

DE

MORE

GESCHÄFTSBERICHT 2014/15 FÜR NEUE PERSPEKTIVEN.

always one step ahead

Überblick

Wirtschaftsjahr 2014/15.

Schwerpunkte des Wirtschaftsjahres von 1. April 2014 bis 31. März 2015.

Umsatz- und Ertragsentwicklung

- + ▶ EBIT um 62 % gesteigert
 - ▶ Periodenergebnis mehr als verdreifacht
 - ▶ Ergebnis je Aktie wieder positiv
- ▶ Umsatz um 6 % zurückgegangen
 - ▶ On-Board Unit (OBU)-Verkäufe um 20 % gesunken
 - ▶ Segment Road Solution Projects (RSP) verzeichnete Umsatzhalbierung und weiterhin klar negatives EBIT

Entwicklung Vermögens- und Finanzlage

- + ▶ Free Cashflow signifikant positiv
 - ▶ Liquide Mittel auf 96,8 Mio. EUR gestiegen
 - ▶ Nettoverschuldung um 62 % gesunken
 - ▶ Eigenkapitalquote um 5 Prozentpunkte auf 42,5 % erhöht

Landesweites elektronisches Mautsystem in Polen

- + ▶ System vor 3,5 Jahren in Betrieb genommen
 - ▶ Erweiterung um etwa 300km auf rund 2.900km erfolgt
 - ▶ Hohe Performance-Rate sichert Staatseinnahmen
 - ▶ Profitabilität des Projektes stabil

Marktpräsenz in Nordamerika

- + ▶ Erstes eigenes System in den USA, in Texas, integriert
 - ▶ Neuaufträge für Systemlieferungen erhalten
 - ▶ Erstauftrag für Lieferung einer End-to-End-Lösung an einen US-Kunden (Ohio River Bridge) gewonnen

Elektronisches Mautsystem in Provinz Gauteng, Südafrika

- + ▶ System vor 1,5 Jahren in Betrieb genommen
 - ▶ Bereits mehr als 1,4 Mio. OBUs ausgegeben
- ▶ Bezahrate noch unter den geplanten Werten
 - ▶ Geplante Profitabilität des Projektes bis jetzt nicht erreicht

Marktpräsenz in Australien

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

Landesweites elektronisches Mautsystem in Weißrussland

- + ▶ System vor 2 Jahren in Betrieb genommen
 - ▶ Ausbau um etwa 250km auf rund 1.200km durchgeführt
 - ▶ Geplante Profitabilität des Projektes erreicht

Neue Projekte und Märkte

- + ▶ Neuausschreibungen für landesweite Systeme konkretisiert
 - ▶ Nachfrage nach Verkehrsmanagementsystemen steigt
- ▶ Aktuell keine neuen Großprojekte
 - ▶ Ausschreibung in Russland annulliert
 - ▶ Programm in Brasilien verspätet

Einstieg in das Geschäft mit Smart Parking

- + ▶ Smart-Parking-Anbieter Streetline nach Bilanzstichtag mehrheitlich übernommen
- ▶ Positiver Ergebnisbeitrag erst in 18 Monaten erwartet

Programm 2020

- + ▶ Maßnahmen zur Kostensenkung und Ertragssteigerung erarbeitet
 - ▶ EBIT-Marge des Kerngeschäftes soll mit rund 10 % im Wirtschaftsjahr 2015/16 Innovation und Wachstum ermöglichen
 - ▶ Strategie 2020 festgelegt

Kapsch TrafficCom

Geschäftsbericht 2014/15

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 Geschäftsbericht 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 Kapsch TrafficCom AG ist nicht verpflichtet, das Ergebnis allfälliger Berichtigungen der hierin enthaltenen zukunftsgerichteten Aussagen zu veröffentlichen, außer dies ist nach anwendbarem Recht erforderlich.

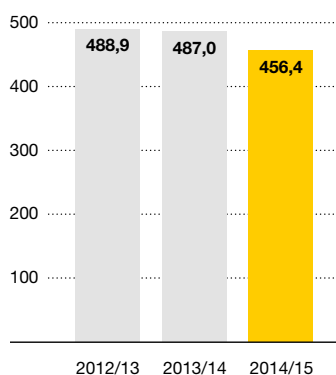
Impressum

Medieninhaber und Hersteller: Kapsch TrafficCom AG
Verlags- und Herstellungsort: Wien, Österreich
Redaktionsschluss: 15. Juni 2015

Ausgewählte Finanzkennzahlen.

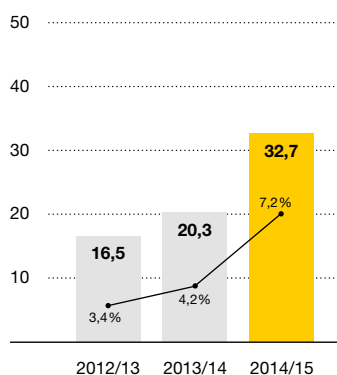
Ertragskennzahlen		2012/13	2013/14	+/-	2014/15
Umsatz	in Mio. EUR	488,9	487,0	-6 %	456,4
EBITDA	in Mio. EUR	34,2	36,9	67 %	61,5
EBITDA-Marge	in %	6,7	7,6		13,5
EBIT	in Mio. EUR	16,5	20,3	62 %	32,7
EBIT-Marge	in %	3,4	4,2		7,2
Ergebnis vor Steuern	in Mio. EUR	17,0	5,5	263 %	19,9
Periodenergebnis	in Mio. EUR	16,8	2,9	299 %	11,4
Periodenergebnis den Anteilseignern zurechenbar	in Mio. EUR	9,8	-4,3	—	3,6
Ergebnis je Aktie ¹	in EUR	0,75	-0,33	—	0,28
Free Cashflow ²	in Mio. EUR	48,3	-24,7	—	68,2
Investitionen ³	in Mio. EUR	20,2	15,7	-47 %	8,4
Mitarbeiter ⁴		3.013	3.308	7 %	3.545
On-Board Units ausgeliefert	in Mio. Stück	9,28	9,22	-20 %	7,42
Geschäftssegmente		2012/13	2013/14	+/-	2014/15
Road Solution Projects (RSP)					
Umsatz (Anteil am Gesamtumsatz)	in Mio. EUR	128,3 (26 %)	132,0 (27 %)	-54 %	60,2 (13 %)
EBIT (EBIT-Marge)	in Mio. EUR	-51,7 (-40,3 %)	-34,6 (-26,2 %)	-47 %	-50,7 (-84,4 %)
Services, System Extensions, Components Sales (SEC)					
Umsatz (Anteil am Gesamtumsatz)	in Mio. EUR	342,3 (70 %)	331,8 (68 %)	12 %	372,6 (82 %)
EBIT (EBIT-Marge)	in Mio. EUR	67,3 (19,7 %)	53,8 (16,2 %)	53 %	82,2 (22,1 %)
Others (OTH)					
Umsatz (Anteil am Gesamtumsatz)	in Mio. EUR	18,3 (4 %)	23,1 (5 %)	2 %	23,6 (5 %)
EBIT (EBIT-Marge)	in Mio. EUR	0,9 (5,1 %)	1,1 (4,7 %)	17 %	1,3 (5,4 %)
Regionen		2012/13	2013/14	+/-	2014/15
Österreich ⁵	in Mio. EUR	38,0 (8 %)	32,9 (7 %)	16 %	38,2 (8 %)
Europa ⁵	in Mio. EUR	288,9 (59 %)	300,1 (62 %)	-22 %	234,0 (51 %)
Amerika ⁵	in Mio. EUR	74,8 (15 %)	87,0 (18 %)	6 %	92,6 (20 %)
Sonstige ⁵	in Mio. EUR	87,2 (18 %)	67,0 (14 %)	37 %	91,6 (20 %)
Bilanzkennzahlen		31. März 2013	31. März 2014	+/-	31. März 2015
Bilanzsumme	in Mio. EUR	567,2	566,8	-9 %	515,6
Eigenkapital ⁶	in Mio. EUR	236,7	213,1	3 %	219,4
Eigenkapitalquote ⁶	in %	41,7	37,6		42,5
Nettoverschuldung	in Mio. EUR	-40,5	-93,4	-62 %	-35,9
Eingesetztes Kapital	in Mio. EUR	360,7	369,2	-3 %	357,3
Nettoumlaufvermögen	in Mio. EUR	243,9	205,4	2 %	209,9
Börsenkennzahlen		2012/13	2013/14	+/-	2014/15
Anzahl der Aktien ⁴	in Mio.	13,0	13,0	0 %	13,0
Streubesitz ⁴	in %	38,1	38,1		36,9
Schlusskurs der Aktie ⁴	in EUR	37,02	39,99	-40 %	23,85
Börsenkaptalisierung ⁴	in Mio. EUR	481,3	519,9	-40 %	309,99
Performance der Aktie	in %	-41,7	8,0	—	-40,4
Dividende je Aktie	in EUR	0,40	0,00	—	0,50 ⁷

Umsatz
(in Mio. EUR)



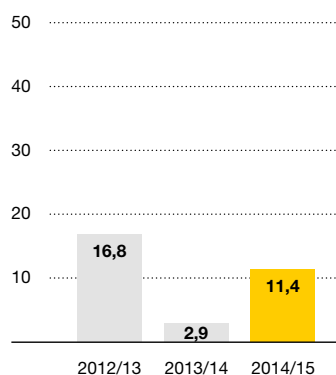
Der Umsatz ging um etwa 30 Mio. EUR bzw. rund 6 % auf 456,4 Mio. EUR zurück.

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



Das EBIT stieg um 62 % auf 32,7 Mio. EUR, die EBIT-Marge erreichte 7,2 %.

Periodenergebnis
(in Mio. EUR)



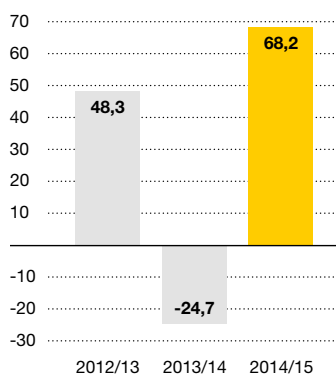
Das Periodenergebnis mehr als verdreifachte sich auf 11,4 Mio. EUR.

Ergebnis je Aktie¹
(in EUR)



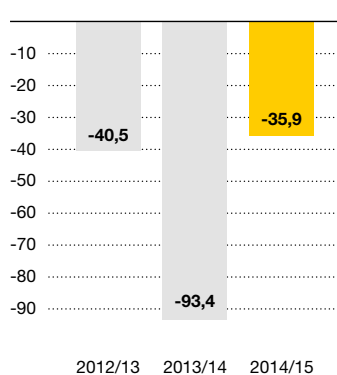
Das Ergebnis je Aktie war mit 0,28 EUR wieder positiv.

Free Cashflow²
(in Mio. EUR)



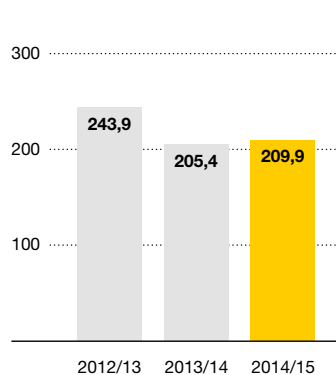
Der Free Cashflow verbesserte sich von -24,7 Mio. EUR auf 68,2 Mio. EUR.

Nettoverschuldung
(in Mio. EUR)



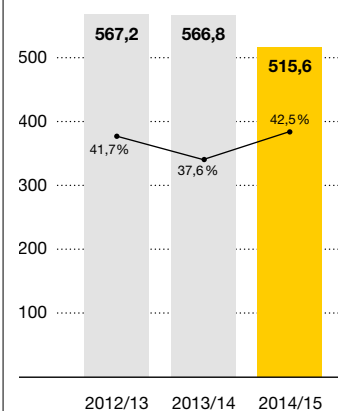
Die Nettoverschuldung fiel um 62 % auf -35,9 Mio. EUR.

Nettoumlaufvermögen
(in Mio. EUR)



Das Nettoumlaufvermögen stieg um 2 % auf 209,9 Mio. EUR.

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



Die Bilanzsumme sank um 9 %, die Eigenkapitalquote erreichte 42,5 %.

1 Ergebnis je Aktie bezogen auf 13,0 Mio. Aktien; berechnet aus dem Periodenergebnis, das den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar ist
 2 Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit abzüglich Investitionen aus Geschäftstätigkeit (exkl. Zahlungen für den Erwerb von Gesellschaften und Ankauf von Wertpapieren und Beteiligungen) zuzüglich Einnahmen aus dem Verkauf von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten
 3 Investitionen aus Geschäftstätigkeit (exkl. Zahlungen für den Erwerb von Gesellschaften und Ankauf von Wertpapieren und Beteiligungen)

4 jeweils zum 31. März
 5 Umsatz (Anteil am Gesamtumsatz in %); Europa exkl. Österreich
 6 inkl. Anteile in Fremdbesitz
 7 Vorschlag des Vorstandes zur Beschlussfassung durch die Hauptversammlung am 9. September 2015

Inhalt.

Vorwort	Brief des Vorstandsvorsitzenden	6
	Strategie 2020	10
Unser Unternehmen	Unser Profil	16
	Unsere Unternehmensgeschichte	18
	Unser Angebot heute	20
	Unser Geschäftsmodell heute	22
	Unsere ausgewählten Projekte und Referenzen	24
Unsere Aktie	Aktienmärkte im Wirtschaftsjahr 2014/15	28
	Unsere Aktie im Wirtschaftsjahr 2014/15	28
	Dividendenpolitik	30
	Aktionärsstruktur	30
	Unternehmensanleihe	31
	Investor Relations Research Reports	31 31

Möchten Sie Ihre Perspektive verändern?

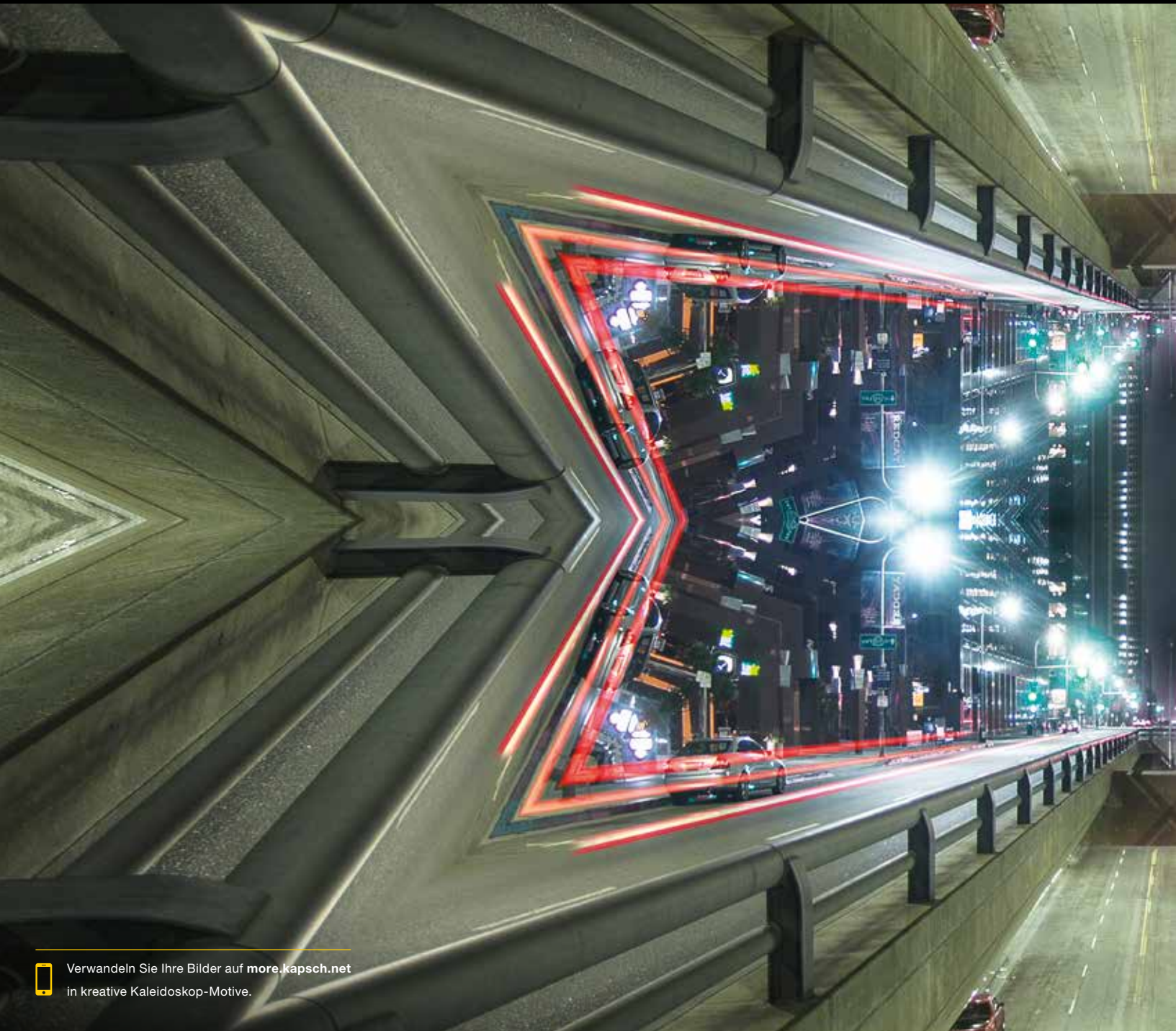


Einfach more.kapsch.net auf Ihrem Mobilgerät öffnen und einen Filter auswählen. Und schon können Sie jedes Motiv mit einem speziellen Kaleidoskop-Effekt fotografieren, speichern oder sharen.

