen	-257	-8
Zugang aus Gründung und Erwerb	0	1.547
Abgang	0	-172
Anteiliges Periodenergebnis	158	327
Buchwert zum 31. März des Wirtschaftsjahres	1.596	1.694

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. Zum letzten Bilanzstichtag (31. Dezember 2013) betrug das Gesamtvermögen der SIMEX, Integración de Sistemas, S.A.P.I. de C.V., Mexiko, TEUR 16.430 (31. Dezember 2012: TEUR 9.987), die Verbindlichkeiten betragen TEUR 12.207 (31. Dezember 2012: TEUR 5.895). Die Umsatzerlöse beliefen sich auf TEUR 15.366 (31. Dezember 2012: TEUR 10.878) und der Jahresgewinn auf TEUR 477 (31. Dezember 2012: TEUR 738).

15 Kurz- und langfristige finanzielle Vermögenswerte.

	2013/14	2012/13
Sonstige langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen	28.506	38.085
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	4.924	4.505
	33.430	42.590

	Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	Zur Veräußerung verfügbare Beteiligungen	Sonstige lang- fristige finanzielle Vermögenswerte	Summe
Sonstige langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen				
Buchwert zum 31. März 2012	3.619	40.981	6.629	51.229
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	202	202
Zugänge	71	0	48	118
Abgänge	-20	0	-4.485	-4.505
Veränderung des beizulegenden Zeitwerts	15	-8.974	0	-8.959
Buchwert zum 31. März 2013	3.684	32.008	2.394	38.085
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	-138	-138
Zugänge	576	0	1.126	1.701
Abgänge	-621	0	-2.289	-2.910
Veränderung des beizulegenden Zeitwerts	16	-8.249	0	-8.233
Buchwert zum 31. März 2014	3.655	23.758	1.093	28.506

Sonstige kurzfristige Finanzanlagen und Beteiligungen	Zur Veräußerung verfügbare		Summe
	Wertpapiere	Sonstiges	
Buchwert zum 31. März 2012	8.213	0	8.213
Zugänge	0	0	0
Abgänge	-4.413	0	-4.413
Veränderung des beizulegenden Zeitwerts	705	0	705
Buchwert zum 31. März 2013	4.505	0	4.505
Zugänge	0	0	0
Abgänge	0	0	0
Veränderung des beizulegenden Zeitwerts	419	0	419
Buchwert zum 31. März 2014	4.924	0	4.924

Die zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere betreffen zum 31. März 2014 Staatsanleihen, Bankschuldverschreibungen sowie Anteile an Investmentfonds. Die zur Veräußerung verfügbaren Beteiligungen betreffen zum 31. März 2014 im Wesentlichen eine 19,76 %-Beteiligung an der börsennotierten Q-Free ASA, Trondheim, Norwegen.

Nicht realisierte Kursgewinne und -verluste sind im sonstigen Ergebnis der Periode ausgewiesen (siehe Erläuterung 10).

Die sonstigen langfristigen finanziellen Vermögenswerte betreffen im Wirtschaftsjahr 2013/14 eine Ausleihung von der SIMEX, Integración de Sistemas, S.A.P.I. de C.V., Mexiko an den Konzern (2012/13: TEUR 0). Im Wirtschaftsjahr 2012/13 betrafen die sonstigen langfristigen finanziellen Vermögenswerte eine Festgeldveranlagung in Höhe von TEUR 2.394.

Fair Value-Hierarchien und Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts:

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.

Level 3: Finanzinstrumente, deren Bewertungsinformationen nicht auf beobachtbare 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	2013/14
Langfristige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	2.906	749	0	3.655
Zur Veräußerung verfügbare Beteiligungen	23.753	0	0	23.753
	26.659	749	0	27.409
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	4.924	0	0	4.924
	4.924	0	0	4.924
Gesamt	31.583	749	0	32.333

Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte in Höhe von TEUR 1.097 wurden im Wirtschaftsjahr 2013/14 zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

	Level 1 Börsenpreise	Level 2 Abgeleitete Preise	Level 3 Nicht abgelei- tete Preise	2012/13
Langfristige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	2.931	753	0	3.684
Zur Veräußerung verfügbare Beteiligungen	32.003	0	0	32.003
	34.934	753	0	35.687
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	4.505	0	0	4.505
	4.505	0	0	4.505
Gesamt	39.439	753	0	40.192

Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte in Höhe von TEUR 2.399 wurden im Wirtschaftsjahr 2012/13 zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

16 Sonstige langfristige Vermögenswerte.

	2013/14	2012/13
Projekt Weißrussland	68.937	0
LKW-Mautsystem Tschechische Republik	2.171	940
Sonstiges	5	1
	71.113	942

Die sonstigen langfristigen Vermögenswerte beinhalten Forderungen an Kunden für Fertigungsaufträge für die Errichtung des weißrussischen Mautsystems (2012/13: TEUR 68.717 in den kurzfristigen Forderungen enthalten) 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 3,00 % bis 5,66 % (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:

	2013/14	2012/13
Bis zu 2 Jahren	52.847	847
Zwischen 2 und 3 Jahren	23.259	139
Größer 3 Jahre	2.236	1
	78.342	986

Die langfristigen Forderungen an Kunden für Fertigungsaufträge stellen sich wie folgt dar:

	2013/14	2012/13
Angefallene Errichtungskosten zuzüglich ausgewiesener Gewinne	66.386	0
Aufzinsung der langfristigen Forderung	2.552	0
Abzüglich in Rechnung gestellter Beträge und erhaltener Anzahlungen	0	0
	68.937	0

17 Vorräte.

	2013/14	2012/13
Bezogene Teile und Handelswaren, zu Anschaffungskosten	30.997	33.393
Unfertige Erzeugnisse und noch nicht abrechenbare Leistungen, zu Herstellungskosten	15.439	10.177
Fertigerzeugnisse, zu Herstellungskosten	11.550	22.787
Anzahlungen auf Vorräte	122	71
	58.108	66.428

Bei einzelnen Posten der Vorräte wurden, wo erforderlich, Abschreibungen auf den Nettoveräußerungswert vorgenommen. Die bei den Vorräten vorgenommenen Wertberichtigungen betragen TEUR 16.632 (2012/13: TEUR 14.048).

18 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte.

	2013/14	2012/13
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	138.305	72.426
Wertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-421	-378
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – netto	137.885	72.048
Forderungen aus Fertigungsaufträgen	23.165	96.709
Forderungen aus Service- und Wartungsverträgen	7.781	31.296
Forderungen gegenüber Finanzamt (ausgenommen Ertragsteuern)	13.217	17.374
Übrige Forderungen und Abgrenzungen	27.673	35.749
	209.721	253.177

Entwicklung der Wertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:

	2013/14	2012/13
Stand am 31. März des Vorjahres	-378	-410
Zuführung	-239	-184
Verbrauch	106	5
Auflösung	87	204
Währungsumrechnungsdifferenzen	4	8
Stand am 31. März des Wirtschaftsjahres	-421	-378

Fälligkeitsstruktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger kurzfristiger Vermögenswerte:

	2013/14	2012/13
Noch nicht fällig	193.301	237.490
Überfällig, aber nicht wertgemindert:		
Bis zu 60 Tage	6.923	8.053
Über 60 Tage	9.917	8.012
	210.142	253.554

Aufgrund der kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen. Es besteht mit Ausnahme der Mautprojekte in der Tschechischen Republik, 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 2.169 (2012/13: TEUR 983) und den Betrieb und die Wartung des Systems in Höhe von TEUR 24.748 (2012/13: TEUR 22.312) 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 19.347 (2012/13: TEUR 9.042). Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (kurzfristig) betreffend die Errichtung des weißrussischen Mautsystems in Höhe von TEUR 39.921 (2012/13: TEUR 0) und den Betrieb des Systems in Höhe von TEUR 1.985 (2012/13: TEUR 0) werden von der BelTol geschuldet.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 4.472 (2012/13: TEUR 15.387) wurden zur Kreditbesicherung an Banken verpfändet (siehe Erläuterung 21).