Corporate-Governance-Bericht	Corporate-Governance-Erklärung	34
	Management und Aufsichtsstruktur	34
	Vorstand	36
	Aufsichtsrat	38
	Ausschüsse des Aufsichtsrates	40
	Förderung von Frauen in Vorstand, Aufsichtsrat und in leitenden Stellen	41
	Bericht des Aufsichtsrates	42
Konzernlagebericht	Wirtschaftliches Umfeld	46
	Wirtschaftliche Lage der Kapsch TrafficCom Group	52
	Sonstige Unternehmensangaben	57
	Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag	68
	Ausblick und Ziele	68
Erklärung der gesetzlichen Vertreter	Erklärung der gesetzlichen Vertreter	69
Konzernabschluss	Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung	72
	Konsolidierte Bilanz	73
	Entwicklung des Eigenkapitals	74
	Konsolidierte Geldflussrechnung	75
Konzernanhang	Allgemeine Informationen	76
	Konzernstruktur	76
	Konsolidierungskreis	76
	Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	77
	Erläuterungen zum Konzernabschluss	104
Bestätigungsvermerk	Bestätigungsvermerk	142
Services	Kapsch TrafficCom AG und Beteiligungen	146
	Adressen	148
Umschlagseiten	Kennzahlenübersicht 10 Jahre	
	Finanzkalender	
	Informationen zur Kapsch TrafficCom Aktie	
	Kapsch Group	

Unsere Vision sorgt für mehr Dynamik.

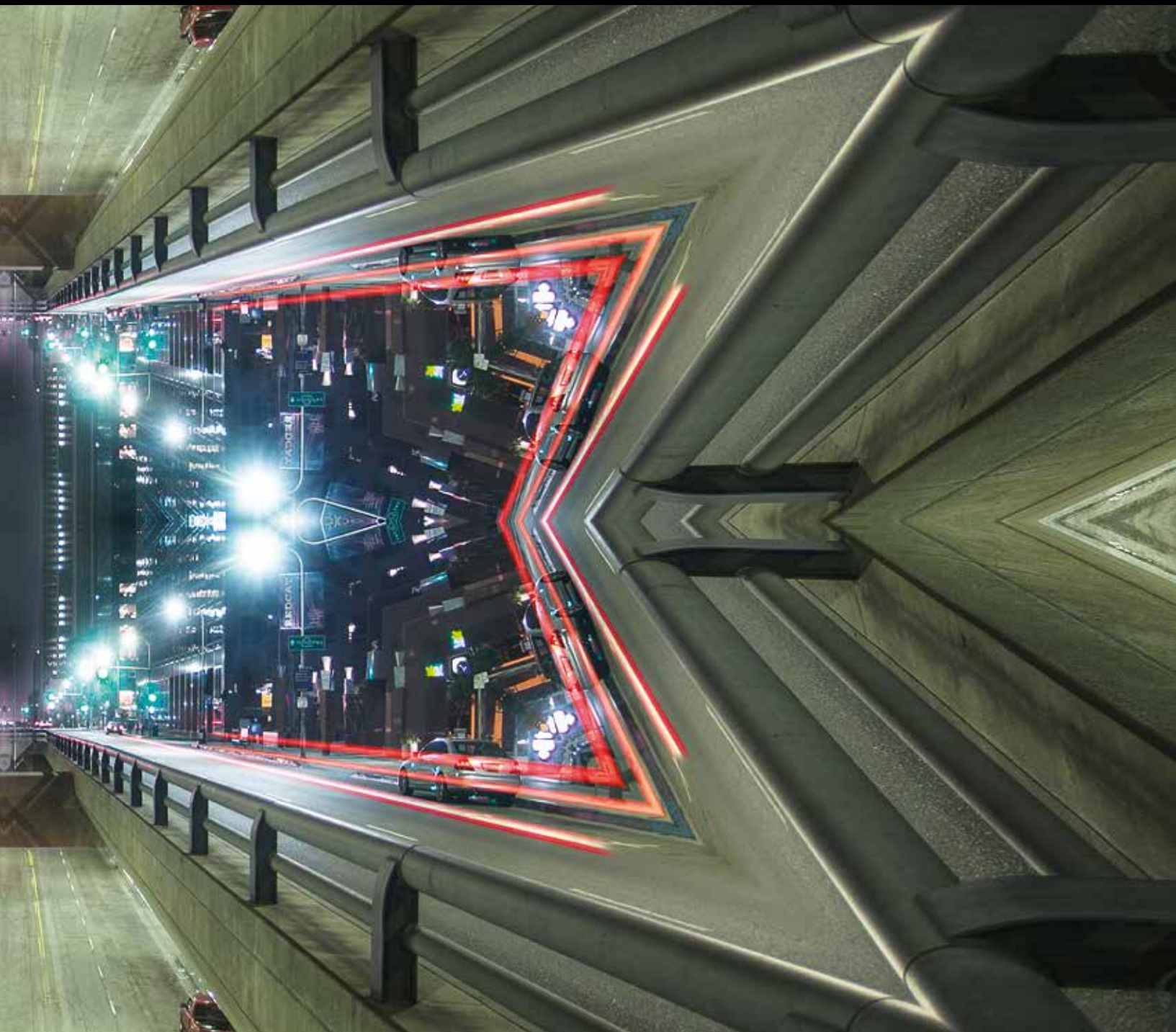
Creative Statement



Wo andere Stillstand erkennen, sehen wir Potenzial für Bewegung. Indem wir unterschiedliche Blickwinkel einnehmen. Dinge vielfältig betrachten. Und so neue Möglichkeiten entdecken.

Dieser Geschäftsbericht ist der zweite einer dreiteiligen Serie. Neben der Dokumentation der Ergebnisse des Wirtschaftsjahres wollen wir Sie dazu einladen, Ihre Perspektive zu verändern. Blicken Sie mit uns durch das „Kaleidoskop der Möglichkeiten“ und entdecken Sie dabei die Vielfalt von Kapsch. Denn hinter jeder Lösung, hinter jedem

Projekt steckt mehr, als auf den ersten Blick zu erkennen ist. Diese dynamische Betrachtungsweise zeigt sich in den richtungsweisenden Pfeilen unserer Marke und noch viel mehr in den zahlreichen zukunftsorientierten Innovationen. Die uns vor allem bei intelligenter urbaner Mobilität den entscheidenden Schritt voraus sein lassen.



Brief des Vorstandsvorsitzenden.

„Unsere Zukunft wird von großer Dynamik geprägt sein.“

Georg Kapsch, CEO

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

das Wirtschaftsjahr 2014/15 war für die Kapsch TrafficCom Group ein äußerst intensives Jahr, wodurch wir wesentliche Weiterentwicklungen erreicht haben – vor allem in strategischer Hinsicht. Im Zusammenhang mit den Marktentwicklungen der vergangenen Jahre haben wir ein umfassendes Maßnahmenprogramm, das Programm 2020, umgesetzt. Es beinhaltet einerseits kurzfristig wirkende Kosteneinsparungen und Strukturadaptionen, die zu einem Teil bereits in den vorliegenden Ergebnis- und Bilanzkennzahlen sichtbar sind. Andererseits haben wir uns auch intensiv mit der Zukunft unseres Geschäftes und unserer Unternehmensgruppe beschäftigt. In herausragender Zusammenarbeit unserer weltweiten Geschäftseinheiten haben wir daraus eine Strategie entwickelt, die dazu beitragen soll, dass Kapsch TrafficCom auch in Zukunft nicht nur ein führender Anbieter, sondern Vorreiter bei intelligenten Mobilitätslösungen sein wird.

Unsere Zukunft wird demnach von großer Dynamik geprägt sein, zunächst möchte ich Ihnen aber einen Rückblick auf das vergangene Geschäftsjahr und die Ergebnisse geben.

Projekte und Märkte. Bei unseren bestehenden Errichtungsprojekten verzeichneten wir im Berichtszeitraum weitere Fortschritte. Wir konnten auch Neuprojekte in den USA und gleich mehrfach in Australien gewinnen. Neue Großprojekte blieben aber mangels Ausschreibungen aus.

In Nordamerika wurde die Errichtung des Mautsystems in Texas im Berichtszeitraum nahezu abgeschlossen. Dies ist das erste von Kapsch TrafficCom integrierte Komplettsystem in dieser Region. Im Juli erhielten wir erstmals einen Systemauftrag von einer Mautbehörde der E-ZPass Group, darin sehen wir auch weitere Chancen für unsere Zukunft. Im März 2015 konnten wir schließlich die Ausschreibung für unseren ersten US-Auftrag einer End-to-End-Lösung gewinnen: Errichtung, Back Office und Betrieb des Mautsystems auf der Ohio River Bridge. Damit haben wir rund vier Jahre nach dem Markteintritt unser Ziel erreicht, in Nordamerika auch als End-to-End-Anbieter anerkannt zu sein.

Unsere Betriebsprojekte lieferten unverändert stabile Ergebnisbeiträge. Im Berichtszeitraum waren

erstmals die Projekte in Gauteng, Südafrika, und in Weißrussland für das gesamte Wirtschaftsjahr in Betrieb. In Weißrussland führten wir auch eine Erweiterung des Mautsystems durch, ebenso wie in Polen. Für beide Systeme ist bereits eine Fortsetzung des Ausbaus beauftragt bzw. geplant, die einen wesentlichen Beitrag zur Umsatz- und Ergebnisentwicklung des laufenden Wirtschaftsjahres 2015/16 liefern wird.

Insgesamt konnte Kapsch TrafficCom die konstante Ertragssäule – den laufenden Betrieb von Systemen und das globale Geschäft mit On-Board Units – in den vergangenen vier Jahren deutlich verbreitern. Diese Basis kommt uns heute zugute.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage. Das Ausbleiben neuer großer Errichtungsprojekte führte dazu, dass der Umsatz der Kapsch TrafficCom Group gegenüber dem Vorjahr um 6 % auf 456,4 Mio. EUR zurückging. Nach ersten Kosteneinsparungen im Vorjahr haben wir daher im Berichtszeitraum ein Intensivprogramm erarbeitet, um rasch die Ertragskraft unseres Geschäftes zu erhöhen. Alle erforderlichen Maßnahmen wurden bereits initiiert, und wir erwarten bis zum Ende des laufenden Wirtschaftsjahres 2015/16 eine Kostenreduktion von insgesamt rund 30 Mio. EUR.

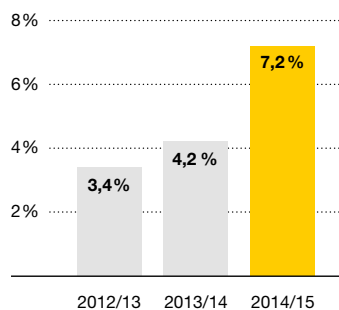
Die ersten Effekte dieses Kosteneinsparungsprogrammes sind im vorliegenden Jahresergebnis bereits sichtbar. Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT) erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 62 %, von 20,3 Mio. EUR auf 32,7 Mio. EUR. Zum Halbjahr begünstigten positiv wirkende Einmaleffekte diese Entwicklung.

Angesichts des Umsatzrückgangs waren die Einsparungen allerdings essenziell für diese Verbesserung. Die EBIT-Marge stieg somit auf 7,2 % nach 4,2 % im Vorjahr und 3,4 % im Jahr davor. Dieses Ergebnis entspricht noch nicht unserer Zielsetzung, aber es ist ein großer Schritt in die richtige Richtung.

Das Periodenergebnis der Kapsch TrafficCom Group erhöhte sich – trotz einer Wertminderung unserer Beteiligung an der Q-Free ASA – von 2,9 Mio. EUR im Vorjahr auf 11,4 Mio. EUR. Somit ist auch das Ergebnis je Aktie, das nur den Ergebnisanteil der Anteilseigner ausweist, mit 0,28 EUR wieder positiv.

Im Berichtszeitraum ging der Umsatz mangels neuer Großprojekte um 6 % zurück.

Verbesserung der EBIT-Marge (in %)



7



Georg Kapsch,
Vorstandsvorsitzender

8

Die solide Bilanz ermöglichte eine Reduktion der Verschuldung.

Die Bilanz zeigt ein äußerst solides Bild: Die Eigenkapitalquote stieg auf 42,5 %, die Nettoverschuldung konnte signifikant reduziert werden, und die liquiden Mittel betragen per Ende März 2015 rund 96,8 Mio. EUR. Eingesetztes Kapital und Nettoumlaufvermögen waren im Vorjahresvergleich rückläufig. Der Free Cashflow, der im Vorjahr mit -24,7 Mio. EUR negativ war, erreichte im Berichtszeitraum 68,2 Mio. EUR. Diese Kennzahlen zeigen natürlich auch, dass wir aktuell keine neuen großen Errichtungsprojekte zu finanzieren haben.

Diese solide Basis ermöglichte es uns, die Verschuldung der Kapsch TrafficCom Group im Mai 2015 weiter zu reduzieren. Wir haben unseren Anleiheinvestoren ein Angebot für den vorzeitigen Rückkauf der Anleihe gelegt, die im November 2017 fällig wird. Mit Ende Mai hat sich das Volumen der Unternehmensanleihe dadurch von 75,0 Mio. EUR auf 70,8 Mio. EUR vermindert.

Der Vorstand schlägt eine Dividende von 0,50 EUR vor.

Dividende. Der Vorstand wird der Hauptversammlung vorschlagen, für das Wirtschaftsjahr 2014/15 eine Dividende in Höhe von 0,50 EUR je Aktie auszuschütten. In Bezug auf den Konzernjahresgewinn ist dies ein hoher Betrag. Wir haben uns dazu entschieden, weil wir über ausreichend Free Cashflow verfügen und positiv in die Zukunft sehen. Auch wenn wir im Vorjahr einmalig von einer Dividendenzahlung abgesehen haben, betrachten wir die Kapsch TrafficCom Aktie als Dividendenwert.

Strategie 2020. Die Zukunft der Kapsch TrafficCom Group ist stark beeinflusst von den Entwicklungen der vergangenen drei Jahre: Die wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen führten zu Verzögerungen neuer Projekte, einige erwartete Ausschreibungen wurden aufgehoben oder verschoben. Durch das geringe Projektvolumen stieg der Preisdruck am Markt. Auch werden nicht mehr so viele große, landesweite Mautsysteme nachgefragt, sondern zunehmend regional, interurban bzw. intraurban und intermodal ausgerichtete Lösungen.

Die Marktentwicklungen der vergangenen Jahre erfordern Anpassungen unseres Geschäftsmodells.

Kapsch TrafficCom hat sich in Erwartung einer zukünftigen Konvergenz des Marktes für Intelligent Transportation Systems (ITS) in den vergangenen Jahren von einem reinen Anbieter von Mautsystemen (Electronic Toll Collection; ETC) zu einem Anbieter von ETC und ausgewählten ITS-Applikationen entwickelt.

Diese Konvergenz setzte jedoch rascher ein als erwartet, und sie wird den ITS-Markt verändern. Wir

sprechen künftig von intelligenten Mobilitätslösungen, von denen es bereits einige Elemente gibt, vieles aber erst entstehen wird. Technologien, Leistungen, aber auch Kundenerwartungen werden sich verändern. Diesen Herausforderungen zu entsprechen setzt voraus, dass wir auch die Strukturen und die Zukunftsstrategie der Kapsch TrafficCom Group umfassend anpassen. Wir haben daher im Rahmen unseres Programmes 2020 drei strategische Prioritäten für die nächsten Schritte definiert:

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

Operative Exzellenz bedeutet, die Effizienz und Ertragskraft zu steigern. Sie ermöglicht uns ertragsreiches Wachstum auch in einem schwierigen Umfeld. Organisatorische Anpassungen werden zudem die Komplexität verringern und dadurch unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ausreichend Freiraum für herausragende Leistungen bieten.

Die Stärkung und Absicherung des Kerngeschäftes zielt auf nachhaltiges und profitables Wachstum in unseren bestehenden Geschäftsbereichen Electronic Toll Collection (ETC) und Traffic Management Systems (TMS; Verkehrsmanagementsysteme) ab. Nur so können wir unsere führende Position und unsere Expertise ausbauen, die essenziell für erfolgreiche zukünftige Innovationen sind. Wir begleiten unsere Kunden beim Übergang zu ITS-Lösungen der nächsten Generation und bauen ein globales Verkehrsmanagementgeschäft auf. Zudem schließen wir Lücken in unserem Portfolio, indem wir auch Lösungen für kleinere Kunden und regionale Systeme erarbeiten. Dadurch können wir zusätzliche Kundensegmente und Märkte ansprechen. Um unsere Marktposition auszubauen, werden wir auch gezielte Akquisitionen erwägen.

Der Aufbau eines IMS-Geschäftes ist eine wesentliche Ergänzung bzw. Erweiterung unseres bestehenden Kerngeschäftes in der Zukunft. Dafür müssen wir neue Geschäftsmodelle und integrierte Multi-Applikationslösungen entwickeln. Wir sprechen künftig neben Behörden auch Endnutzer an. Denn wir erweitern unsere Angebote von der Autobahn in die Stadt und tragen zur Gestaltung der zukünftigen Smart Cities bei. Der Bedarf an Lösungen, die Komfort für den Endnutzer bringen, ist noch groß. Dabei denken wir an Smart Parking, Connected Vehicle Services,

Unsere Vision: Intelligente Mobilitätslösungen ermöglichen außergewöhnliche Nutzererlebnisse.

► Seite 10: Strategie 2020

An unseren bestehenden und neuen Projekten arbeiten wir zielgerichtet. Zudem werden neue Entwicklungen unsere Marktposition stärken.

aber auch an Commercial Vehicle Enforcement oder Public-Transport-Lösungen, wobei wir verstärkt mit unserem Schwesterunternehmen Kapsch CarrierCom kooperieren werden. Im Bereich Smart Parking haben wir im April 2015 bereits einen ersten Schritt gesetzt und eine Mehrheit an dem kalifornischen Unternehmen Streetline übernommen. Dieses junge Unternehmen ist ein Schritt von vielen, die wir auf dem Weg in die Zukunft benötigen.

Diese Weiterentwicklung der Kapsch TrafficCom Group wird nicht einfach. Wir müssen uns für neue Geschäftsfelder öffnen, und – wie wir es zu Beginn unserer Wachstumsphase bei elektronischen Mautsystemen gemacht haben – erst das richtige Geschäftsmodell und die richtige Vorgehensweise finden, um erfolgreich zu sein. Aber wir haben eine klare Vision: Intelligente Mobilitätslösungen ermöglichen außergewöhnliche Nutzererlebnisse.

Auf den nächsten Seiten des vorliegenden Geschäftsberichtes finden Sie eine detaillierte Beschreibung unserer Strategie 2020. Wir haben auch einen Folder beigelegt, der die Beweggründe und die Bedeutung in der Realität der nächsten Jahre näher beschreibt.

Ausblick. Die kommenden Jahre werden für die Kapsch TrafficCom Group sehr herausfordernd werden, aber auch sehr spannend, mit vielen neuen Chancen. Die Kosteneinsparungen werden im Laufe des Wirtschaftsjahres 2015/16 vollumfänglich wirksam werden. Die Ertragsstärke unseres Kerngeschäftes sollte dann wie erwartet bei rund 10 % liegen und wieder ausreichend Freiraum für Zukunftsinvestitionen geben. Wir gehen davon aus, dieses Ziel zu erreichen, sonst könnten wir auch die nötigen Investitionen in das Start-up Streetline nicht auf uns nehmen. Wir erwarten mit Streetline erste Erfolge im Bereich Smart Parking und wollen in rund eineinhalb Jahren einen positiven Ergebnisbeitrag erreichen. Die ausgewiesene EBIT-Marge der Kapsch TrafficCom Group wird im Zusammenhang mit diesen Investitionen im Wirtschaftsjahr 2015/16 voraussichtlich noch unter 10 % liegen.

In unserem Kerngeschäft werden wir die bestehenden Projekte zielgerichtet fortführen und daran arbeiten, unsere Marktposition mit neuen Entwicklungen und Projekten weiter zu stärken. In den kommenden Jahren werden einige unserer bestehenden Verträge für Betriebsprojekte neu ausgeschrieben werden. Das betrifft 2016 das landesweite elektronische LKW-Mautsystem in der Tschechischen Republik.

Hierbei besteht die Möglichkeit, dass der Vertrag vorerst verlängert wird, da die Zeit für eine Neuausschreibung bereits knapp ist. Der Vertrag für technischen Betrieb und Wartung des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in Österreich läuft noch zugesagt bis Juni 2017. Wir hoffen, dass Kapsch TrafficCom in diesen Ausschreibungen erneut mit dem besten Leistungsangebot überzeugen kann und mit dem weiteren Betrieb dieser Mautsysteme beauftragt wird.

Zudem stehen in zahlreichen Ländern in nächster Zeit Entscheidungen bzw. Ausschreibungen über potenzielle zukünftige ETC- oder ITS-Projekte an, darunter auch landesweite Systeme. In den vergangenen Monaten wurde in Europa Bemaunung wieder vermehrt thematisiert. Dies zeigt, dass der Megatrend zur Finanzierung von Instandhaltung und Ausbau der Infrastruktur – ein wesentlicher Markttreiber – weiterhin besteht.

Wir haben unsere heutige Position erreicht, weil unser Unternehmen stets von Innovationsfreude geprägt war. So ist Kapsch TrafficCom in den vergangenen 15 Jahren zu einem weltweit anerkannten Anbieter von elektronischen Mautsystemen geworden. Auf diesen Lorbeeren werden wir uns nicht ausruhen. Wir müssen uns weiterentwickeln, um auch in Zukunft zu den Besten zu gehören. Das ist unser Ziel.

Ich danke den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der gesamten Kapsch TrafficCom Group, dass sie diesen Weg mit uns gehen. Nur mit ihnen, mit ihrer Motivation und Neugierde können wir unser Ziel erreichen. Hervorheben möchte ich an dieser Stelle auch die engagierte Erarbeitung der Strategie und Kosteneinsparungen durch unser Management Team. Meinem Vorstandskollegen André Laux und dem Aufsichtsrat danke ich für die hervorragende und produktive Zusammenarbeit.

Danken möchte ich auch unseren Investoren, die Kapsch TrafficCom als Wachstumswert sehen und mit uns in die Zukunft blicken, und nicht zuletzt unseren Kunden für ihr Vertrauen in unsere Leistung. Ich hoffe, dass Sie uns weiterhin auf unserem Weg begleiten.



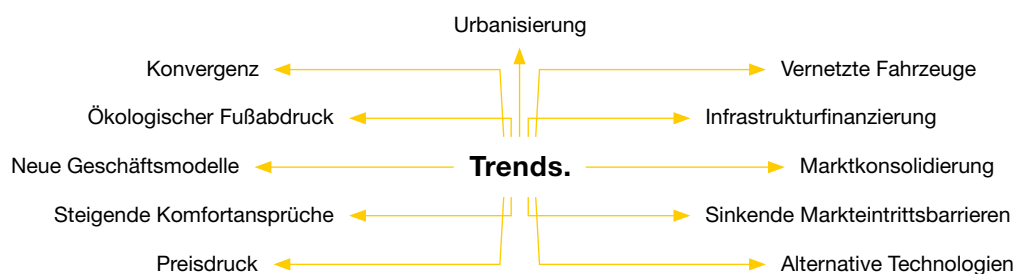
Georg Kapsch
Vorstandsvorsitzender

Unsere Antwort auf richtungweisende Trends.



Die Verkehrswelt verändert sich kontinuierlich, ebenso verändern sich die Nutzer und deren Erwartungen. Kapsch TrafficCom ist gefordert, neue Technologien, Leistungen und Kundenerwartungen zu antizipieren. Wir werden – wie schon oft in der Geschichte des Unternehmens – unsere Lösungen und Geschäftsmodelle anpassen, bei Bedarf Neues entwickeln und die Kapsch TrafficCom Group dadurch auf den zukünftigen Erfolg ausrichten.

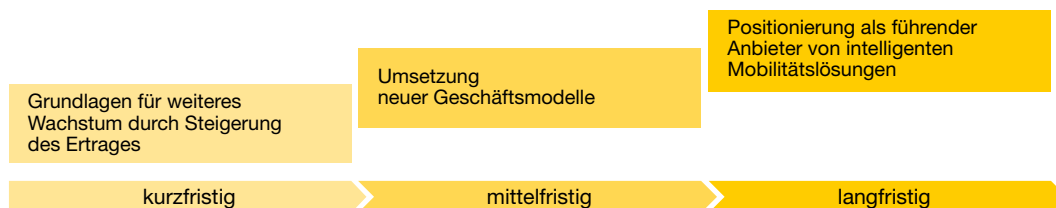
Die wesentlichen Trends in unserem Umfeld



Die vorherrschenden Trends stellen zum Teil erhebliche Herausforderungen dar: Budgetäre Engpässe von Kunden führen zu zunehmendem Preisdruck und der Verzögerung neuer Projekte. Neue, unkonventionelle Technologien und Marktteilnehmer verstärken den Wettbewerb. Auch der Markt für unsere Produkte und Dienstleistungen verändert sich: Gefragt sind, neben landesweiten

Mautsystemen, vermehrt regional, interurban bzw. intraurban und intermodal ausgerichtete Lösungen. Zudem nimmt die technologiebasierte Konvergenz im ITS-Markt zu. Auf diese neuen Herausforderungen reagieren wir mit der Strategie 2020. Die erfolgreiche Umsetzung wird dazu führen, dass Kapsch TrafficCom die starke Position am Markt weiter ausbauen kann.

Unsere Antwort für eine erfolgreiche Zukunft



Strategischer Fahrplan

Seit dem Jahr 2012 haben wir unser Geschäft erfolgreich um ausgewählte Intelligent Transportation Systems (ITS) erweitert und zählen heute neben Electronic Toll Collection (ETC) auch Traffic Management Systems (TMS) zu unserem Kerngeschäft. Diese Bereiche werden wir absichern und stärken.

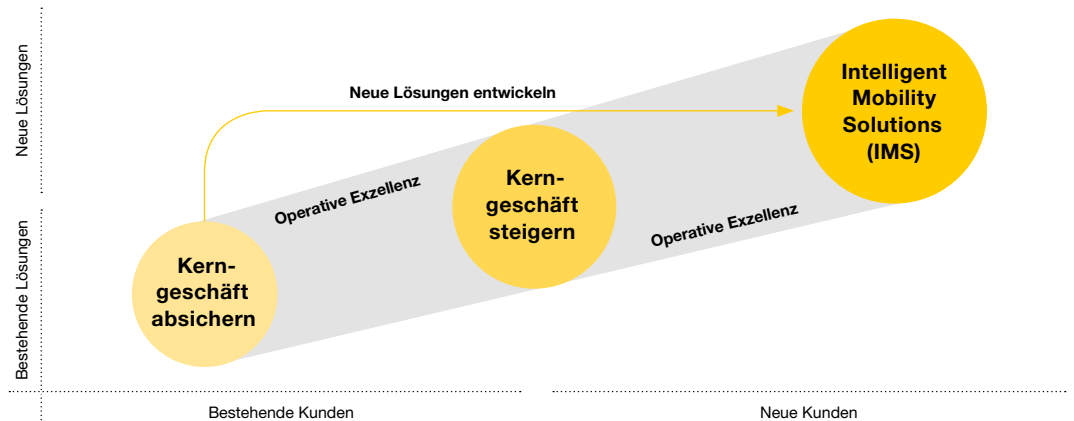
Mit diesen Lösungen wird Kapsch TrafficCom neben den derzeitigen Kunden der öffentlichen Hand zukünftig neue Kundengruppen wie Serviceanbieter oder direkt auch die Endnutzer ansprechen. Dies unterstützt uns auch dabei, unser heutiges Kerngeschäft von Autobahnen in Richtung Stadt zu erweitern.

Die Trends zeigen zudem eine steigende Nachfrage nach intelligenten Mobilitätslösungen. Wir werden daher ein Geschäft mit Intelligent Mobility Solutions (IMS) aufbauen, für das wir neue Geschäftsmodelle entwickeln und integrierte Lösungen anbieten, die mehrere Applikationen miteinander vereinen.

Der geänderte strategische Fahrplan bedeutet für uns, auch Neuland zu betreten, in neue Geschäftsmodelle und Lösungen zu investieren. Die Strategie 2020 wird zu einer kontinuierlichen Transformation des bestehenden Geschäftes von Kapsch TrafficCom führen.

Unsere Veränderung und Prioritäten.

Transformation unseres Geschäftes durch operative Exzellenz



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

Kerngeschäft steigern. In unseren Kerngeschäftsbereichen ETC und TMS streben wir nachhaltiges und profitables Wachstum an. Dadurch können wir unsere führende Position und unsere Expertise ausbauen. Unser Kernportfolio werden wir durch Straffung und Lückenschlüsse weiter optimieren.

Neben organischem Wachstum werden wir mit gezielten Akquisitionen Größenvorteile erzielen und unsere Marktposition ausbauen.

Zusätzlich zu Großsystemen werden wir zukünftig auch verstärkt Lösungen für kleinere und mittlere Straßenbetreiber sowie Konzessionäre anbieten und somit regionale Chancen im Systemgeschäft besser nutzen.

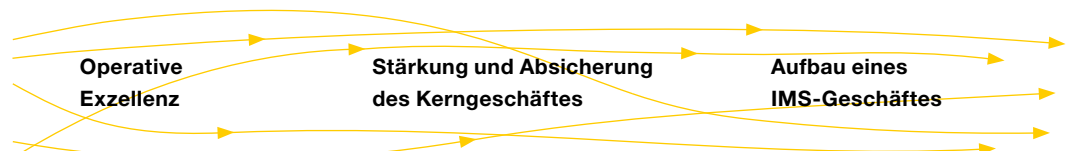
Neue Lösungen entwickeln. Zur Absicherung und Stärkung unseres Kerngeschäftes entwickeln wir neue innovative Produkte und Lösungen, aber auch neue Geschäftsmodelle und Kompetenzen.