Die Forderungen an Kunden für Fertigungsaufträge stellen sich wie folgt dar:

	2013/14	2012/13
Angefallene Errichtungskosten zuzüglich ausgewiesener Gewinne	324.075	166.706
Abzüglich in Rechnung gestellter Beträge und erhaltener Anzahlungen	-300.910	-69.997
	23.165	96.709

Forderungen an Kunden für Fertigungsaufträge betreffen zum 31. März 2014 im Wesentlichen Mautprojekte in Nordamerika in Höhe von TEUR 8.189 (2012/13: 6.585 TEUR), Frankreich in Höhe von TEUR 8.996 (2012/13: 4.656 TEUR), sowie Erweiterungsprojekte für das Mautprojekt in Polen in Höhe von TEUR 0 (2012/13: TEUR 11.136).

Die Umsätze aus Fertigungsaufträgen betragen TEUR 136.949 (2012/13: TEUR 92.702).

19 Liquide Mittel.

	2013/14	2012/13
Kassa	34	67
Guthaben bei Kreditinstituten	57.697	78.955
	57.731	79.022

Die Buchwerte dieses Postens stellen auch den Finanzmittelbestand der Geldflussrechnung zum Ende der Berichtsperiode dar.

20 Grundkapital.

	2013/14	2012/13
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.

	2013/14	2012/13
Kurzfristig		
Kredite für Projektfinanzierung	20.333	5.833
Sonstige kurzfristige Kredite	26.226	13.825
	46.560	19.658
Langfristig		
Unternehmensanleihe	74.301	74.125
Kredite zur Projektfinanzierung	34.833	29.167
Sonstige langfristige Kredite	360	1.080
	109.494	104.372
Summe	156.054	124.030

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 %.

Die Restlaufzeiten aller anderen langfristigen Finanzverbindlichkeiten betragen mehr als 1 Jahr und weniger als 5 Jahre.

Die Zeitwerte und die Bruttocashflows (inklusive Zinsen) der kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten stellen sich wie folgt dar:

	2013/14	2012/13
Buchwert	156.054	124.030
Zeitwert	159.981	130.479
Bruttocashflows		
Bis zu 1 Jahr	50.964	24.311
Zwischen 1 und 3 Jahren	42.840	27.095
Zwischen 3 und 5 Jahren	75.988	87.851
	169.792	139.257

Die Einstufung der Finanzverbindlichkeiten stellt sich wie folgt dar:

	Level 1 Börsenpreise	Level 2 Abgeleitete Preise	Level 3 Nicht abgelei- tete Preise	2013/14
Unternehmensanleihe	78.863	0	0	78.863
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	0	81.118	0	81.118
Gesamt	78.863	81.118	0	159.981

	Level 1 Börsenpreise	Level 2 Abgeleitete Preise	Level 3 Nicht abgelei- tete Preise	2012/13
Unternehmensanleihe	80.063	0	0	80.063
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	0	50.416	0	50.416
Gesamt	80.063	50.416	0	130.479

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:

	2013/14	2012/13
Finanzverbindlichkeiten gesamt:		
Fix verzinst	78.910	79.046
Variabel verzinst	77.144	44.984
	156.054	124.030
Durchschnittliche Zinssätze:		
Kurzfristige Kredite	0,97 – 3,31 %	1,10 – 3,21 %
Kredite für Projektfinanzierung	5,46 %	5,23 %
Unternehmensanleihe	4,54 %	4,54 %
Sonstige	2,90 %	1,59 – 2,90 %

Als Sicherstellung für die von den Kreditinstituten erstellten Bankgarantien und gewährten Kredite wurden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (kurzfristig) in Höhe von TEUR 4.472 (2012/13: TEUR 15.387) verpfändet.

Für die Projektfinanzierung Weißrussland, die per 31. März 2014 mit TEUR 55.167 aushaftet (2012/13: TEUR 35.000), 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 (2012/13: TEUR 1.425) ausgestellt.

22 Latente Steueransprüche/-schulden.

	2013/14	2012/13 (angepasst)
Latente Steuerforderungen		
Latente Steuerforderungen, die nach mehr als 12 Monaten realisiert werden	12.933	8.134
Latente Steuerforderungen, die innerhalb von 12 Monaten realisiert werden	9.176	11.393
	22.110	19.527
Latente Steuerverbindlichkeiten		
Latente Steuerverbindlichkeiten, die nach mehr als 12 Monaten realisiert werden	5.699	3.377
Latente Steuerverbindlichkeiten, die innerhalb von 12 Monaten realisiert werden	5.079	8.375
	10.778	11.752
Latente Steuerforderungen netto (+)/		
Latente Steuerverbindlichkeiten netto (-)	11.332	7.776

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 26.702 (2012/13: TEUR 20.104) 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 2012 (angepasst)	Zugang aus Erwerb von Unternehmen	Aufwand/Ertrag im Perioden- ergebnis erfasst	Über Eigenkapital verrechnet	Währungs- umrechnungs- differenzen	31. März 2013 (angepasst)
Latente Steueransprüche						
Steuerliche Verlustvorträge	13.524	0	-7.672	0	-177	5.675
Steuerlich nicht anerkannte Rückstellungen	9.062	0	-445	513	-65	9.065
Steuerlich nicht anerkannte Abschreibungen	1.112	0	397	0	3	1.512
Sonstige (aktive Abgrenzungen)	4.503	0	3.893	430	-25	8.800
	28.200	0	-3.826	943	-264	25.052
Latente Steuerschulden						
Sonderabschreibungen im Anlagevermögen	351	0	98	0	7	456
Fertigungsaufträge	23.583	0	-16.538	0	-91	6.955
Gewinne aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert	8.523	0	-2.050	0	0	6.473
Sonstige (passive Abgrenzungen)	2.012	0	1.386	0	-6	3.393
	34.470	0	-17.104	0	-89	17.277
Veränderung gesamt	-6.270	0	13.278	943	-175	7.776

	31. März 2013 (angepasst)	Zugang aus Erwerb von Unternehmen	Aufwand/Ertrag im Perioden- ergebnis erfasst	Über Eigenkapital verrechnet	Währungs- umrechnungs- differenzen	31. März 2014
Latente Steueransprüche						
Steuerliche Verlustvorträge	5.675	0	2.586	0	-639	7.623
Steuerlich nicht anerkannte Rückstellungen	9.065	0	-2.090	37	-36	6.976
Steuerlich nicht anerkannte Abschreibungen	1.512	0	-333	0	-16	1.163
Fertigungsaufträge	0	0	804	0	0	804
Sonstige (aktive Abgrenzungen)	8.800	0	-3.487	52	-262	5.103
	25.052	0	-2.520	89	-953	21.669
Latente Steuerschulden						
Sonderabschreibungen im Anlagevermögen	456	0	209	0	-93	572
Fertigungsaufträge	6.955	0	-6.955	0	0	0
Gewinne aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert	6.473	3.497	-2.152	0	0	7.818
Sonstige (passive Abgrenzungen)	3.393	0	-1.412	0	-35	1.946
	17.277	3.497	-10.309	0	-128	10.337
Veränderung gesamt	7.776	-3.497	7.789	89	-825	11.332

23 Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses.

In der Bilanz berücksichtigte Beträge:

	2013/14	2012/13 (angepasst)
Anwartschaften auf Abfertigung	8.790	9.064
Ansprüche für Altersvorsorge	13.363	13.537
	22.153	22.602

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 ausschließlich 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 3,60 % (2012/13: 3,75 %), für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen wurde ein Zinssatz von 3,20 % (2012/13: 3,75 %), für die Bezugssteigerungen ein Prozentsatz von 2,0 % (2012/13: 2,0 %) angesetzt. Weiters wurden der Berechnung das frühestmögliche gesetzliche Pensionseintrittsalter inklusive Übergangsregelungen sowie die Sterbetafeln AVÖ 2008-P (2012/13: AVÖ 2008-P) von Pagler & Pagler zugrunde gelegt. Pensionserhöhungen wurden durchschnittlich mit 1,7 % (2012/13: 3,1 %) angesetzt.

Folgende Beträge sind in der Bilanz sowie in der Gesamtergebnisrechnung für **Abfertigungen** ausgewiesen:

	2013/14	2012/13 (angepasst)
Veränderung der in der Bilanz enthaltenen Verbindlichkeiten:		
Stand am 31. März des Vorjahres	9.064	8.220
Remeasurements (Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste)	37	207
Laufender Dienstzeitaufwand	230	216
Zinsaufwand	403	501
Zahlungen	-944	-80
Stand am 31. März des Wirtschaftsjahres	8.790	9.064
Gesamt, in den Personalkosten enthalten (Erläuterung 5)	230	216
Gesamt, im Finanzergebnis enthalten (Erläuterung 8)	403	501

Die versicherungsmathematischen Gewinne/Verluste gliedern sich wie folgt auf:

	2013/14	2012/13 (angepasst)
Versicherungsmathematischer Gewinn/Verlust aufgrund von Änderung demografischer Annahmen	0	83
Versicherungsmathematischer Gewinn/Verlust aufgrund von Änderung finanzieller Annahmen	91	219
Versicherungsmathematischer Gewinn/Verlust aufgrund von sonstigen Änderungen (experience adjustments)	-54	-95
Gesamt	37	207

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 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 % Punkte	370	-346
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 0,5 % Punkte	-31	28
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 0,5 % Punkte	11	-10
Auswirkungen von Veränderungen der Bezugssteigerungen			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 0,5 % Punkte	-334	353
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 0,5 % Punkte	-12	13
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 0,5 % Punkte	-11	12
Auswirkungen von Veränderungen der Fluktuation			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 5 %	2	-2
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 5 %	0	0
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 5 %	0	0

Folgende Beträge sind in der Bilanz sowie in der Gesamtergebnisrechnung für Altersvorsorge ausgewiesen:

	2013/14	2012/13 (angepasst)
Veränderung der in der Bilanz enthaltenen Verbindlichkeiten:		
Stand am 31. März des Vorjahres	13.537	11.902
Remeasurements (Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste)	428	1.827
Laufender Dienstzeitaufwand	14	9
Zinsaufwand	498	595
Zahlungen	-850	-837
Währungsdifferenzen	-265	41
Stand am 31. März des Wirtschaftsjahres	13.363	13.537
Gesamt, in den Personalkosten enthalten (Erläuterung 5)	14	9
Gesamt, im Finanzergebnis enthalten (Erläuterung 8)	498	595

Die versicherungsmathematischen Gewinne/Verluste gliedern sich wie folgt auf:

	2013/14	2012/13 (angepasst)
Versicherungsmathematischer Gewinn/Verlust aufgrund von Änderung demografischer Annahmen	-18	0
Versicherungsmathematischer Gewinn/Verlust aufgrund von Änderung finanzieller Annahmen	365	1.624
Versicherungsmathematischer Gewinn/Verlust aufgrund von sonstigen Änderungen (experience adjustments)	81	203
Gesamt	428	1.827

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 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 % Punkte	593	-547
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 0,5 % Punkte	-41	37
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 0,5 % Punkte	0	0
Auswirkungen von Veränderungen der Pensionssteigerungen			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 0,5 % Punkte	-555	596
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 0,5 % Punkte	-18	19
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 0,5 % Punkte	0	0

24 Sonstige langfristige Verbindlichkeiten.

	2013/14	2012/13
LKW-Mautsystem Tschechische Republik	1.207	778
Sonstige	2.453	988
	3.660	1.766

Die sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten betreffen in Höhe von TEUR 1.207 (2012/13: TEUR 778) 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 an Minderheitsgesellschafter der TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika in Höhe von TEUR 1.481 (2012/13: TEUR 0) sowie den langfristigen Teil der bedingten Zahlungsverpflichtungen aus der Akquisition des Geschäftsbereichs „Mobility Solutions“ der TechnoCom Corporation, Encino, USA, in Höhe von TEUR 409 (2012/13: TEUR 394).

Die Brutto-Cashflows der sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten stellen sich wie folgt dar:

	2013/14	2012/13
Bis zu 2 Jahren	1.078	872
Zwischen 2 und 3 Jahren	1.934	406
Größer 3 Jahre	970	667
	3.982	1.945

25 Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen.

	2013/14	2012/13
Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen	14.756	12.333
Erhaltene Anzahlungen	248	113
Kurzfristige Personalverbindlichkeiten	18.503	17.150
Verbindlichkeiten gegenüber Finanzamt (ausgenommen Ertragsteuern)	9.910	3.766
Verbindlichkeit aus Steuerumlage gegenüber Gruppenträger	5.058	748
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	14.335	18.409
	62.810	52.520

Die Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen stellen sich wie folgt dar:

	2013/14	2012/13
Angefallene Errichtungskosten zuzüglich ausgewiesener Gewinne	-62.777	-139.101
Abzüglich in Rechnung gestellter Beträge und erhaltener Anzahlungen	77.533	151.434
	14.756	12.333

Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen betreffen zum 31. März 2014 im Wesentlichen Mautprojekte in Nordamerika (2012/13: Mautprojekt in Südafrika), insbesondere durch die Geschäftsgebarung Transdyn.

26 Rückstellungen.

	2013/14	2012/13
Langfristige Rückstellungen	1.303	1.370
Kurzfristige Rückstellungen	28.378	28.233
	29.680	29.603

Die Rückstellungen entwickelten sich wie folgt:

	31. März 2012	Zugang aus Erwerb von				Umglie- derung	Währungsum- rechnungs- differenzen	31. März 2013
		Unternehmen	Zuführung	Verwendung	Auflösung			
Jubiläumsgeldverpflichtungen	868	0	408	0	-94	0	0	1.182
Sonstige	230	0	18	-58	-6	0	5	188
Langfristige Rückstellungen, gesamt	1.098	0	426	-58	-100	0	5	1.370
Garantien	1.229	0	1.698	-101	-973	0	57	1.910
Verluste aus schwebenden Geschäften sowie Nacharbeiten	12.382	0	6.661	-429	0	0	-100	18.514
Rechtskosten, Prozesskosten und Vertragsrisiken	1.022	0	2.251	-686	-59	0	-5	2.524
Sonstige	3.897	0	5.652	-2.825	-1.447	0	9	5.286
Kurzfristige Rückstellungen, gesamt	18.531	0	16.261	-4.041	-2.479	0	-39	28.233
Summe	19.628	0	16.687	-4.099	-2.579	0	-34	29.603

	31. März 2013	Zugang aus Erwerb von				Umglie- derung	Währungsum- rechnungs- differenzen	31. März 2014
		Unternehmen	Zuführung	Verwendung	Auflösung			
Jubiläumsgeldverpflichtungen	1.182	0	162	-11	-213	0	0	1.120
Sonstige	188	0	249	0	0	-173	-81	183
Langfristige Rückstellungen, gesamt	1.370	0	411	-11	-213	-173	-81	1.303
Garantien	1.910	134	327	-573	-225	173	-109	1.637
Verluste aus schwebenden Geschäften sowie Nacharbeiten	18.514	0	0	-2.326	0	0	13	16.201
Rechtskosten, Prozesskosten und Vertragsrisiken	2.524	0	2.149	-506	-110	5	10	4.071
Sonstige	5.286	0	13.468	-12.040	-33	-5	-209	6.468
Kurzfristige Rückstellungen, gesamt	28.233	134	15.944	-15.444	-368	173	-295	28.378
Summe	29.603	134	16.354	-15.455	-581	0	-376	29.680

Die Rückstellung für Jubiläumsgeldverpflichtungen betrifft langfristige Ansprüche von Dienstnehmern aufgrund von kollektivvertraglichen Bestimmungen. Für die Bewertung wurden ein Zinssatz von 3,60 % (2012/13: 3,75 %), das frühestmögliche gesetzliche Pensionseintrittsalter inklusive Übergangsregelungen sowie die Sterbewahrscheinlichkeit nach AVÖ 2008-P (2012/13: AVÖ 2008-P) von Pagler & Pagler herangezogen, Gehaltssteigerungen wurden mit 2,0 % (2012/13: 2,0 %) berücksichtigt. In der Position „Zuführung“ sind Effekte aus der Aufzinsung in Höhe von TEUR 38 enthalten (2012/13: TEUR 42).

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.

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten im Wesentlichen Rückstellungen für Provisionen und Prämien, ausstehende Gutschriften und Projektkosten, Kundenskonti sowie Rechts- und Beratungskosten.