Wir begleiten unsere Kunden beim Übergang zu ITS-Lösungen der nächsten Generation – neuartige Mautkonzepte, Smartphone-Anwendungen und Datenlösungen.

Mit einem marktspezifischen Portfolio adressieren wir zusätzliche Marktpotenziale in ausgewählten Schwellen- und Entwicklungsländern.

Intelligent Mobility Solutions (IMS). Wir bauen schrittweise ein IMS-Geschäft auf, das Mobilitätsapplikationen und -dienste, Lösungen für vernetzte Fahrzeuge und den multimodalen Verkehr sowie die Sammlung, Analyse und Bereitstellung von reise- und verkehrsbezogenen Daten umfasst. Dafür engagieren wir uns in den Bereichen Smart Parking und Commercial Vehicle Enforcement und bauen das Public-Transport-Angebot in Kooperation mit unserem Schwesterunternehmen Kapsch CarrierCom aus.

Unsere strategischen Prioritäten



Unser zukünftiges Portfolio und Erfolgsfaktoren.

Unser zukünftiges Portfolio an Mobilitätslösungen



Die Veränderung der Kapsch TrafficCom Group spiegelt sich in dem zukünftigen Portfolio wider. Von einem reinen Systemanbieter und -betreiber verbreitern wir uns auch zu einem Daten- und Serviceanbieter. Neben den Straßenbetreibern sprechen wir zudem Business- und Endkunden an. Die Veränderung der Kapsch TrafficCom Group spiegelt sich in ihrem zukünftigen Portfolio wider. Von einem reinen Systemanbieter und -betreiber verbreitern wir uns zu einem Anbieter von intelligenten Mobilitäts- und Datenlösungen für Geschäftskunden und private Straßenbenutzer. Unser Ziel ist, unseren bestehenden und zukünftigen Kunden Lösungen und Dienstleistungen anzubieten, die sie für den nahtlosen Übergang zu integrierten multimodalen

Services und intelligenten Mobilitätslösungen benötigen. Unser zukünftiges Wachstum wird auch von der fallweise Straffung bzw. Erweiterung unser Kern-dienstleistungen bestimmt, um unseren Kunden mit einem jeweils umfassenden Portfolio kontinuierlich Zugang zu modernsten Mobilitätslösungen zu ermöglichen. Dieses durchgängige und zukunftsorientierte Portfolio gibt für Kapsch TrafficCom die Richtung der nächsten Jahre vor. Für einige Teile gilt es erst die entsprechenden Lösungen auszuarbeiten.

Kapsch TrafficCom sieht den Unternehmergeist und die Bereitschaft, neue Wege zu gehen, auch Risiken einzugehen, als Basis für eine erfolgreiche Zukunft.

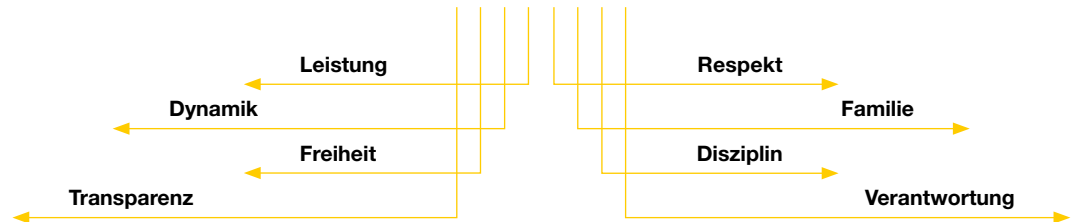
Zukünftige Erfolgsfaktoren

Faktoren für eine erfolgreiche Zukunft

1. Ausrichtung auf bereits profitable Märkte mit attraktiven Nischen
2. Begleitung der Kunden zu intelligenten Mobilitätslösungen
3. Spitzenposition in allen Märkten und Geschäftsfeldern
4. Operative Exzellenz mit Fokus auf globale Best Practices und standardisierte Prozesse
5. Aufbau eines Geschäftes mit Sammlung, Analyse und Bereitstellung von Echtzeitdaten im Verkehr
6. Interoperable Lösungen und Integrationsleistungen
7. Managed Services

Unsere Vision, Mission und Werte.

Unsere Werte.



Unsere Vision.

Wir ermöglichen mit intelligenten Mobilitätslösungen außergewöhnliche Nutzererlebnisse.

Unsere Mission.

Wir machen Mobilitätslösungen intelligent und unterstützen dabei Verkehrsteilnehmer, ihr Ziel komfortabel, sicher, schnell, effizient und ressourcenschonend zu erreichen.

Warum sich Stakeholder im Jahr 2020 für Kapsch TrafficCom entscheiden werden.

Wir haben die Argumente zusammengefasst, warum sich ein Stakeholder – Kunde, Lieferant, Mitarbeiter oder Investor – im Jahr 2020 für Kapsch TrafficCom entscheiden wird.

Diese Argumente sehen wir auch als Leitlinie für die kommenden fünf Jahre, um den Erfolg der definierten Transformation unseres Geschäftes regelmäßig zu überprüfen.

Argumente für Kapsch TrafficCom

1. Kapsch TrafficCom folgt einem zukunftsorientierten Marktsegment und damit einer klaren Vision für eine profitable und nachhaltige Zukunft.
2. Kapsch TrafficCom ermöglicht als führender Anbieter von ITS einschließlich intelligenter Mobilitätslösungen außergewöhnliche Nutzererlebnisse.
3. Kapsch TrafficCom ist den Megatrends, die das Leben und die Erlebnisse der Verkehrsteilnehmer weltweit verändern werden, einen Schritt voraus.
4. Kapsch TrafficCom ist ein weltweit anerkannter Arbeitgeber, der lebenslanges Lernen und Karrierechancen in einer leistungsorientierten Arbeitsumgebung bietet.
5. Kapsch TrafficCom wächst schneller als der Wettbewerb, mit unternehmerischem Spirit und dem Wunsch nach Weiterentwicklung; all das ist wesentlich für Innovation, technische Führerschaft und Rendite für Investoren.

Unser Unternehmen.

Wo Sie einen Ort am anderen Ende der Welt sehen, sehen wir eine Welt voller Möglichkeiten.



Weil wir stets unsere Perspektive anpassen und globale Herausforderungen mit lokalen Lösungen aus dem Bereich Intelligent Transportation Systems meistern. Egal, ob in San Francisco, in Melbourne, in Südafrika oder in Wien: Unsere engagierten Mitarbeiterinnen

und Mitarbeiter sorgen für mehr Kundennähe und eine bessere Betreuung vor Ort. Denn mehr lokales Know-how und mehr lokale Wertschöpfung sorgen schlussendlich auch für mehr globales Wachstum in allen unseren Geschäftssegmenten.



Verwandeln Sie Ihre Bilder auf more.kapsch.net
in kreative Kaleidoskop-Motive.

Unser Profil.

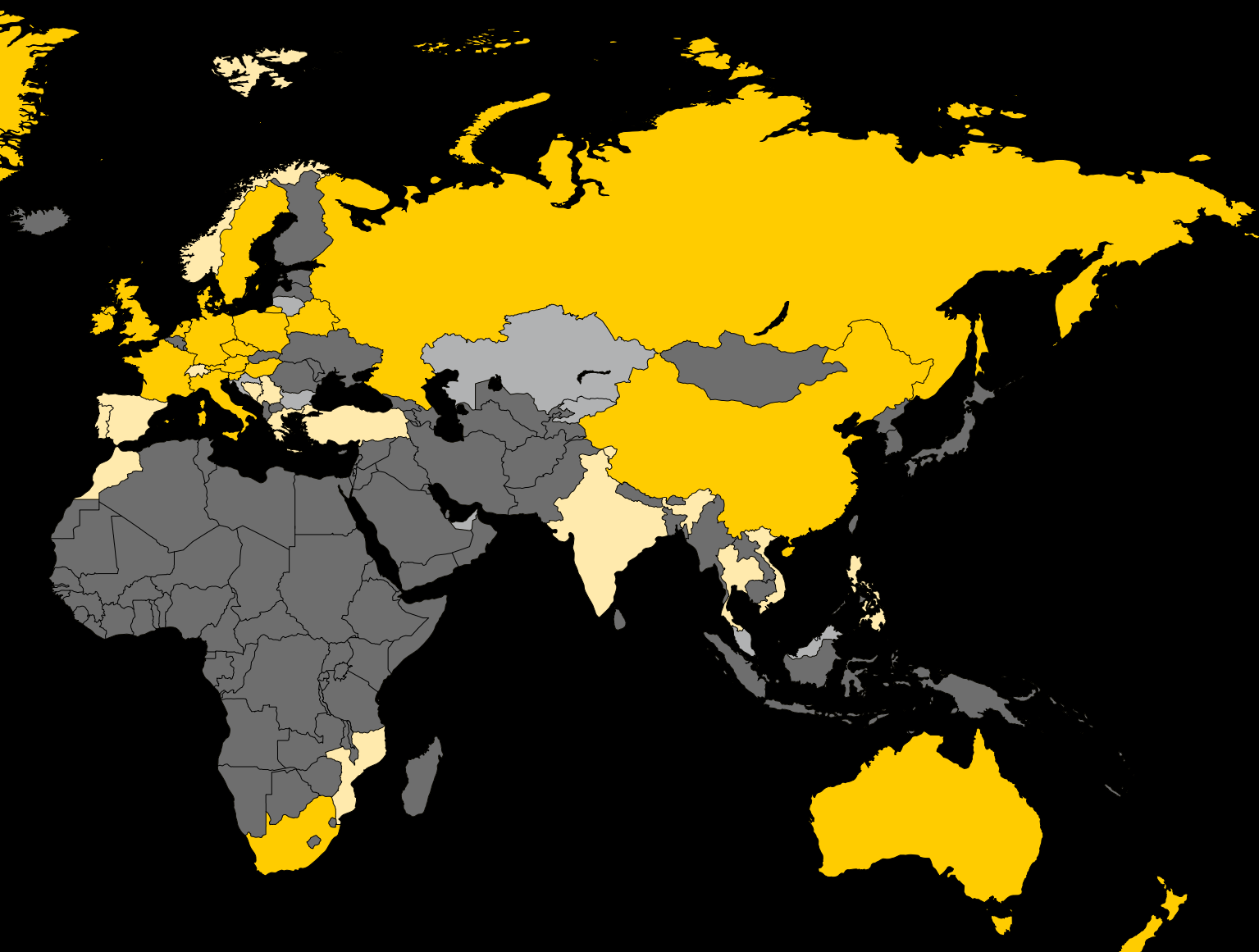
Argentinien
Australien
Bosnien-Herzegovina
Brasilien
Bulgarien
Chile
China
Costa Rica
Dänemark
Deutschland
Ecuador
Frankreich
Griechenland
Indien
Irland
Italien
Kanada
Kasachstan
Kirgisistan
Kolumbien
Kroatien
Litauen
Malaysia
Marokko
Mexiko
Montenegro
Mozambique
Neuseeland
Niederlande
Norwegen
Österreich
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 derzeit auf ITS, die auf die Sicherheit, Verfügbarkeit und Qualität der Infrastruktur abzielen – wir bezeichnen sie als Betreiber-/Infrastruktur-orientierte ITS. Die Adressaten dafür sind Regierungen und deren Behörden, Straßen- und Mautbetreiber sowie Konzessionäre.

Unsere Lösungen umfassen derzeit Systeme für Mauteinhebung, städtische Zufahrtsregelung, Parken sowie Verkehrsmanagement. 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 und Verkehrsmanagementsysteme zu entwickeln, zu errichten und zu betreiben. Dabei decken wir mit durchgängigen Lösungen die gesamte Wertschöpfungskette unserer Kunden, von Komponenten über Design und Errichtung von Systemen bis zum Betrieb, aus einer Hand ab.





■ Referenzen und Niederlassungen ¹

■ Referenzen ohne Niederlassungen ¹

■ Niederlassungen ¹ ohne Referenzen

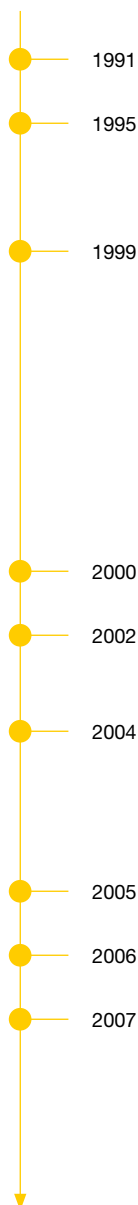
■ keine Referenzen oder Niederlassungen ¹

¹ einschließlich Tochtergesellschaften und Repräsentanzen

Referenzen in 44 Ländern auf allen Kontinenten machen uns zu einem weltweit anerkannten Anbieter im Bereich elektronische Mauteinhebung. Dazu zählen fünf landesweite Systeme und mehrere Systeme auf einzelnen Straßenabschnitten, Brücken und in 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 3.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erzielten im Wirtschaftsjahr 2014/15 einen Umsatz von 456 Mio. EUR. Rund 60 % davon entfielen auf Europa und jeweils rund 20 % auf Amerika und sonstige Regionen.

Unsere Unternehmensgeschichte.



Unternehmens-Meilensteine

1991 Gründung als Teil der seit 1892 bestehenden Kapsch Group

1995

1999

Erwerb der Sparte Mautsysteme von Bosch Telecom, Deutschland

2000

Erwerb der Combitech Traffic Systems AB, Schweden

2002

Abspaltung der Kapsch TrafficCom AG aus der Kapsch AG

2004

2005

Gründung der Kapsch Telematic Services GmbH, Österreich

2006

Erwerb der DPS Automation S.A., Argentinien

2007

Börseneinführung am 26. Juni 2007

Geschäfts-Meilensteine

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

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

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

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

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

► Start des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in Österreich

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

► Start des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in der Tschechischen Republik

► Auftrag zur Errichtung eines elektronischen Mautsystems in Neuseeland

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

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

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

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

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

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

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

Im Jahr 2008 gelang durch den Erwerb von Assets der TechnoCom Corp., USA, der Einstieg in den nord-amerikanischen 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 2015: 19,48 %) der Anteile an dem norwegischen Mitbewerber Q-Free ASA.

Im Jahr 2010 erfolgte die Übernahme eines Anteils von 51,43 % (31. März

2015: 62,91 %) an dem südafrikanischen Anbieter von Verkehrsmanagementtechnologien TMT Services and Supplies (Proprietary) Limited.

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

Im Wirtschaftsjahr 2014/15 definierte Kapsch TrafficCom die Strategie 2020 und erweiterte kurz nach dem Bilanzstichtag mit der Beteiligung an dem jungen kalifornischen Unternehmen Streetline, Inc. das Angebot um Smart-Parking-Lösungen.

Unser Angebot heute.

Mauteinhebung



Satellitenbasierte Maut-einhebung im Fließverkehr

Terrestrische Mauteinhebung im Fließverkehr

Konventionelle Mautstationen

Städtische Zufahrtsregelung und Parken



Stadtmaut

Zonen mit beschränkter Zufahrt

Umweltzonen

Parken

Verkehrsmanagement



Autobahnen

Tunnel

Brücken

Steuerung von Sonderspuren


Unsere Lösungen. Wir unterteilen unser Angebot in Mauteinhebung, städtische Zufahrtsregelung und Parken, Verkehrsmanagement, Verkehrsüberwachung, Kontrolle von Nutzfahrzeugen, elektronische Fahrzeugregistrierung und V2X Kooperative Systeme. Wir zählen Mauteinhebung und Verkehrsmanagement zu unserem Kerngeschäft.