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 stellen sich im Einzelnen wie folgt dar:

	2013/14	2012/13
Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien, Performance- und Bid-Bonds		
Gauteng Open Road Tolling Südafrika	79.161	98.202
Mautprojekt Nordamerika (davon aus Erwerb Transdyn 2013/14: TEUR 33.195)	62.284	21.225
Mautprojekt Polen	7.115	9.194
LKW-Mautsystem Österreich	8.500	8.500
City Highway Sydney und Melbourne	6.439	2.775
LKW-Mautsystem Tschechische Republik	1.448	2.494
Ausschreibung Slowenien	0	2.000
Mautprojekt Portugal	573	1.820
Sonstige	2.009	2.842
	167.530	149.052
Bankgarantien	1.774	1.780
Bürgschaften	62	64
	169.365	150.896

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 10.146 (2012/13: TEUR 10.772) 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:

	2013/14	2012/13
Nicht länger als 1 Jahr	13.216	12.641
Länger als 1 Jahr und nicht länger als 5 Jahre	27.565	28.486
Länger als 5 Jahre	18.063	20.528
	58.844	61.655

Als Aufwand erfasste Miet-/Leasingzahlungen:

Die Zahlungen aus operativen Leasingverhältnissen, die in der Berichtsperiode als Aufwand erfasst sind, stellen sich wie folgt dar:

	2013/14	2012/13
Mieten	10.162	7.366
KFZ-Leasing	1.620	1.259
EDV-Leasing	3.161	2.809
Sonstiges	856	1.043
	15.798	12.478

28 Unternehmenszusammenschlüsse.**Transdyn, Inc.**

Der Konzern erwarb über seine Tochtergesellschaft Kapsch TrafficCom IVHS Inc., McLean, USA am 15. Jänner 2014 mit Wirkung zum 16. Jänner 2014 sämtliche Anteile an der Transdyn, Inc., Duluth, eine Gesellschaft nach dem Recht von Delaware, vom Verkäufer Powell Industries Inc., Houston, USA.

Bezahlter Kaufpreis	12.067
Abzüglich beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	6.514
Firmenwert	5.553

Die aus dem Erwerb resultierenden Vermögenswerte und Schulden stellen sich wie folgt dar (vorläufig ermittelt):

	Beizulegender Zeitwert	Buchwert des Verkäufers
Sachanlagen	110	110
Immaterielle Vermögenswerte	8.967	0
Vorräte	13	13
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	16.509	16.509
Liquide Mittel	110	110
Latente Steuerschulden	-3.497	0
Verbindlichkeiten aus Fertigungsaufträgen	-11.591	-11.591
Verbindlichkeiten, sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	-4.106	-4.106
Erworbenes Nettovermögen	6.514	1.045

Das erworbene Unternehmen trug zu den Umsatzerlösen des Konzerns für den Zeitraum vom 16. Jänner 2014 bis 31. März 2014 TEUR 3.854 und zum Konzernergebnis TEUR 459 bei. Hätte der Erwerb mit 1. April 2013 stattgefunden, wären der Konzernumsatz um TEUR 17.438 bzw. das Ergebnis um TEUR 2.157 höher gewesen.

29 Beziehungen zu nahestehenden 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 dem Konzern im Wirtschaftsjahr 2013/14 dafür angefallenen Ausgaben betragen TEUR 511 (2012/13: TEUR 501). Zudem entstanden dem Konzern Versicherungskosten (Organhaftpflichtversicherung) in Höhe von TEUR 22 (2012/13: TEUR 22).

Für das Projekt in Südafrika (Gauteng) gab die Gesellschaft im September 2009 Parental Guarantees zugunsten der Kapsch TrafficCom AG ab und zwar gegenüber der Unicredit Bank Austria AG, Wien, und gegenüber der Raiffeisen Bank International AG, Wien. Die übernommenen Garantien sind im Wirtschaftsjahr 2013/14 ausgelaufen (2012/13: EUR 26,9 Mio.). Die jährliche Gebühr für die Übernahmen der Haftungen betrug 0,5 % der garantierten Beträge. Die im Konzern dafür angefallenen Aufwendungen betragen im Wirtschaftsjahr 2013/14 TEUR 86 (2012/13: TEUR 257).

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 2013/14 TEUR 2.330 (2012/13: TEUR 2.327).

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 2013/14 zugeordneten Kosten betragen TEUR 2.018 (2012/13: TEUR 2.224).

Weiters stellte die Gesellschaft dem Konzern Management- und Beratungsleistungen (einschließlich Kosten für den Vorstandsvorsitzenden der Gesellschaft, Georg Kapsch, und Kosten für Beratungsleistungen bestimmter Aufsichtsratsmitglieder der Gesellschaft) in Rechnung. Beim Konzern hierfür angefallene Kosten betragen im Wirtschaftsjahr 2013/14 TEUR 1.228 (2012/13: TEUR 1.355).

Die Kapsch Aktiengesellschaft hat diverse Versicherungsverträge abgeschlossen, die alle Konzerngesellschaften umfassen. Die dem Konzern im Wirtschaftsjahr 2013/14 zugeordneten Kosten betragen TEUR 603 (2012/13: TEUR 492). Weiters erbringt die Kapsch Aktiengesellschaft für den Konzern Wartungstätigkeiten für ein Softwaretool und verrechnete für die erbrachten Leistungen TEUR 70 (2012/13: TEUR 70).

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 weiterhin Lehrlinge und Trainees zur Verfügung. Beim Konzern hierfür angefallene Kosten betragen im Wirtschaftsjahr 2013/14 TEUR 2.362 (2012/13: TEUR 2.293).

Die Kapsch Components GmbH & Co KG erbringt für die Gesellschaft Dienstleistungen im Bereich Logistik in Höhe von TEUR 8 (2012/13: TEUR 14).

Kapsch Financial Services GmbH, Wien

Die Gesellschaft vermietet Telefon- und IT-Ausstattung (Hardware und Software) an den Konzern und erbringt Call-Center-Dienstleistungen und IT-Support. Beim Konzern hierfür angefallene Kosten beliefen sich im Wirtschaftsjahr 2013/14 auf TEUR 1.125 (2012/13: TEUR 1.173).

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 drei größten stellen mit Abstand das „LKW-Mautsystem Österreich“, das „LKW-Mautsystem Polen“ und das „LKW-Mautsystem Weißrussland“ dar. Die getätigten Lieferungen und Leistungen betragen im Wirtschaftsjahr 2013/14 TEUR 4.395 (2012/13: TEUR 6.499).

Die Gesellschaft erbringt für den Konzern Leistungen im Bereich IT, EDV und Telefonie in Höhe von TEUR 5.021 (2012/13: TEUR 4.431) sowie sonstige Leistungen in Höhe von TEUR 354 (2012/13: TEUR 482).

Der Konzern stellt der Gesellschaft Beratungsleistungen im Bereich Public Relations in Rechnung. Die vom Konzern für diese Leistungen erzielten Erträge beliefen sich für das Wirtschaftsjahr 2013/14 auf TEUR 32 (2012/13: TEUR 14).

Die Kapsch Components GmbH & Co KG erbringt für die Gesellschaft Dienstleistungen im Bereich Logistik in Höhe von TEUR 74 (2012/13: TEUR 72) sowie sonstige Leistungen in Höhe von TEUR 27 (2012/13: TEUR 122).

Kapsch CarrierCom AG, Wien

Die Kapsch TrafficCom AG erbringt für die Gesellschaft Dienstleistungen im Bereich Public Relations. Die vom Konzern für diese Leistungen erzielten Erträge beliefen sich für das Wirtschaftsjahr 2013/14 auf TEUR 29 (2012/13: TEUR 28).

Die Kapsch Components GmbH & Co KG erbringt für die Gesellschaft Dienstleistungen im Bereich Logistik in Höhe von TEUR 788 (2012/13: TEUR 880), Fertigungsleistungen im Bereich GSM-R in Höhe von TEUR 4.659 (2012/13: TEUR 2.753) sowie sonstige Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 132 (2012/13: TEUR 347).

Kapsch CarrierCom France SAS, Paris

Die Kapsch Components GmbH & Co KG erbringt für die Gesellschaft Fertigungsleistungen im Bereich GSM-R in Höhe von TEUR 12.380 (2012/13: TEUR 9.542), und Logistikleistungen in Höhe von TEUR 136 (2012/13: TEUR 153).

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 2013/14 TEUR 3.759 (2012/13: TEUR 1.978). Weiters erbrachte die Gesellschaft Leistungen im Bereich Public Relations im Wirtschaftsjahr 2013/14 in Höhe von TEUR 94 (2012/13: TEUR 98) sowie sonstige Leistungen in Höhe von TEUR 138 (2012/13: TEUR 87).