Mauteinhebung. Unser Angebot umfasst Komponenten, Subsysteme und Systeme sowie durchgängige Mautlösungen, mit deren Einnahmen die Verkehrsinfrastruktur finanziert werden kann und mit denen sich zudem verschiedene verkehrspolitische Maßnahmen umsetzen lassen. Wir wenden alle Methoden zur Mauteinhebung an und können unseren Kunden dadurch die ideale Lösung bis hin zu einem kompletten Migrationspfad anbieten, von manueller 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 Parken. Unser Angebot umfasst verschiedene Lösungen für die Zufahrtsregelung, mit denen der Verkehr in den Städten gesteuert und auf Wunsch vergebührt werden kann. Die Komplettlösungen unterstützen dabei eine Vielzahl von Gebührenberechnungsarten – abhängig von der Tageszeit, der Dauer des Aufenthaltes, der Emissionsklasse oder vom Verkehr. Die Lösungen werden abhängig von den Anforderungen auf unterschiedliche Basistechnologien aufgesetzt.

Verkehrsmanagement. Unser Angebot umfasst Lösungen zur Überwachung und Steuerung des Straßenverkehrs, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, den Verkehrsfluss zu optimieren und verkehrsbedingte Umweltbelastungen zu reduzieren. Wir bieten Komplettlösungen für die Verkehrssteuerung auf Autobahnen, in Tunnel, auf Brücken und kontrollierten Spuren. Sie ermöglichen die Störfallerkennung sowie die Bereitstellung von Verkehrsinformationen, mit denen Straßenbetreiber den Verkehr optimal regeln und den Verkehrsteilnehmern umfassende Informationen bereitstellen können.

Verkehrsüberwachung



Ampelüberwachung

Geschwindigkeitsüberwachung


Section Control

Gewichtsüberwachung

Überwachung von Sonderspuren

Kennzeichenüberwachung

Kontrolle von Nutzfahrzeugen




Elektronische Fahrzeugkontrolle

Elektronische Fahrzeugüberprüfung

Elektronische Fahrzeuginspektion

Elektronische Fahrzeugregistrierung



Fahrzeugregistrierung

Fahrzeugkonformität

Fahrzeugüberwachung

V2X Kooperative Systeme



Fahrzeugkomponenten

Straßenseitige Stationen

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

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

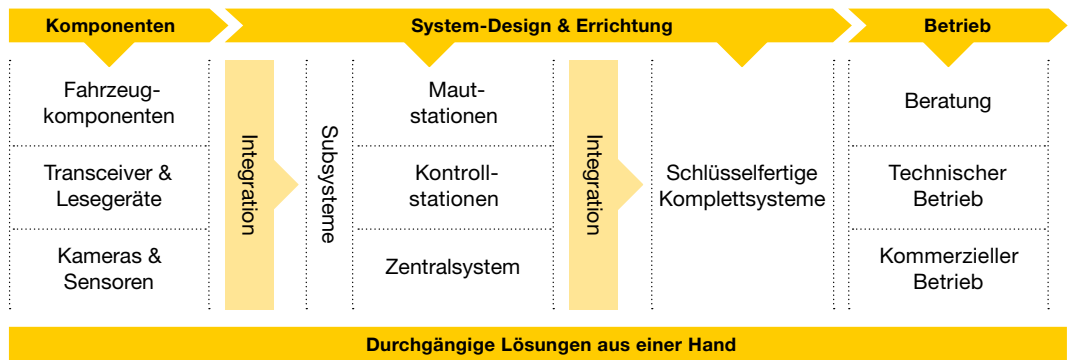
Elektronische Fahrzeugregistrierung. Unser Angebot umfasst Lösungen, um mittels elektronischer Kennzeichen die Fahrzeugregistrierung zu verbessern, Kennzeichenfälschung zu verhindern und dadurch insgesamt die Verkehrs- und öffentliche Sicherheit zu erhöhen. Die Lösungen erlauben darüber hinaus die zentrale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

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

Unser Geschäftsmodell heute.

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.



Komponenten













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

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

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

An unseren zwei Fertigungsstandorten in Österreich und Kanada produzieren wir die Kernkomponenten auf dem neuesten Stand der Technik und im Einklang mit ISO-Standards. Besonderes Augenmerk legen wir auf Flexibilität und Kundenzufriedenheit sowie auf eine umweltverträgliche Produktion.

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

Fahrzeugkomponenten		Transceiver & Lesegeräte		Kameras & Sensoren	
					
5,8GHz CEN DSRC OBU	5,9GHz WAVE DSRC OBU	5,8GHz CEN DSRC TRX	5,9GHz WAVE DSRC TRX	Fahrzeugregistrierung	Fahrzeugerkennung
					
915-MHz-Transponder	Hybrid GNSS/DSRC OBU	915-MHz-Lesegerät	Handlesegerät	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 Maut- und Kontrollstationen sowie das Zentralsystem sind wesentliche Bausteine eines Systems und erfüllen spezifische Funktionen wie die Mauteinhebung und deren Kontrolle, die Verkehrsrechtsüberwachung oder das Verkehrsmanagement.

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

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

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

Unsere Zielgruppen.

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

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

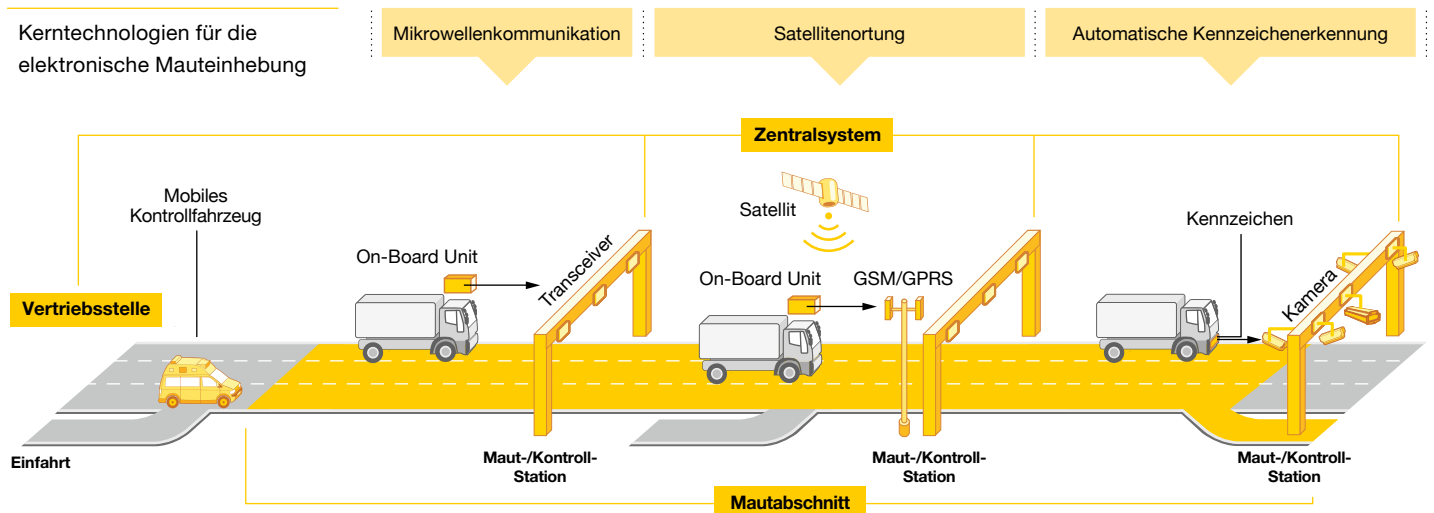
Mit unserem Betrieb adressieren wir Frächter und Fahrzeuglenker, sofern wir ein System für unseren Endkunden betreiben.

Betrieb

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

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

Kerntechnologien für die elektronische Mauteinhebung



Unsere ausgewählten Projekte und Referenzen.

Europa

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

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



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



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



In Weißrussland nahmen wir 2013 die erste Ausbaustufe des elektronischen Mautsystems BelToll für alle Fahrzeuge über 3,5t Gesamtgewicht sowie Personenkraftwagen auf der Durchfahrt in Betrieb und haben das System auf nunmehr rund 1.200km erweitert.



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



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 1.400km Autobahnen und Schnellstraßen verantwortlich. Das System wurde in nur neun Monaten implementiert und 2007 in Betrieb genommen.

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



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



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

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



Amerika

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



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



In den USA zählen zu den Meilensteinen der ITS-Anwendungen die Interoperabilität zwischen einem elektronischen LKW-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.



Sonstige Länder

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



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



In Südafrika installierten wir im Jahr 2002 das erste einspurige elektronische Mautsystem am afrikanischen Kontinent auf dem Platinum Toll Highway. In 2013 startete das elektronische Mautsystem für den mehrspurigen Fließverkehr für alle Fahrzeugklassen auf 185 km in der südafrikanischen Provinz Gauteng.



In Neuseeland wurden wir 2007 mit Errichtung und Betrieb eines elektronischen Mautsystems beauftragt.



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



In Thailand errichteten wir im Jahr 2008 Mautsysteme für drei der größten Stadtautobahnen in Bangkok.



Unsere Aktie.

Wo Sie eine Verbindung von
Stadtteilen sehen, sehen wir die
Vernetzung von Welten.



Weil wir laufend unseren Blickwinkel ändern, um die Verbindung von Welten, von Technologie und Mensch stets neu zu beurteilen. Nur so gelingt der Brückenschlag zwischen Tradition und Innovation. Dies spiegelt

sich auch in der Kapsch TrafficCom Aktie wider, die für Kontinuität, Nachhaltigkeit und Vertrauen steht. Eine solide Basis, auf die man sich auch in bewegten Zeiten zu jeder Zeit verlassen kann.



Unsere Aktie im Detail.

Die Kurse einiger internationaler Aktienindizes erreichten im Berichtszeitraum neue Höchststände.

Der Kurs der Kapsch TrafficCom Aktie ging im Wirtschaftsjahr 2014/15 um 40 % zurück.

Aktienmärkte im Wirtschaftsjahr 2014/15.

Internationale Aktienmärkte. Die internationalen Börsen spiegelten im Jahr 2014 die weltweit uneinheitliche Konjunktorentwicklung wider. Notenbankentscheidungen prägten das kurzfristige Geschehen ebenso wie politische Krisen. Insgesamt war ein Aufwärtstrend zu beobachten, der an Europas Börsen zunächst aufgrund der Schwierigkeiten einiger Volkswirtschaften der EU und des Russland-Ukraine-Konflikts schwächer ausfiel. Im ersten Quartal des Jahres 2015 war vor allem an den europäischen Börsen eine Erholung spürbar.

Der Dow Jones Industrial erreichte im Berichtszeitraum von 1. April 2014 bis 31. März 2015 neue Höchststände und stieg im Dezember erstmals über 18.000 Punkte. Zum Ende des Wirtschaftsjahres lag der Index der US-Börse um 8 % über dem Vorjahreswert. Auch der japanische Nikkei 225 durchbrach erstmals seit 2007 wieder die 18.000-Punkte-Marke, er schloss um 30 % höher als im Vorjahr.

Die europäischen Börsenindizes konnten vor allem in den ersten Monaten 2015 stark an Wert zulegen, der Euro Stoxx 50 stieg um 17 % an. Der deutsche DAX-Index hob sich im gesamten Berichtszeitraum mit historischen Höchstwerten vom Europa-Durchschnitt ab und erzielte eine Jahresperformance von 25 %.

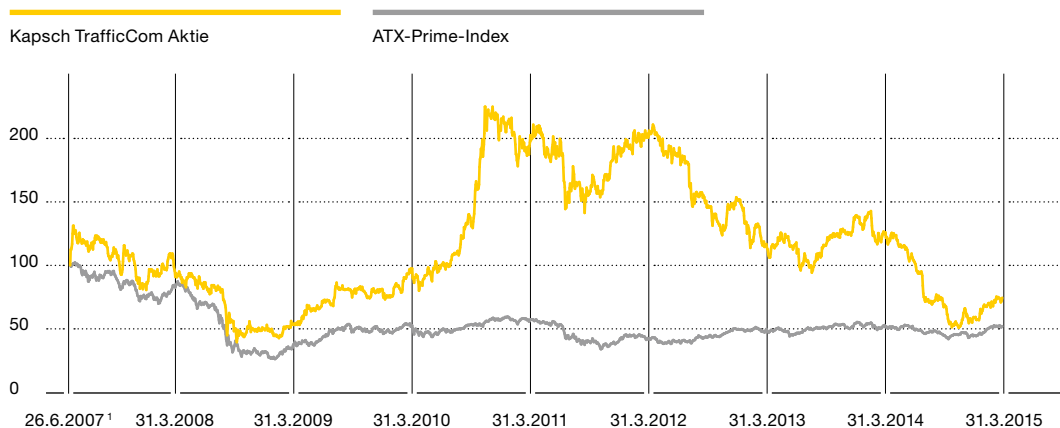
Wiener Börse. An der Wiener Börse blieb die Entwicklung der Aktienkurse im Berichtszeitraum hinter der internationalen Performance zurück. Im ersten Quartal des Jahres 2015 konnten die Verluste der Vorquartale wettgemacht werden und der ATX lag per 31. März 2015 bei 2.509,82 Punkten, nur noch 1 % unter dem Vorjahreswert. Der ATX-Prime-Index schloss ebenfalls mit einem Minus von 1 %.

Unsere Aktie im Wirtschaftsjahr 2014/15.

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, in dem österreichischen Nachhaltigkeitsindex VÖNIX und seit Mai 2013 auch im ATX-Global-Players-Index der Wiener Börse enthalten.

Das Grundkapital der Kapsch TrafficCom AG beträgt 13,0 Mio. EUR und ist aufgeteilt in 13 Mio. nennbetragslose Stückaktien. Der Aktienkurs verzeichnete im Berichtszeitraum einen starken Rückgang. Nach einem Wertzuwachs um 8 % im Vorjahr auf 39,99 EUR per 31. März 2014 gab der Kurs bereits im ersten Quartal des Wirtschaftsjahres wieder nach. Ende Juli setzte ein Kursrutsch ein, und am 14. November lag die Aktie bei einem Jahrestiefstand von 16,27 EUR. Nach einem kräftigen Anstieg Anfang Dezember setzte schließlich ein kontinuierlicher Aufwärtstrend ein, und die Aktie konnte im letzten Quartal des Wirtschaftsjahres 2014/15 um 36 % an Wert zulegen. Für das gesamte Jahr war die Performance dennoch entgegen den internationalen Börsentrends mit -40 % negativ. Der Schlusskurs per 31. März 2015 betrug 23,85 EUR.

Der Kursverlauf seit dem Börsegang von Kapsch TrafficCom im Jahr 2007 zeigt insgesamt starke Schwankungen. Dem tiefsten Kurs von 12,65 EUR am 7. November 2008 steht ein Höchstwert von 72,00 EUR am 7. und 30. Dezember 2010 gegenüber. Zum Ende der Berichtsperiode lag der Aktienkurs um rund ein Viertel unter dem Emissionskurs von 32,00 EUR. Damit entwickelte sich die Kapsch TrafficCom Aktie insgesamt besser als der österreichische ATX- und ATX-Prime-Index, die in diesem Zeitraum ein Minus von 48 % verzeichneten. Der deutsche DAX legte hingegen um 52 % an Wert zu.

Entwicklung Kapsch TrafficCom Aktie und ATX-Prime-Index von 26. Juni 2007 bis 31. März 2015


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

Durch den niedrigen Aktienkurs reduzierte sich die Börsenkaptalisierung auf 310,0 Mio. EUR und der Handelsumsatz ging zurück.

Bezogen auf den Schlusskurs der Aktie von 23,85 EUR am 31. März 2015 beträgt die Börsenkaptalisierung der Kapsch TrafficCom AG 310,0 Mio. EUR (31. März 2014: 519,9 Mio. EUR). Der durchschnittliche Tagesumsatz der Kapsch TrafficCom Aktie an der Wiener Börse betrug 0,63 Mio. EUR und lag damit rund ein Drittel unter dem Vorjahreswert von 0,97 Mio. EUR (Doppelzählung).