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 2013/14 TEUR 2.181 (2012/13: TEUR 2.733).

Kapsch Immobilien GmbH, Wien

Im Wirtschaftsjahr 2012/13 hat die Kapsch Immobilien GmbH die Liegenschaft Am Europlatz 2 mit Wirksamkeit 31. August 2012 veräußert. Die beim Konzern im Zeitraum April bis August 2012 angefallenen Mietaufwendungen beliefen sich auf TEUR 1.394. Ab diesem Zeitpunkt wurden die weiteren Mietaufwendungen nicht mehr als Beziehungen zu nahestehenden Personen ausgewiesen. Für den Verzicht auf das Kündigungsrecht erhielt der Konzern im Wirtschaftsjahr 2012/13 einen einmaligen Bonus in Höhe von TEUR 1.340.

Im Wirtschaftsjahr 2013/14 erbrachte die Gesellschaft des Weiteren Leistungen im Bereich KFZ-Management und KFZ-Services in Höhe von TEUR 140 (2012/13: TEUR 123).

Sonstige Transaktionen mit nahestehende Personen und Unternehmen

Die Mieteinnahmen des Konzerns aus der Untervermietung an nahe stehende Unternehmen im Wirtschaftsjahr 2013/14 beliefen sich insgesamt auf TEUR 518 (2012/13: TEUR 438). Die Dienstleistungen mit verbundenen Parteien werden üblicherweise auf einer Kostenaufschlagsbasis ausgehandelt. Waren werden zu marktüblichen Konditionen ge- und verkauft.

Die Verpflichtungen für Altersvorsorge beinhalten eine Pensionsverpflichtung (in Zahlung befindliche Pensionen) an die Witwe von Dr. Karl Kapsch, ehemaliger Vorstand der Kapsch Aktiengesellschaft.

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:

	2013/14	2012/13
Muttergesellschaft		
Umsätze	0	0
Aufwendungen	619	779
Schwestergesellschaften		
Umsätze	18.876	14.396
Aufwendungen	24.738	25.320
Sonstige nahestehende Unternehmen		
Umsätze	148	1.426
Aufwendungen	1.265	2.690

	2013/14	2012/13
Muttergesellschaft		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	867	563
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen u. sonstige Verbindlichkeiten	6.135	1.053
Schwestergesellschaften		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	4.205	2.246
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen u. sonstige Verbindlichkeiten	4.646	11.544
Sonstige nahestehende Unternehmen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	126	102
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen u. sonstige Verbindlichkeiten	290	291

30 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 2014 hielt die Gesellschaft – wie im Vorjahr – keine eigenen Aktien. Es gab keine Verwässerungseffekte.

	2013/14	2012/13 (angepasst)
Den Anteilseignern zurechenbares Periodenergebnis (in EUR)	-4.299.498	9.787.032
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien	13.000.000	13.000.000
Ergebnis je Aktie (in EUR)	-0,33	0,75

31 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Es sind keine wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten.

32 Zusatzangaben.

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften sind im Konzernanhang unter dem Punkt „Konsolidierungskreis“ angeführt. Die Muttergesellschaft Kapsch TrafficCom AG, Wien, hält mit Ausnahme von Kapsch Telematic Services sp. z o.o., Polen, Electronic Toll Collection (PTY) Ltd., Südafrika, Kapsch Telematic Services Solutions A/S, Dänemark, Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, Kapsch Telematic Services GmbH Deutschland, Deutschland, Kapsch Telematic Services Kft., Ungarn, Kapsch Telematic Services spol.s r.o., Tschechien, Kapsch TrafficCom Construction & Realization spol.s r.o., Tschechien, TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Südafrika, TMT Services and Supplies (Gauteng) (Pty) Ltd., Südafrika, Berrydust 51 (Pty) Ltd, Südafrika und Kapsch Telematic Services IOOO, Minsk, Weißrussland direkt oder indirekt 100% der Anteile an den vollkonsolidierten Tochtergesellschaften. Hinsichtlich der Zusatzangaben gemäß § 265 (2) UGB für die angeführten Gesellschaften wurde die Schutzklausel gemäß § 265 (3) UGB in Anspruch genommen.

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter im Wirtschaftsjahr 2013/14 setzte sich aus 2.973 Angestellten und 199 Arbeitern zusammen (2012/13: 2.579 Angestellte und 217 Arbeiter).

Aufwendungen für den Abschlussprüfer

Die Aufwendungen für den Abschlussprüfer belaufen sich auf TEUR 147 (2012/13: TEUR 130) und untergliedern sich in folgende Tätigkeitsbereiche:

	2013/14	2012/13
Prüfung des Konzernabschlusses	55	56
Andere Bestätigungsleistungen	57	54
Steuerberatungsleistungen	0	0
Sonstige Leistungen	34	20
	147	130

Vergütungen und sonstige Zahlungen an Organe der Gesellschaft

Im Wirtschaftsjahr 2013/14 setzte sich der Vorstand aus folgenden Personen zusammen:

Mag. Georg Kapsch (Vorsitzender)
 Ing. Erwin Toplak (bis 31. März 2014)
 André Laux

Die Bezüge des Vorstands im Wirtschaftsjahr 2013/14 gliedern sich wie folgt:

	Fix	Variabel	Gesamt	Gesamt
	2013/14	2013/14	2013/14	2012/13
Georg Kapsch	460	59	519	834
Erwin Toplak	413	38	451	491
André Laux	364	63	427	382
Total	1.237	160	1.398	1.707

Die Aufwendungen für Abfertigungen nach Rückstellungsverwendung für Vorstände (aus Anwartschaften auf Abfertigung) belaufen sich auf TEUR 59 (2012/13: TEUR 64). Erwin Toplak ist mit 31. März 2014 aus dem Vorstand ausgeschieden, für die Auflösung des Vorstandsvertrages erhielt Erwin Toplak eine Abfertigungszahlung in der Höhe von TEUR 412.

André Laux und Erwin Toplak verfügen über individuelle Pensionspläne. Die Kapsch TrafficCom AG zahlt dafür TEUR 24 (2012/13: TEUR 20) in eine externe Pensionskasse ein.

Im Wirtschaftsjahr 2013/14 setzte sich der Aufsichtsrat aus folgenden Personen zusammen:

Dr. Franz Semmernegg (Vorsitzender)
 Dr. Kari Kapsch (stellvertretender Vorsitzender)
 Sabine Kauper
 Dr. Harald Sommerer (seit 12. September 2013)

Vom Betriebsrat entsandt:

Claudia Rudolf-Misch
 Ing. Christian Windisch

An die Mitglieder des Aufsichtsrates wurden Aufsichtsratsvergütungen in Höhe von in Summe TEUR 20 (2012/13: TEUR 28) bezahlt.

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 27. Mai 2014



Mag. Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstandes



André Laux
Mitglied des Vorstandes

Bericht zum Konzernabschluss.

Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der Kapsch TrafficCom AG, Wien, für das Wirtschaftsjahr vom 1. April 2013 bis 31. März 2014 geprüft. Dieser Konzernabschluss umfasst die Konzernbilanz zum 31. März 2014, die Konzerngesamtergebnisrechnung, die Konzerngeldflussrechnung und die Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung für das am 31. März 2014 endende Wirtschaftsjahr sowie den Konzernanhang.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Konzernabschluss und die Buchführung

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind für die Aufstellung eines Konzernabschlusses verantwortlich, der ein möglichst getreues Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns in Übereinstimmung mit International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den nach § 245a UGB zu beachtenden unternehmensrechtlichen Vorschriften vermittelt. Diese Verantwortung beinhaltet: Gestaltung, Umsetzung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems, soweit dieses für die Aufstellung des Konzernabschlusses und die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von Bedeutung ist, damit dieser frei von wesentlichen Fehldarstellungen ist, sei es auf Grund von beabsichtigten oder unbeabsichtigten Fehlern; die Auswahl und Anwendung geeigneter Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden; die Vornahme von Schätzungen, die unter Berücksichtigung der gegebenen Rahmenbedingungen angemessen erscheinen.

Verantwortung des Abschlussprüfers und Beschreibung von Art und Umfang der gesetzlichen Abschlussprüfung

Unsere Verantwortung besteht in der Abgabe eines Prüfungsurteils zu diesem Konzernabschluss auf der Grundlage unserer Prüfung. Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der in Österreich geltenden gesetzlichen Vorschriften und Grundsätze ordnungsgemäßer Abschlussprüfung sowie der vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) der International Federation of Accountants (IFAC) herausgegebenen International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Diese Grundsätze erfordern, dass wir die Ständeregeln einhalten und die Prüfung so planen und durchführen, dass wir uns mit hinreichender Sicherheit ein Urteil darüber bilden können, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen Fehldarstellungen ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen hinsichtlich der Beträge und sonstigen Angaben im Konzernabschluss. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Abschlussprüfers unter Berücksichtigung seiner Einschätzung des Risikos eines Auftretens wesentlicher Fehldarstellungen, sei es auf Grund von beabsichtigten oder unbeabsichtigten Fehlern. Bei der Vornahme dieser Risikoeinschätzung berücksichtigt der Abschlussprüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung des Konzernabschlusses und die Vermittlung eines möglichst getreuen Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von Bedeutung ist, um unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen geeignete Prüfungshandlungen festzulegen, nicht jedoch um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns abzugeben. Die Prüfung umfasst ferner die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden und der von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen wesentlichen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtaussage des Konzernabschlusses.

Wir sind der Auffassung, dass wir ausreichende und geeignete Prüfungsnachweise erlangt haben, sodass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unser Prüfungsurteil darstellt.

Prüfungsurteil

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt. Auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss nach unserer Beurteilung den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt ein möglichst getreues Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. März 2014 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das Wirtschaftsjahr vom 1. April 2013 bis zum 31. März 2014 in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind.

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 gemäß §243a UGB sind zutreffend.

Wien, am 27. Mai 2014

PwC Wirtschaftsprüfung GmbH
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

gez:
Mag. Peter Pessenlehner
Wirtschaftsprüfer

Unsere Services.



Sie denken hier an Piratenfilme,
Seeschlachten und geheime Schatzkarten?



Wir denken an die verantwortungsvolle Aufgabe, Ihnen Orientierung zu geben.

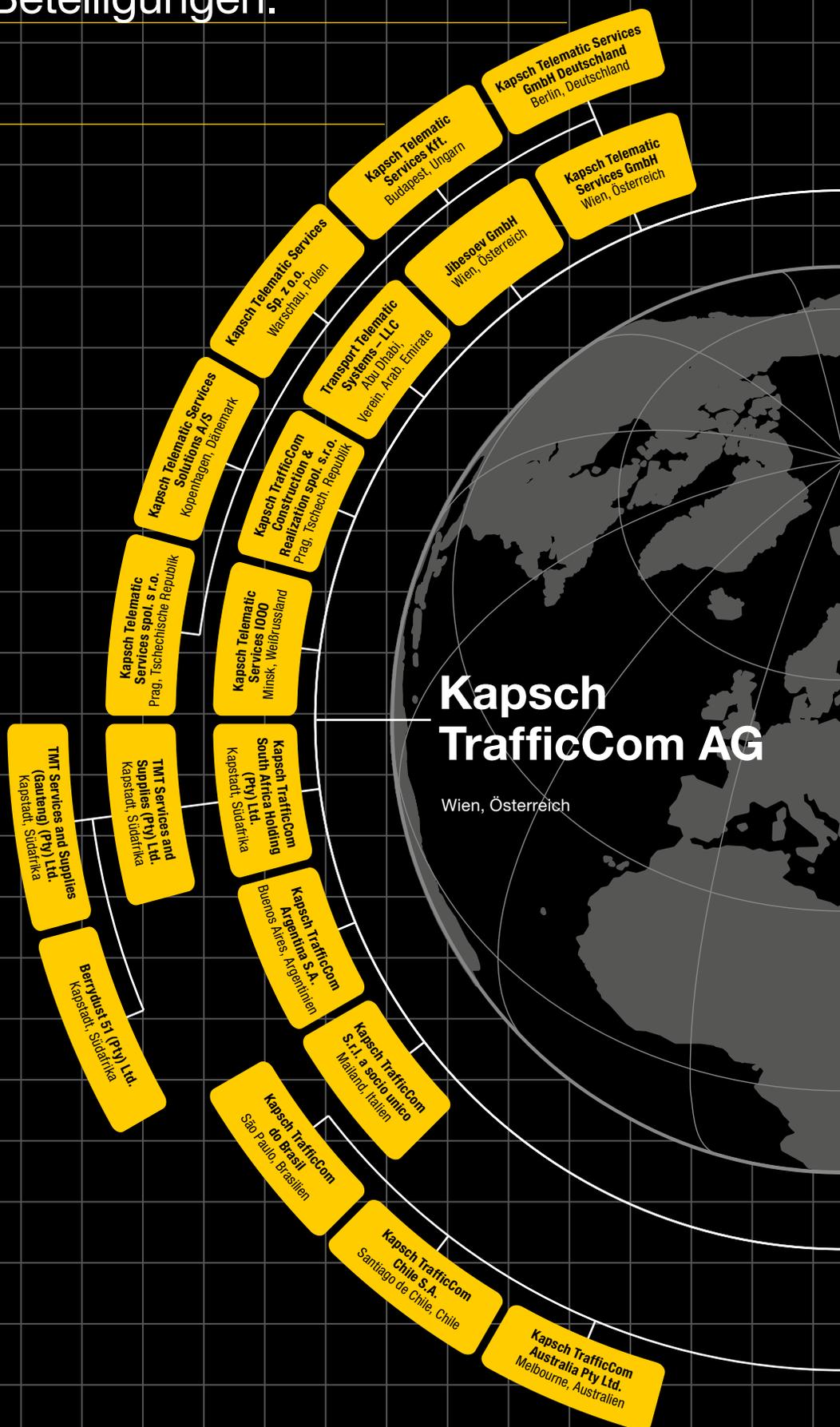
Von Schweden bis Neuseeland, von Argentinien bis Vietnam: Kapsch TrafficCom ist auf der ganzen Welt aktiv und in allen Himmelsrichtungen präsent. Aus diesem Grund ist es für uns wichtig, den Lesern

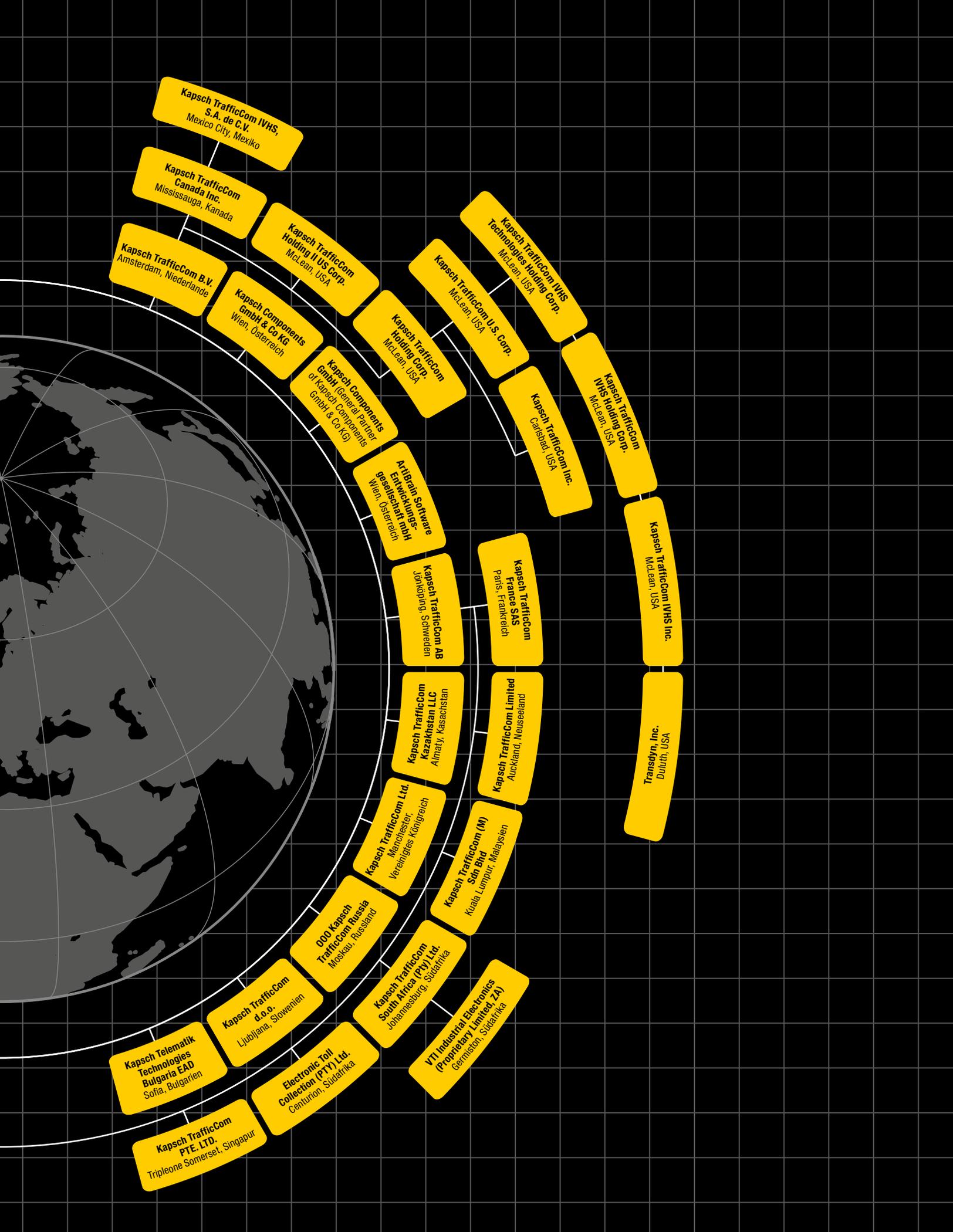
unseres Geschäftsberichtes Orientierung über unsere Beteiligungen und Standorte zu vermitteln. Damit erhalten Sie einen umfassenden Überblick über die Unternehmensgruppe, finden geeignete Ansprechpartner sowie zusätzliche Informationen, die Sie bei der Lektüre unseres Geschäftsberichtes unterstützen.