Aktienkennzahlen		2012/13	2013/14	2014/15
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Aktien	in Mio.	13,00	13,00	13,00
Ergebnis je Aktie ¹	in EUR	0,75	-0,33	0,28
Dividende je Aktie	in EUR	0,40	0,00	0,50 ⁵
Free Cashflow je Aktie	in EUR	3,61	-2,04	5,14
Emissionspreis je Aktie ²	in EUR	32,00	32,00	32,00
Ultimokurs ³	in EUR	37,02	39,99	23,85
Ultimo Kurs-Gewinn-Verhältnis ³		49,17	-120,9	85,42
Ultimo Börsenkaptalisierung	in Mio. EUR	481,26	519,87	309,99
Performance der Aktie	in %	-41,70	8,02	-40,37
Performance ATX Prime	in %	8,37	10,01	0,47
Durchschnittliches tägliches Handelsvolumen ⁴	in Mio. EUR	1,22	0,97	0,63

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 9. September 2015

Der Dividendenvorschlag von 0,50 EUR entspricht einer überdurchschnittlichen Ausschüttungsquote.

Dividendenpolitik.

Kapsch TrafficCom verfolgt eine langfristig orientierte Dividendenpolitik. Diese sieht vor, dass die Dividendenausschüttung im langjährigen Durchschnitt rund einem Drittel des Konzernjahresgewinnes entspricht. Zusätzlich wird der Aspekt einer kontinuierlichen absoluten Ausschüttungshöhe miteinbezogen, wenn die langfristige Entwicklung des Unternehmens dies zulässt. Für das vorige Wirtschaftsjahr 2013/14 wurde aufgrund des außerordentlich niedrigen Periodenergebnisses einmalig keine Dividende ausgeschüttet. Für den Berichtszeitraum wird der Vorstand der Hauptversammlung am 9. September 2015 eine Dividendenausschüttung in Höhe von 0,50 EUR je Aktie vorgeschlagen. Diese überdurchschnittliche Ausschüttungsquote wird im Zusammenhang mit der Ergebnisverbesserung, der guten Liquidität und der langfristigen Strategie des Unternehmens gesehen.

Aktionärsstruktur.

Zum Bilanzstichtag am 31. März 2015 befanden sich rund 36,9 % der Aktien im Streubesitz (31. März 2014: 34,1 %). Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH erhöhte im dritten Quartal ihre Beteiligung auf 63,1 % (31. März 2014: 61,9 %). Darüber hinaus bestanden zum Stichtag keine meldepflichtigen Beteiligungen (31. März 2014: 4,0 % Schroders plc, Tochtergesellschaften sowie verbundene Unternehmen).

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

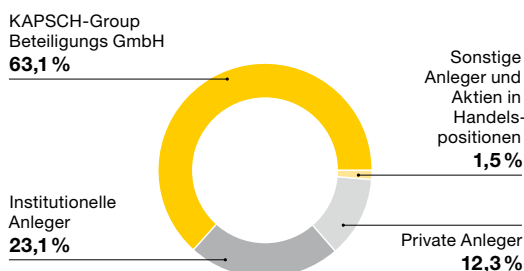
und der Children of Elisabeth-Privatstiftung, drei Privatstiftungen nach österreichischem Privatstiftungsgesetz, gehalten werden. Jede dieser Privatstiftungen wird von einem eigenen Stiftungsvorstand geleitet, und keine Person ist im Vorstand von mehr als einer der drei Privatstiftungen vertreten. Die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

Streubesitz. Die Kapsch TrafficCom AG hat eine breit gestreute Aktionärsstruktur. Neben dem Kernaktionär KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH dominieren mit 23,1 % institutionelle Anleger, wovon 63,7 % auf die zehn größten Investoren entfallen. Der Anteil an Privataktionären erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr erneut. Nach Kenntnis des Unternehmens halten diese nun 12,3 % der Aktien. Die verbleibenden 1,5 % entfallen auf sonstige Anleger und Aktien in Handelspositionen.

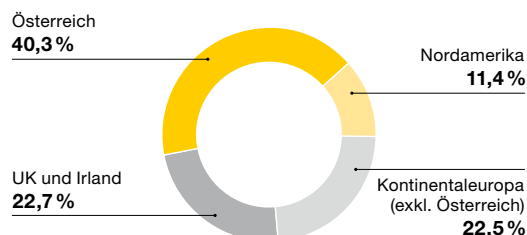
Die regionale Verteilung der institutionellen Anleger zeigt eine signifikante Steigerung in Österreich, während der Anteil der UK- und Irland-Investments zurückging. Die Mehrheit der institutionellen Investoren befindet sich nun in Österreich (40,3 %), 22,7 % sind im angelsächsischen Raum in UK und Irland, 22,5 % in Kontinentaleuropa exklusive Österreich. Die übrigen 11,4 % sind Investoren in Nordamerika. Klassifiziert nach Investorentyp verfolgen institutionelle Investoren von Kapsch TrafficCom vermehrt eine Wert-Strategie (50,1 %), weitere 20,6 % eine GARP-Strategie (growth at a reasonable price).

Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hält als Kernaktionär 63,1 % der Aktien.

Aktionärsstruktur zum Stichtag 31. März 2015



Regionale Verteilung der institutionellen Anleger



Durch den vorzeitigen Rückkauf von Anleihe-Anteilen reduzierte sich das Volumen im Mai 2015 auf 70,8 Mio. EUR.

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 im Corporates-Prime-Segment für Anleihen an der Wiener Börse enthalten. Kapsch TrafficCom verpflichtet sich damit zu erhöhter Transparenz durch zusätzliche Informationen für Anleiheinvestoren. Das generierte Kapital wurde zur Finanzierung der Akquisition von Mark IV IVHS Ende des Jahres 2010 und zur Deckung des Kapitalbedarfes in weiteren Projekten verwendet. Zum Stichtag 31. März 2015 notierte die Anleihe

bei einem Kurs von 104,45 %. Nach Kenntnis des Unternehmens wird die Kapsch TrafficCom Anleihe überwiegend von privaten Investoren gehalten, darüber hinaus sind in- und ausländische institutionelle Anleger beteiligt.

Von 28. April 2015 bis 19. Mai 2015 bot Kapsch TrafficCom den Rückkauf von Anleihe-Anteilen zu einem Kurs von 105,75 % an. Insgesamt wurden 4.182 Anteile mit einer Stückelung von 1.000 EUR erworben und am 22. Mai 2015 der Oesterreichischen Kontrollbank zur Entwertung übergeben. Seither haftet die Unternehmensanleihe mit unveränderter Laufzeit bis November 2017 nur noch mit 70,8 Mio. EUR aus.

Anleihekennzahlen		2012/13	2013/14	2014/15
Eigenkapital	in Mio. EUR	236,7	213,1	219,4
Eigenkapitalquote	in %	41,7	37,6	42,5
Nettoverschuldung	in Mio. EUR	-40,5	-93,4	-35,9
Entschuldungsdauer (Nettoverschuldung/EBITDA)	in Jahren	1,19	2,53	0,58
Zinsaufwand	in Mio. EUR	7,2	5,5	6,0
Zinsdeckungsgrad 1 (EBIT/Zinsaufwand)	in %	2,30	3,70	5,47
Zinsdeckungsgrad 2 (EBITDA/Zinsaufwand)	in %	4,77	6,74	10,27
Ultimokurs Anleihe	in %	106,75	105,15	104,45

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 vier 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 eine angemessene Bewertung der Aktie und der Anleihe zu ermöglichen.

Im Wirtschaftsjahr 2014/15 führten der Vorstandsvorsitzende und das Investor-Relations-Team zahlreiche Investorenengespräche 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 vier Instituten gecovert (in alphabetischer Reihenfolge):

- ▶ 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.

Wo Sie eine Stadt sehen, sehen wir
die Verantwortung zu Nachhaltigkeit.



Weil wir laufend unsere Perspektive verändern, um hinter unseren einzelnen Lösungen stets das große Ganze im Fokus zu behalten. Es liegt in unserer Verantwortung, mit unseren Produkten und Innovationen einen aktiven Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung unserer

Gesellschaft zu leisten. Zum Beispiel durch die umwelt- und ressourcenschonende Gestaltung von intelligenten Verkehrssystemen. Vor allem im urbanen Bereich, wo die Herausforderungen der Zukunft mehr werden, nutzen wir unser Potenzial, um den entscheidenden Schritt voraus zu sein.



Verwandeln Sie Ihre Bilder auf [more.kapsch.net](https://www.more.kapsch.net)
in kreative Kaleidoskop-Motive.

Corporate-Governance-Erklärung.

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

Corporate Governance Kodex. Vorstand und Aufsichtsrat entschieden im Juni 2007, die Vorschriften des Österreichischen Corporate Governance Kodex („Kodex“), soweit diese der spezifischen Unternehmenssituation entsprechen, anzuwenden. Der Kodex in der Fassung von Juli 2012 sowie in der aktuellen Fassung von Jänner 2015 steht unter www.corporate-governance.at zum Download zur Verfügung. Die Evaluierung über die Einhaltung des Kodex wird jährlich durch den Compliance Officer und die Konzernrevision durchgeführt.

In dem zum 31. März 2015 zu Ende gegangenen Wirtschaftsjahr 2014/15 wandte die Kapsch TrafficCom AG alle „L-Regeln“ und „C-Regeln“ des Kodex in der Fassung von Juli 2012 an, mit Ausnahme

- ▶ C-Regel 53 – die Gesellschaft legte über die Generalklausel der Kriterien der Unabhängigkeit hinausgehend keine weiteren Kriterien der Unabhängigkeit fest, da sie zusätzliche Kriterien nicht als sinnvoll erachtet;
- ▶ C-Regel 62 – eine externe Evaluierung der Einhaltung der C-Regeln erfolgte bislang nicht; sowie
- ▶ C-Regel 67 – aufgrund der besonderen Wettbewerbssituation der Gesellschaft werden nicht sämtliche neuen Tatsachen, welche die Gesellschaft Finanzanalysten mitteilt, zeitgleich allen Aktionären zur Verfügung gestellt.

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

Management und Aufsichtsstruktur.

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

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

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



v.l.n.r.:
Georg Kapsch, Vorstandsvorsitzender
André Laux, Mitglied des Vorstandes

Vorstand.

36

Name	Zuständigkeitsbereich	Geburtsjahr	Jahr Erstbestellung	Jahr Ablauf laufende Bestellung
Georg Kapsch Vorsitzender/CEO	Finanzen & Administration, Mergers & Acquisitions, Investor Relations, Compliance, Strategie, Recht, Internationale Tochtergesellschaften & Managementsysteme, Personalwesen, Marketing & Kommunikation, Solution Management, Engineering und Vertriebsregion Nordamerika	1959	2002	2017
André Laux Mitglied/COO	Vertriebsregion 1 und 2 ¹ , Produktion & Logistik 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

Im Wirtschaftsjahr 2014/15 bestand der Vorstand aus zwei 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.

André Laux ist seit Dezember 2007 für die Kapsch TrafficCom Group tätig und seit 1. April 2010 Mitglied des Vorstandes der Kapsch TrafficCom AG. Im November 2014 wurde er zum COO ernannt. Zudem übt er Funktionen in direkten und indirekten Beteiligungen der Kapsch TrafficCom AG aus. Er begann nach seinem betriebswirtschaftlichen Studium in Deutschland und England seine berufliche Laufbahn in verschiedenen Vertriebs- und Managementfunktionen (1988–1997) im In- und Ausland. 1997 wurde er Geschäftsführer des deutschen Chipkarten-Produzenten ODS Landis & Gyr in München. 2000 wechselte André Laux innerhalb der Unternehmensgruppe als Vorstandsvorsitzender zur Skidata AG nach Salzburg. 2004 übernahm er die Position des Vorstandsvorsitzenden der Winter AG in München.

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

Bezüge Vorstand 2014/15 in TEUR

	Fix	Variabel	Gesamt
Georg Kapsch	601	42	643
André Laux	372	100	472
Total	972	142	1.114

„Regelmäßige Vorstandssitzungen garantieren, dass unsere gegenseitige Information auch institutionalisiert ist.“

André Laux, COO

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

Vergütung. Im Wirtschaftsjahr 2014/15 beliefen sich die fixen und variablen Bezüge der Vorstandsmitglieder inklusive der seitens der Kapsch AG erfolgten Verrechnung der Leistungen von Georg Kapsch auf insgesamt 1,11 Mio. EUR (Wirtschaftsjahr 2013/14: 1,40 Mio. EUR).

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

André Laux. Die Bezüge von André Laux sind in einem Vergütungssystem festgelegt, das neben der fixen eine variable Vergütung von maximal 43 % der fixen Vergütung vorsieht. Die variable Vergütung 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.

Aktienoptionsprogramm. Bei der Kapsch TrafficCom AG besteht kein Aktienoptionsprogramm.

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

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

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

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

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

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

Dr. Kari Kapsch ist seit Juni 2002 Mitglied und seit Juni 2005 Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates der Kapsch TrafficCom AG. Zuvor war er bereits von Juni bis Dezember 2002 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. Er ist Mitglied der Geschäftsführung der Kapsch ConnexPlus GmbH, der Kapsch Immobilien GmbH, der ASIMMOG Verwaltungs- und Verwertungs GmbH sowie Mitglied des Vorstandes der ASIMMOG Privatstiftung, Mitglied des Vorstandes der Österreichisch-Arabischen Handelskammer (AACC), Mitglied der Spartenkonferenz in der Wirtschaftskammer Österreich/Sparte Industrie, Mitglied der Fachvertreter Maschinen und Metallwaren in der Wirtschaftskammer Österreich/Sparte Industrie und Mitglied des Vorstandes des Österreichischen Verbandes für Elektrotechnik (OVE).

Kari Kapsch ist in mehreren branchenbezogenen Vereinigungen aktiv und ist seit 2012 Mitglied des Vorstandes der Fachhochschule Technikum Wien und Mitglied des Ausschusses des Fachverbandes der Elektro- und Elektronikindustrie. Davor war er von 1996 bis 2002 Vorstandsvorsitzender der „Jungen Industrie Wien“ und stellvertretender Vorsitzender der „Jungen Industrie Österreich“.

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. Sabine Kauper studierte Betriebswirtschaftslehre mit den Schwerpunkten Steuern und Prüfungswesen. Zudem absolvierte sie eine Ausbildung zum qualifizierten Aufsichtsrat mit einer Zertifizierung durch die Deutsche Börse AG.

Von Dezember 2012 bis 2013 war Sabine Kauper Geschäftsführerin für Restrukturierung in einem

„Mit Aufsicht und Rat unterstützen wir den Vorstand bei aktuellen Entwicklungen und der strategischen Ausrichtung des Unternehmens.“

Franz Semmernegg,
Vorsitzender des Aufsichtsrates

Name	Position	Geburtsjahr	Jahr Erstbestellung	Jahr Ablauf laufende Bestellung
Franz Semmernegg	Vorsitzender	1968	2002	2016
Kari Kapsch	Stv. Vorsitzender	1964	2002	2016
Sabine Kauper	Mitglied ¹	1968	2011	2018
Harald Sommerer	Mitglied ¹	1967	2013	2016
Christian Windisch	Mitglied ²	1963	2002	—
Claudia Rudolf-Misch	Mitglied ^{2,3}	1967	2010	—
Manfred Schmid	Mitglied ^{2,3}	1964	2014	—
Martin Gartler	Mitglied ^{2,3}	1970	2015	—

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

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

3 Claudia Rudolf-Misch wurde mit 20. November 2014 von Manfred Schmid abgelöst, der mit 11. März 2015 durch Martin Gartler ersetzt wurde

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

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

technik AG, davon zwischen 1998 und 2005 als CFO und von 2005 bis Januar 2010 als CEO.