Kapsch TrafficCom AG und Beteiligungen.

Die Muttergesellschaft Kapsch TrafficCom AG hält mit Ausnahme der in Erläuterung 31 angeführten Tochtergesellschaften direkt oder indirekt 100% der Anteile an den vollkonsolidierten Tochtergesellschaften. Das Unternehmen unterhält zudem Vertretungsbüros in Peking, China, sowie in Zagreb, Kroatien.

Kapsch Components GmbH & Co KG ist der einzige Komplementär der Kapsch Components KG.





- Kapsch TrafficCom IVHS, S.A. de C.V.**
Mexico City, Mexiko
- Kapsch TrafficCom Canada Inc.**
Mississauga, Kanada
- Kapsch TrafficCom B.V.**
Amsterdam, Niederlande
- Kapsch Components GmbH & Co KG**
Wien, Österreich
- Kapsch Components GmbH (General Partner of Kapsch Components GmbH & Co KG)**
- Kapsch TrafficCom Holding Corp.**
McLean, USA
- Kapsch TrafficCom Holding II US Corp.**
McLean, USA
- Kapsch TrafficCom U.S. Corp.**
McLean, USA
- Kapsch TrafficCom IVHS Technologies Holding Corp.**
McLean, USA
- Kapsch TrafficCom IVHS Holding Corp.**
McLean, USA
- Kapsch TrafficCom Inc.**
Carlsbad, USA
- Kapsch TrafficCom IVHS Inc.**
McLean, USA
- Transdyn, Inc.**
Duluth, USA
- Kapsch TrafficCom France SAS**
Paris, Frankreich
- Kapsch TrafficCom AB**
Jönköping, Schweden
- Kapsch TrafficCom Kazakhstan LLC**
Almaty, Kasachstan
- Kapsch TrafficCom Limited**
Auckland, Neuseeland
- Kapsch TrafficCom Ltd.**
Manchester, Vereinigtes Königreich
- Kapsch TrafficCom (M) Sdn Bhd**
Kuala Lumpur, Malaysia
- ООО Kapsch TrafficCom Russia**
Moskau, Russland
- Kapsch TrafficCom d.o.o.**
Ljubljana, Slowenien
- Kapsch Telematik Technologies Bulgaria EAD**
Sofia, Bulgarien
- Kapsch TrafficCom PTE. LTD.**
Tripleone Somerset, Singapur
- Electronic Toll Collection (PTY) Ltd.**
Centurion, Südafrika
- Kapsch TrafficCom South Africa (PTY) Ltd.**
Johannesburg, Südafrika
- VTI Industrial Electronics (Proprietary Limited, ZA)**
Germiston, Südafrika

Österreich

Kapsch TrafficCom AG (Headquarter)
Am Europlatz 2
1120 Wien
Tel.: +43 50 811 0
Fax: +43 50 811 2109
ktc.office@kapsch.net

Kapsch TrafficCom AG – Development Center Telematic Solutions
Lakeside B10 b
9020 Klagenfurt am Wörthersee
Tel.: +43 50 811 7810
ktc.at-klu.info@kapsch.net

Kapsch Components GmbH & Co KG
Gutheil-Schoder-Gasse 17
1230 Wien
Tel.: +43 50 811 4053
Fax: +43 50 811 4202
kcomp.at.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
Rua Joaquim Floriano, 466, Cj. 1908,
sala A, 04534002 São Paulo

Bulgarien

Kapsch Telematik Technologies Bulgaria EAD
42 Prohlada Str., Boyana District,
Sofia 1619
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 Parque 4161,
Oficina 202, Ciudad Empresarial
8580675 Huechuraba
Santiago de Chile
Tel.: +56 2 795 1200
Fax: +56 2 465 9742
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 9056256197
ktc.ca.info@kapsch.net

Kasachstan

Kapsch TrafficCom Kazakhstan LLC
34 Luganskyi Street, Office 1
050010 Almaty
Tel./Fax: +7 7272 646463
ktc.kz.info@kapsch.net

Kroatien

Kapsch TrafficCom – Podružnica Zagreb
Ulica grada Vukovara 284
10 000 Zagreb
Tel.: +385 1 272 06 58
ktc.hr.info@kapsch.net

Mexiko

Kapsch TrafficCom IVHS, S.A. de C.V.
Lago Nyassa #27
Col. Granada, Mexico, D.F., C.P. 11520
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

OOO Kapsch TrafficCom Russia
Bolshoy Strochenovskiy per. 7
Office 702, 115054 Moskau
Tel./Fax: +7 495 974 71 95
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 #0704
238164 Singapur
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 Assegaai 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

Tschechische Republik

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

Ungarn

Kapsch Telematic Services Kft.
Bocskaí út 77-79, 1113 Budapest
Tel.: +36 1 372 6400
Fax: +36 1 372 6444
kts.hu.info@kapsch.net

USA

Kapsch TrafficCom IVHS Inc.
(US Headquarters)
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 IVHS Inc.
54 S. Commerce Way, Suite 100
Bethlehem, PA 18017
Tel.: +1 610 419 1479
ktc.us-be.info@kapsch.net

Kapsch TrafficCom IVHS Inc.
703 Giddings Ave, Ste U6
Annapolis, MD 21401
Tel.: +1 301 535 1563
ktc.us-an.info@kapsch.net

Transdyn, Inc.
2855 Premiere Parkway
Duluth, GA 30097
Tel.: +1 678 473 6400
Fax: +1 678 473-9003

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
ktc.by.info@kapsch.net

Finanzkalender.

20. August 2014	Zwischenbericht Wirtschaftsjahr 2014/15 Q1
01. September 2014	Ordentliche Hauptversammlung für Wirtschaftsjahr 2013/14
08. September 2014	Ex-Tag für Dividende für Wirtschaftsjahr 2013/14
15. September 2014	Erster Auszahlungstag für Dividende für Wirtschaftsjahr 2013/14
26. November 2014	Zwischenbericht Wirtschaftsjahr 2014/15 Q2
25. Februar 2015	Zwischenbericht Wirtschaftsjahr 2014/15 Q3
24. Juni 2015	Ergebnis Wirtschaftsjahr 2014/15
09. September 2015	Ordentliche Hauptversammlung für Wirtschaftsjahr 2014/15
16. September 2015	Ex-Tag für Dividende für Wirtschaftsjahr 2014/15
23. September 2015	Erster Auszahlungstag für Dividende für Wirtschaftsjahr 2014/15

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 Überblick.