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

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

Die Hauptversammlung 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 1. September 2014 wurde dem Aufsichtsratsmitglied Sabine Kauper und mit Hauptversammlungsbeschluss vom 12. September 2013 dem Aufsichtsratsmitglied Harald Sommerer eine Vergütung von TEUR 4 pro Sitzung gewährt. Für das abgelaufene Geschäftsjahr wurden Vergütungen in Höhe von TEUR 46 inklusive Reisekosten im Aufwand erfasst, wobei TEUR 8 das Wirtschaftsjahr 2013/14 betroffen haben. In Höhe von TEUR 8 ist eine Rückstellung für das von der Hauptversammlung noch zu genehmigende Sitzungsgeld von Harald Sommerer für seine Teilnahme an den Prüfungsausschusssitzungen enthalten (unter der Annahme, dass dieser Betrag in der Hauptversammlung vom 9. September 2015 nachträglich genehmigt wird). Alle anderen Mitglieder des Aufsichtsrates erhalten für diese Tätigkeit keine gesonderte Vergütung.

Die Kapsch AG erbringt sonstige entgeltliche Beratungsleistungen in Höhe von rund TEUR 90 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 Gesamtpremie ist eine individuelle Zuordnung zu einzelnen Mitgliedern des Aufsichtsrates nicht möglich.

Ausschüsse des Aufsichtsrates.

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

Der Ausschuss für Vorstandsangelegenheiten zeichnet für die Beziehungen zwischen der Gesellschaft und den Mitgliedern des Vorstandes (einschließlich Vergütungsfragen) verantwortlich. Ausgenommen sind jedoch die Ernennung oder Abberufung der Vorstandsmitglieder. Der Ausschuss besteht aus zwei Mitgliedern des Aufsichtsrates, die von der Hauptversammlung gewählt werden, einschließlich dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates. Der Ausschuss für Vorstandsangelegenheiten setzt sich aus Franz Semmernegg (Vorsitzender) und Harald Sommerer (ab 1. September 2014, bis dahin 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, der Bericht über das Risikomanagement gemäß Regel 83 des Kodex, die Überwachung der Abschlussprüfung und der Unabhängigkeit des Prüfers, die Vorbereitung des Ausschüttungsvorschlages sowie die Vorbereitung des Berichtes an die Hauptversammlung. Darüber hinaus bereitet der Prüfungsausschuss den Vorschlag des Aufsichtsrates für die Auswahl des Abschlussprüfers (Konzernabschlussprüfers) vor, überwacht den Rechnungslegungsprozess sowie die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems und des Risikomanagementsystems.

Ein Mitglied des Prüfungsausschusses muss ein sogenannter Finanzexperte sein. Personen, die früher Mitglieder des Vorstandes, Geschäftsführer oder Abschlussprüfer waren, sowie Personen, die in den letzten drei Jahren den Jahres- oder Konzernabschluss testiert haben, können nicht als Finanzexperte oder als Vorsitzender des Prüfungsausschusses fungieren. Der Prüfungsausschuss wird von Franz Semmernegg (Vorsitzender/Finanzexperte), Harald Sommerer (ab 1. September 2014, bis dahin 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.

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

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

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

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

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

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

Bericht des Aufsichtsrates.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

der Aufsichtsrat der Kapsch TrafficCom AG hielt im Wirtschaftsjahr von 1. April 2014 bis 31. März 2015 insgesamt vier Sitzungen ab. Kein Mitglied des Aufsichtsrates nahm an weniger als der Hälfte der Sitzungen teil.

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

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

Im abgelaufenen Geschäftsjahr gab es keine gemäß §95 Abs5 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 zum 31. März 2015 samt Lagebericht der Kapsch TrafficCom AG vom 1. Juni 2015 sowie der Konzernabschluss samt Konzernlagebericht vom 8. Juni 2015 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 Abs4 Aktiengesetz festgestellt ist. Der Aufsichtsrat schließt sich dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstandes an. Demnach wird der Vorstand der Hauptversammlung am 9. September 2015 die Zahlung einer Dividende von 0,50 EUR pro Aktie für das Wirtschaftsjahr 2014/15 vorschlagen.

Der Prüfungsausschuss hielt im Wirtschaftsjahr von 1. April 2014 bis 31. März 2015 insgesamt vier Sitzungen ab und erfüllte die in §92 Abs4a Aktiengesetz aufgezählten Aufgaben. Dazu gehörten neben der Prüfung und der Vorbereitung der Feststellung des Jahres- und des Konzernabschlusses auch die Prüfung des Corporate-Governance-Berichtes, die Überwachung der Abschlussprüfung und der Unabhängigkeit des Prüfers, die Vorbereitung des Ausschüttungsvorschlages sowie die Vorbereitung des Berichtes an die Hauptversammlung, die Vorbereitung des Vorschlages für die Auswahl des Abschlussprüfers (Konzernabschlussprüfers) sowie die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems und des Risikomanagementsystems. Kein Mitglied des Prüfungsausschusses nahm an weniger als der Hälfte der Sitzungen teil.

Der Ausschuss für Vorstandsangelegenheiten hielt im abgelaufenen Wirtschaftsjahr eine Sitzung ab.

Der Aufsichtsrat dankt den Mitgliedern des Vorstandes und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kapsch TrafficCom AG für ihre Tätigkeit im Wirtschaftsjahr 2014/15.

Wien, am 15. Juni 2015



Dr. Franz Semmernegg
Vorsitzender des Aufsichtsrates



Dr. Franz Semmernegg, Vorsitzender des Aufsichtsrates

Unser Geschäftsverlauf.

Wo Sie eine ruhige Nacht sehen,
sehen wir die Vernetzung der Zukunft.



Weil wir unsere Perspektive anpassen und dabei die Herausforderungen der Zukunft als Chancen sehen. Die fortschreitende Urbanisierung markiert einen weiteren Wendepunkt in der Geschichte der Menschheit. Und Digitalisierung und Vernetzung werden dabei eine entscheidende Rolle spielen. Unsere vielfältigen Anwendungen im urbanen Bereich bieten

mehr Zeitersparnis, mehr Mobilität und mehr Komfort. Kommunizierende Fahrzeuge, kommunizierende Infrastruktur, kommunizierende Lösungen: Erst die Vernetzung der einzelnen Systeme macht in Summe aus Städten echte Smart Cities. An deren Gestaltung nehmen wir proaktiv teil, weswegen wir auch weiterhin always one step ahead sind.



Verwandeln Sie Ihre Bilder auf more.kapsch.net
in kreative Kaleidoskop-Motive.

Konzernlagebericht.

Kapsch TrafficCom AG zum Konzernabschluss per 31. März 2015.

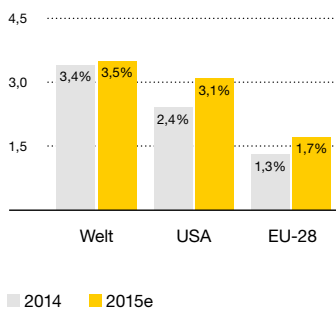
1 Wirtschaftliches Umfeld.

1.1 Allgemeine wirtschaftliche Lage

Weltwirtschaft

BIP-Wachstum

(in %)



Im Jahr 2014 expandierte die Weltwirtschaft – wie auch im Jahr zuvor – um 3,4 %. Nachdem im ersten Halbjahr ein eher verhaltenes Wachstum zu beobachten war, gewann die internationale Konjunktur in den Folgemonaten deutlich an Dynamik. Im Vergleich der einzelnen Regionen gestaltete sich der Konjunkturverlauf sehr heterogen: Während die Wirtschaft in den USA und in Großbritannien Fahrt aufnahm und die Schwellen- und Entwicklungsländer eine weiterhin solide Performance vorweisen konnten, blieben andere Regionen deutlich hinter den Erwartungen zurück. In der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten (GUS) war ein deutlicher Konjunkturreinbruch zu beobachten und Japan musste gegenüber dem Vorjahr sogar einen leichten Rückgang der gesamtwirtschaftlichen Produktion hinnehmen. In der Euro-Zone verbesserte sich die Konjunkturentwicklung zwar im Vergleich zu 2013, blieb aber dennoch überwiegend schwach. Für 2015 erwartet der Internationale Währungsfonds (IWF) ein Weltwirtschaftswachstum von 3,5 %, wobei sich die einzelnen Wirtschaftsräume weiterhin sehr unterschiedlich entwickeln werden. Risiken für die globale Wirtschaft stellen unter anderem Unsicherheitsfaktoren auf dem Finanzmarkt, geopolitische Krisen sowie die Preisvolatilität auf den Rohstoffmärkten dar.

USA

Die US-amerikanische Wirtschaft expandierte im Jahr 2014 um 2,4 % nach 2,2 % im Jahr 2013. Insbesondere im zweiten Halbjahr sorgten hohe Konsum- und Investitionsausgaben für eine Ankurbelung der Konjunktur. Die deutlich verringerte Arbeitslosenquote sowie steigende Realeinkommen und verbesserte Unternehmensbilanzen werden das zukünftige Wachstum in den USA zusätzlich begünstigen. Vor diesem Hintergrund rechnet der IWF für das Jahr 2015 mit einer Wachstumsrate von 3,1 %. Eine Herausforderung stellt jedoch der stärkere US-Dollar dar, der zu einer Reduktion der Netto-Exporte führen könnte.

Schwellen- und Entwicklungsländer

Die Konjunktur in dieser Ländergruppe verlor im Laufe der vergangenen Jahre graduell an Schwung. Das Wirtschaftswachstum schwächte sich im Jahr 2014 auf 4,6 % ab, nachdem 2013 noch eine Expansionsrate von 5,0 % und 2010 von sogar 7,5 % verzeichnet worden war.

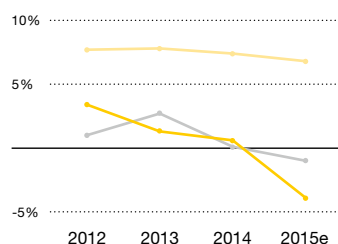
Die Wirtschaft in der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten geriet 2014 durch den anhaltenden Russland-Ukraine-Konflikt und durch drastisch gesunkene Ölpreise zunehmend unter Druck: Das BIP-Wachstum verlangsamte sich auf 1,0 %, nachdem die Wirtschaft im Jahr davor noch um 2,2 % expandiert war. In Russland konnte 2014 infolge von Kapitalflucht, verschlechterten Refinanzierungsmöglichkeiten russischer Banken am internationalen Kapitalmarkt und schwachen Ölpreisen nur noch ein BIP-Wachstum von 0,6 % erzielt werden. Das stark beschädigte Vertrauen in den Wirtschaftsstandort Russland, internationale Sanktionen und der Ölpreisverfall werden die prekäre Wirtschaftssituation voraussichtlich weiter verschärfen. Zudem hemmen sinkende Realeinkommen den Privatkonsum.

Asien blieb auch im Jahr 2014 mit einem BIP-Wachstum von 6,8 % (nach 7,0 % im Vorjahr) die am stärksten expandierende Wirtschaftsregion der Welt. In China trübte sich die Konjunktur allerdings infolge des rückläufigen

In den Schwellen- und Entwicklungsländern verlor die Wirtschaft durchwegs an Dynamik.

BIP-Wachstum 2012-2015

(in %)



■ Russland
■ China
■ Brasilien

Quelle: IWF World Economic Outlook

Konsums, der Eindämmung des Immobilienbooms und geringerer Investitionen leicht ein: Die Expansionsrate verringerte sich von 7,8 % im Vorjahr auf 7,4 %. Für 2015 kann von einer weiteren Abkühlung der Investitionstätigkeit ausgegangen werden, weshalb die Wirtschaft voraussichtlich nur mehr um 6,8 % wachsen wird. Auch in den ASEAN-5 (Indonesien, Malaysia, Thailand, Philippinen und Vietnam) nahm die Wirtschaftsdynamik insgesamt etwas ab.

In Lateinamerika (inklusive Karibik) überwogen wachstumshemmende Tendenzen, weshalb die Wirtschaft nach 2,9 % im Vorjahr nur noch um 1,3 % expandierte. Während Länder wie Brasilien, Argentinien und Venezuela aufgrund fallender Rohstoffpreise, geringerer Auslandsnachfrage und struktureller Probleme eine teilweise erhebliche Verlangsamung hinnehmen mussten, wurde die Konjunktur vor allem in den Volkswirtschaften Mittelamerikas durch Impulse aus den USA begünstigt.

In Subsahara-Afrika war ebenfalls ein gedämpftes Wachstum zu verzeichnen, die MENAP-Region (Mittlerer Osten und Nordafrika, Afghanistan und Pakistan) konnte ihre makroökonomische Performance gegenüber dem Vorjahr leicht verbessern: Nach einem BIP-Wachstum von 2,4 % im Jahr 2013 stieg die Wirtschaftsleistung 2014 um 2,6 %. Für 2015 rechnet der IWF mit einem Wachstum von 2,9 %.

Europa

Die Wirtschaftsentwicklung in Europa war 2014 von einer schwachen Dynamik geprägt: Der BIP-Anstieg in den EU-28 belief sich auf nur 1,3 %. Ausschlaggebend dafür waren unter anderem der Russland-Ukraine-Konflikt, der gebremste Welthandel, die schwache Industrieproduktion und die drohende Gefahr einer Deflationsspirale. Dennoch gab es auf Ebene einzelner Länder auch positive Entwicklungen: Die Wirtschaft Großbritanniens etwa expandierte mit einem Plus von 2,6 % erstmals seit Jahren wieder deutlich. Zudem verzichteten Spanien und Portugal dank klarer Anzeichen eines Aufschwungs auf die weitere Auszahlung von internationalen Hilfsgeldern. Selbst das krisengeplagte Griechenland verzeichnete nach sechs Rezessionsjahren wieder ein leichtes BIP-Wachstum. Für 2015 stehen die Chancen für eine etwas kräftigere Expansion der europäischen Wirtschaft günstig. Konkret soll die Wirtschaftsleistung der EU-28 um 1,7 % steigen.

Im Euro-Raum wurden Maßnahmen gesetzt, um die Wirtschaft anzukurbeln.

Im Euro-Raum erholte sich die Konjunktur 2014 neuerlich etwas schleppender als in der EU insgesamt, die Wirtschaftsleistung stieg lediglich um 0,8 %. Zurückzuführen ist dies – anders als in den Jahren davor – nicht auf die angespannte Lage in den Peripheriestaaten, sondern auf das schwache Wachstum in den Kernländern der Währungsunion. Vor diesem Hintergrund beschloss die Europäische Zentralbank 2014 eine Reihe von Maßnahmen, um den Kreditfluss in die Realwirtschaft zu fördern. Neben diesen geldpolitischen Maßnahmen soll die Wirtschaft aber auch von einer neuen EU-weiten Investitionsinitiative profitieren.

Der Konjunkturverlauf in Mittel- und Südosteuropa blieb 2014 ebenfalls hinter den Erwartungen zurück. Die Hauptursachen dafür sind die verhaltene Nachfrage aus den großen Volkswirtschaften im Euro-Raum und der Konflikt zwischen Russland und der Ukraine. In den einzelnen Ländern zeigte sich ein heterogenes Bild: Während etwa die Wirtschaft in Polen (+3,3 %), Tschechien (+2,0 %), der Slowakei (+2,4 %) und Ungarn (+3,5 %) relativ kräftig wuchs, waren die Balkanländer – bedingt durch strukturelle Probleme und die Flutkatastrophe im Frühjahr 2014 – mit Konjunkturinbrüchen konfrontiert. Im Hinblick auf 2015 wird insgesamt eine eher moderate Wachstumsdynamik für Mittel- und Südosteuropa erwartet.

Österreich

Österreich verzeichnete 2014 ein BIP-Wachstum von nur 0,3 %.

Im gesamteuropäischen Kontext blieb die konjunkturelle Dynamik in Österreich 2014 auffallend schwach: Das Bruttoinlandsprodukt stieg gegenüber dem Jahr davor lediglich um 0,3 %. Für 2015 gehen die Wirtschaftsforscher von einer nur leichten Beschleunigung des Wachstums auf 0,5 % aus. Positive Impulse dürften dabei vom Außenhandel ausgehen. Konkret soll das reale Wachstum der Warenexporte steigen, da sich vor allem die Abwertung des Euro gegenüber dem Dollar positiv auf die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Exportwirtschaft im außereuropäischen Raum auswirkt.