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 rund 5.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Für weitere Informationen: www.kapsch.net | Follow us on Twitter: twitter.com/kapschnet

Kennzahlenübersicht

10 Jahre.

		2004/05		2005/06		2006/07		2007/08		2008/09		2009/10		2010/11		2011/12		2012/13 (angepasst)		2013/14	
Ertragskennzahlen¹																					
Umsatz	in Mio. EUR	121,9	116,2	198,6	185,7	200,3	216,0	388,6	549,9	488,9	487,0										
EBITDA	in Mio. EUR	18,7	21,0	30,8	39,0	35,0	32,0	62,5	60,6	34,2	36,9										
EBITDA-Marge	in %	15,4	18,1	15,5	21,0	17,5	14,8	16,1	11,0	6,7	7,6										
EBIT	in Mio. EUR	13,0	17,3	26,9	34,9	29,0	24,5	48,9	42,2	16,5	20,3										
EBIT-Marge	in %	10,7	14,9	13,5	18,8	14,5	11,4	12,6	7,7	3,1	4,2										
Ergebnis vor Steuern	in Mio. EUR	13,5	17,8	27,0	42,8	21,9	43,9	41,3	36,3	17,0	5,5										
Periodenergebnis	in Mio. EUR	14,2	12,3	20,3	32,1	16,4	36,5 (22,5) ⁸	28,4	27,5	16,8	2,9										
Ergebnis je Aktie ²	in EUR	1,43	1,24	2,04	2,60	1,06	2,64 (1,49) ⁸	1,81	1,62	0,75	-0,33										
Free Cashflow ³	in Mio. EUR	11,5	14,8	-40,9	-13,4	21,6	41,8	-19,4	-49,7	48,3	-24,7										
Investitionen (Capital Expenditure) ⁴	in Mio. EUR	3,0	1,3	2,3	4,0	22,2	4,8	8,3	13,1	20,2	15,7										
Mitarbeiter ⁵		572	569	774	824	946	1.023	2.167	2.705	3.013	3.308										
Geschäftssegmente																					
		2004/05		2005/06		2006/07		2007/08		2008/09		2009/10		2010/11		2011/12		2012/13 (angepasst)		2013/14	
Road Solution Projects																					
Umsatz (Anteil am Gesamtumsatz in %)	in Mio. EUR	30,0	25%	18,7	16%	105,0	53%	47,0	25%	56,8	28%	45,8	21%	158,9	41%	229,9	42%	128,3	26%	132,0	27%
EBIT (EBIT-Marge)	in Mio. EUR	2,2	7,2%	2,7	14,5%	11,6	11,0%	6,3	13,4%	-1,7	-2,9%	-20,9	-45,6%	0,1	0,1%	4,1	1,8%	-51,7	-40,3%	-34,6	-26,2%
Services, System Extensions, Components Sales																					
Umsatz (Anteil am Gesamtumsatz in %)	in Mio. EUR	78,0	64%	76,2	66%	80,6	41%	128,8	69%	135,6	68%	161,9	75%	223,3	57%	308,1	56%	342,3	70%	331,8	68%
EBIT (EBIT-Marge)	in Mio. EUR	11,5	14,7%	13,5	17,7%	15,8	19,6%	29,1	22,6%	31,7	23,4%	45,3	28,0%	48,3	21,6%	37,3	12,1%	67,3	19,7%	53,8	16,2%
Others																					
Umsatz (Anteil am Gesamtumsatz in %)	in Mio. EUR	13,9	11%	21,3	18%	13,0	7%	10,0	5%	8,0	4%	8,3	4%	6,4	2%	12,0	2%	18,3	4%	23,1	5%
EBIT (EBIT-Marge)	in Mio. EUR	-0,6	-4,5%	1,1	5,2%	-0,5	-3,7%	-0,4	-4,3%	-1,0	-12,6%	0,2	1,9%	0,4	6,7%	0,8	6,5%	0,9	5,1%	1,1	4,7%
Regionen																					
		2004/05		2005/06		2006/07		2007/08		2008/09		2009/10		2010/11		2011/12		2012/13 (angepasst)		2013/14	
Österreich ⁶	in Mio. EUR	51,0	42%	57,9	50%	47,3	24%	36,6	20%	37,8	19%	42,4	20%	37,5	10%	32,8	6%	38,0	8%	32,9	7%
Europa (exkl. Österreich) ⁶	in Mio. EUR	27,7	23%	29,4	25%	122,9	61%	105,2	57%	122,8	61%	117,1	54%	182,0	47%	341,4	62%	288,9	59%	300,1	62%
Amerika ⁶	in Mio. EUR	23,8	20%	9,4	8%	15,4	8%	18,8	10%	14,0	7%	12,1	6%	27,6	7%	63,6	12%	74,8	15%	87,0	18%
Sonstige ⁶	in Mio. EUR	19,4	16%	19,5	17%	13,0	7%	25,2	14%	25,6	13%	44,5	21%	141,5	36%	112,1	20%	87,2	18%	67,0	14%
Bilanzkennzahlen																					
		31. März 2005		31. März 2006		31. März 2007		31. März 2008		31. März 2009		31. März 2010		31. März 2011		31. März 2012		31. März 2013 (angepasst)		31. März 2014	
Bilanzsumme	in Mio. EUR	133,5	131,9	227,2	298,4	324,5	295,1	450,1	557,7	567,2	566,8										
Eigenkapital ⁷	in Mio. EUR	37,4	39,1	45,6	133,4	134,2	168,2	191,5	256,2	236,7	213,1										
Eigenkapitalquote ⁷	in %	28,0	29,6	20,1	44,7	41,4	57,0	42,5	45,9	41,7	37,6										
Nettoverschuldung (-)/Nettoguthaben (+)	in Mio. EUR	29,4	37,2	-12,5	28,4	5,0	35,3	-47,2	-74,4	-40,5	-93,4										
Eingesetztes Kapital	in Mio. EUR	47,8	48,6	78,2	161,3	193,4	187,5	288,7	383,8	360,7	369,2										
Nettoumlaufvermögen	in Mio. EUR	42,5	43,2	56,8	131,4	122,3	104,6	175,9	285,7	243,9	205,4										

Die Anwendung der Neufassung des IAS 19 ab dem Wirtschaftsjahr 2013/14 erfolgt gemäß IAS 8 retrospektiv mit Wirkung vom 1. April 2012 zum Zwecke der Bereitstellung der unmittelbaren Vergleichsinformation.

- 1 beinhaltet ausschließlich fortgeführte Geschäftsbereiche
- 2 Ergebnis je Aktie 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 %); Europa exkl. Österreich
- 7 inkl. Anteile in Fremdbesitz
- 8 bereinigt um die Aufwertung der Beteiligung an der Q-Free ASA, Norwegen

Kapsch TrafficCom ist ein Anbieter von Intelligent Transportation Systems (ITS) in den Applikationsbereichen Mauteinhebung, städtische Zugangsregelung und Parkraumbewirtschaftung, Verkehrsüberwachung, Kontrolle von Nutzfahrzeugen, elektronische Fahrzeugregistrierung, Verkehrsmanagement und V2X Kooperative Systeme. 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. Die Lösungen von Kapsch TrafficCom helfen die Verkehrsinfrastruktur zu finanzieren, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, den Verkehrsfluss zu optimieren und verkehrsbedingte Umweltbelastungen zu reduzieren. Das Kerngeschäft ist, elektronische Mautsysteme für den mehrspurigen Fließverkehr zu entwickeln, zu errichten und zu betreiben. Referenzen in 44 Ländern auf allen Kontinenten haben Kapsch TrafficCom zu einem weltweit anerkannten Anbieter im Bereich der elektronischen Mauteinhebung gemacht. Als Teil der Kapsch Group, einem 1892 gegründeten österreichischen Technologiekonzern im Familienbesitz, verfügt Kapsch TrafficCom mit Hauptsitz in Wien, Österreich, über Tochtergesellschaften und Repräsentanzen in 33 Ländern, notiert seit 2007 an der Wiener Börse (KTCG) und erwirtschaftete mit mehr als 3.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Wirtschaftsjahr 2013/14 einen Umsatz von 487 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

Corporate Marketing | Alf Netek | Telefon +43 50 811 1700 | Fax +43 50 811 99 1700 | E-Mail alf.netek@kapsch.net