1.2 Entwicklung des Marktes für Intelligent Transportation Systems (ITS)

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

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

Marktsegmentierung

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

Der ITS-Markt wird in drei Produktsegmente untergliedert.

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

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

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

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

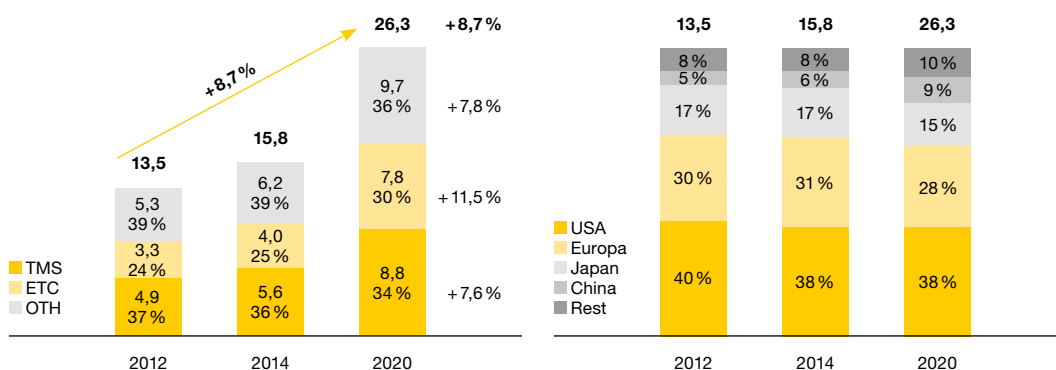
Marktvolumen und -wachstum

Das weltweite Volumen des ITS-Marktes im Jahr 2014 wurde auf 15,8 Mrd. USD geschätzt.

Global Industry Analysts (April 2014) schätzten das weltweite Volumen des ITS-Marktes für das Jahr 2014 auf rund 15,8 Mrd. USD mit weiter steigender Tendenz. Das größte Produktsegment stellten 2014 demnach Other Intelligent Transportation Systems mit 39,2 % (6,2 Mrd. USD) dar. ETC hatte mit einem weltweiten Volumen von 4,0 Mrd. USD einen Anteil von 25,3 % am ITS-Markt. Die größte ITS-Region waren 2014 die USA mit 38,3 %, gefolgt von Europa mit 30,6 %.

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

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

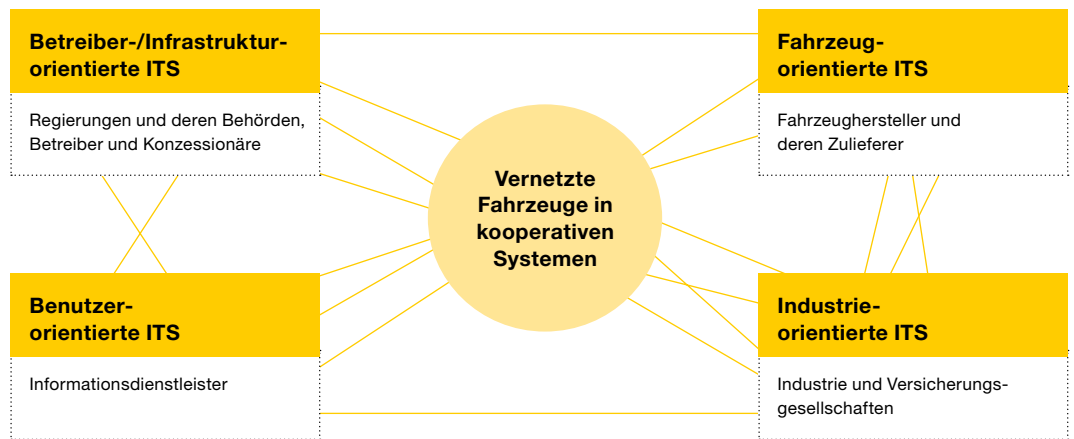


Die vergangenen drei Jahre haben gezeigt, dass am ITS-Markt – nicht zuletzt aufgrund der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen – Trends entstanden sind, die die Entwicklung maßgeblich beeinflussten. Zurzeit lässt sich mangels aktuellerer Studien nur schwer einschätzen, inwieweit das tatsächliche Marktvolumen von diesen Prognosen aus dem Jahr 2012 abweicht.

Kundensegmente

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

Kapsch TrafficCom hat ein eigenes Verständnis und eine eigene Sicht des ITS-Marktes entwickelt, um 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 derzeitige Fokus richtet sich auf Betreiber-/Infrastruktur-orientierte ITS.

Betreiber-/Infrastruktur-orientierte ITS umfassen neben ETC und TMS 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.

Das Ziel ist, ein führender Anbieter im Zukunftsthema V2X zu sein.

Wirtschaftliche, ökologische und gesellschaftliche Trends 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 „Vernetzte Fahrzeuge in kooperativen Systemen“ zu sein. Kapsch TrafficCom will bei Fahrzeug-zu-Fahrzeug- und Fahrzeug-zu-Infrastruktur-Kommunikation – V2X – 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, zudem werden die weiteren Entwicklungen in Industrie-orientierten ITS 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. Mauterhebung 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 Umweltbelastung durch Verkehr zu reduzieren. Weitere ITS-Anwendungsfelder in Ballungsräumen und Städten sind Verkehrssicherheitseinrichtungen wie etwa Systeme zur Überwachung der Einhaltung von Verkehrsregeln. Eine Beispielanwendung ist die 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, tragen darüber hinaus dazu bei, die Umweltbelastung und den Ausstoß von Kohlendioxid zu verringern, indem Staubildungen 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 TMS) leisten einen Beitrag, Unfallraten zu senken und die Überlebenschancen 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 Fahrzeuglenker 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

Technologisch werden für die Mauteinhebung je nach Anwendungserfordernis Systeme 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; ANPR), 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

Mit zunehmender Konvergenz des ITS-Marktes wachsen Produkt- und Kundensegmente weiter zusammen.

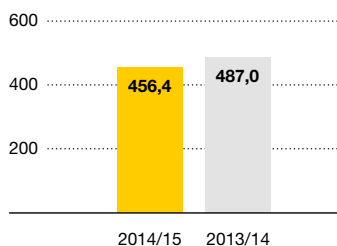
All diese Markttreiber und Technologien sind überlagert von einer Konvergenz im ITS-Markt. Kapsch TrafficCom hat erkannt, dass Produkt- und Kundensegmente im Hinblick auf zukünftige Lösungen zunehmend zusammenwachsen und ist überzeugt, dass Applikationen, Plattformen und Technologien letztendlich miteinander 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). Die treibenden Kräfte dieser Konvergenz sind Regierungen und die Automobilindustrie.

2 Wirtschaftliche Lage der Kapsch TrafficCom Group.

2.1 Geschäftsverlauf

Umsatzrückgang um 6,3%

(in Mio. EUR)



Die Kapsch TrafficCom Group erzielte im Wirtschaftsjahr 2014/15 einen Umsatz von 456,4 Mio. EUR und verzeichnete damit einen Rückgang um 6,3 % im Vergleich zum Vorjahr. Der Umsatz wurde zu 81,6 % (Vorjahr: 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 ausweist, leistete im Berichtsjahr mit 13,2 % (Vorjahr: 27,1 %) einen geringeren Umsatzbeitrag als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse im Segment Others (OTH) trugen im Wirtschaftsjahr 2014/15 5,2 % (Vorjahr: 4,8 %) zum Gesamtumsatz bei. Neben den bestehenden Großprojekten in Weißrussland, Frankreich und den USA, die das Wirtschaftsjahr 2014/15 prägten, konnten insbesondere folgende neue Projekte gewonnen sowie Projektfortschritte erzielt und Partnerschaften geschlossen werden:

- ▶ Am 1. April 2014 unterzeichneten Kapsch TrafficCom und Autofind Industrial eine Vereinbarung über eine strategische Partnerschaft zum gemeinsamen Vertrieb von End-to-End-Lösungen für das SINIAV-System (Sistema de Identificação Automática de Veículos) in Brasilien.
- ▶ Im April 2014 konnte Kapsch TrafficCom Rahmenverträge für die Lieferung von On-Board Units zur elektronischen Mauteinhebung nach Chile, Dänemark, Frankreich und Spanien abschließen. Diese Rahmenverträge umfassen die Lieferung von insgesamt rund drei Millionen On-Board Units der neuesten Generation innerhalb der kommenden vier Jahre.
- ▶ Seit 1. Juli 2014 erfolgt die Abwicklung der manuellen Maut in Polen durch die lokale polnische Kapsch TrafficCom Gesellschaft. Dies führte auch zu einer Steigerung der gesamten Profitabilität.
- ▶ Am 21. Juli 2014 erhielt Kapsch TrafficCom von der New York State Thruway Authority die Auftragsfreigabe für die Entwicklung, die Errichtung und den technischen Support eines vollelektronischen Mautsystems (All-Electronic Tolling; AET). Da die Mauteinhebung bei unverminderter Fahrgeschwindigkeit erfolgt, trägt das AET-System auf den mehrspurigen Fahrbahnen zu einem ungehindert fließenden Verkehr bei und minimiert die Staugefahr. Die daraus resultierende Emissionsreduktion der Fahrzeuge wirkt sich unmittelbar positiv auf die Umwelt aus. Der Auftragswert beträgt 18,6 Mio. USD (rund 13,7 Mio. EUR), das System wird voraussichtlich im ersten Quartal 2016 in Betrieb gehen.
- ▶ Am 9. Dezember 2014 wurde Kapsch TrafficCom mit der Lieferung eines Straßenmautsystems an die WestConnex Delivery Authority (WDA) beauftragt. Der Auftrag umfasst ein elektronisches Mautsystem mit 14 Mautpunkten auf 41 Fahrspuren mit insgesamt 14 Mautbrücken in Sydney, Australien.

Folgende gesellschaftsrechtliche Änderungen und Ereignisse sind im Wirtschaftsjahr 2014/15 eingetreten:

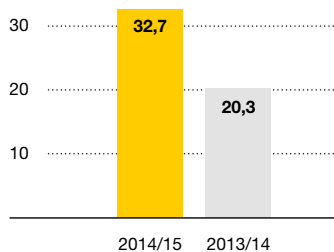
- ▶ Am 27. August 2014 erfolgte die Neugründung der Kapsch TrafficCom KGZ, Bischkek, Kirgisistan.
- ▶ Am 10. September 2014 wurde die Kapsch TrafficCom Lietuva, Vilnius, Litauen, gemeinsam mit einem lokalen Partner gegründet.
- ▶ Am 31. März 2015 erfolgte die Gründung von KTCSL Merger Corp., Delaware, USA.

2.2 Ertragslage

Der Umsatz der Kapsch TrafficCom Group erreichte im Wirtschaftsjahr 2014/15 456,4 Mio. EUR und lag damit um 6,3 % unter dem Vorjahreswert von 487,0 Mio. EUR.

Das Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT) der Kapsch TrafficCom Group betrug 32,7 Mio. EUR und lag damit um 61,5 % über dem Vorjahr (20,3 Mio. EUR). Die EBIT-Marge betrug 7,2 % (Vorjahr: 4,2 %).

EBIT-Steigerung um 61,5% (in Mio. EUR)



Verschiebungen neuer Großprojekte wirkten sich negativ auf das Segment RSP aus.

Umsatz und Ergebnis der betrieblichen Tätigkeit (EBIT) nach Segmenten

Die Segmentberichterstattung der Kapsch TrafficCom Group erfolgt nach den drei Segmenten Road Solution Projects (RSP) sowie 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 und vergeben 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 2014/15 verringerte sich der Umsatz um 54,4 % auf 60,2 Mio. EUR (Vorjahr: 132,0 Mio. EUR). Die wesentlichsten Umsatzbeiträge im Berichtszeitraum lieferten das Errichtungsprojekt in Weißrussland und das Managed-Lane-Systemprojekt in Texas, USA, allerdings lagen diese infolge des weit vorangeschrittenen Fertigstellungsgrades deutlich unter dem Vergleichswert des Vorjahres. Im Managed-Lane-Systemprojekt in den USA konnten bereits 22 von insgesamt 29 Mautstationen erfolgreich in Betrieb genommen werden, darüber hinaus wurde Kapsch TrafficCom mit einer Erweiterung um zusätzliche 10 Stationen beauftragt. In Weißrussland erfolgte die Inbetriebnahme der Phase 2b mit einer Länge von 256 km plangemäß im August 2014. Ebenso lagen die Umsatzbeiträge des GNSS (Global-Navigation-Satellite-System)-Projektes in Frankreich und des Projektes M5 South Western Motorway in Sydney, Australien, unter jenen des Vorjahres, bedingt durch den bereits hohen Fertigstellungsgrad im Vorjahr. Die im Wirtschaftsjahr 2014/15 gewonnenen Projekte in Neuseeland (Tauranga) und den USA (New York State Thruway Authority) wie auch die Projekte der im Januar 2014 übernommenen Gesellschaft KTC USA Inc., USA, (vormals Transdyn, Inc., USA) lieferten ebenfalls wesentliche Umsatzbeiträge.

Das EBIT des Segmentes RSP betrug -50,7 Mio. EUR (Vorjahr: -34,6 Mio. EUR). Der Rückgang des diesem Segment zugeordneten EBIT ist in den geringeren Umsatzbeiträgen begründet. Daher konnten auch die diesem Segment zugeordneten Aufwendungen aus Entwicklungsleistungen und Vorarbeiten für potenzielle Ausschreibungen sowie Aufwendungen für laufende Ausschreibungen nicht ausreichend gedeckt werden. Zudem wurde das EBIT des Segmentes im zweiten Quartal durch eine Wertminderung des Firmenwertes in der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Road Solution Projects, Electronic Toll Collection“ in Höhe von 12,3 Mio. EUR belastet. Positiv wirkte auf das Ergebnis, dass aufgrund geänderter Rahmenbedingungen zum 30. September 2014 eine Rückstellung in Höhe von 16,1 Mio. EUR ergebniswirksam aufzulösen war.

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 profitierten von den Beiträgen der Betriebsprojekte in Südafrika und Weißrussland.

Im Wirtschaftsjahr 2014/15 erhöhte sich der Umsatz um 12,3% auf 372,6 Mio. EUR (Vorjahr: 331,8 Mio. EUR). Wesentlich zur Umsatzsteigerung beigetragen haben das im dritten Quartal des Vorjahres gestartete Betriebsprojekt in der Provinz Gauteng, Südafrika, sowie das ab dem zweiten Quartal des Vorjahres in Betrieb genommene technische und kommerzielle Betriebsprojekt in Weißrussland. Der technische und kommerzielle Betrieb des landesweiten Systems in der Tschechischen Republik, das technische und kommerzielle Betriebsprojekt in Polen, sowie der technische Betrieb einschließlich Wartung des landesweiten Systems in Österreich lieferten unverändert stabile Umsätze. Zudem trug eine Erweiterung des polnischen Mautsystems im Berichtszeitraum positiv zum Umsatz bei.

Die Anzahl der verkauften On-Board Units lag mit 7,4 Mio. Stück unter dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 9,2 Mio. Stück). Hierbei ist zu berücksichtigen, dass im Vergleichszeitraum des Vorjahres die Erstausrüstung für das landesweite Mautprojekt in Weißrussland erfolgte. Geringere Verkaufsstückzahlen wurden in der Berichtsperiode in Nordamerika verzeichnet. Im Gegenzug konnten in Frankreich, Russland und Australien die verkauften Stückzahlen gesteigert und erstmals auch On-Board Units nach Norwegen verkauft werden.

Das EBIT des Segmentes SEC betrug 82,2 Mio. EUR (Vorjahr: 53,8 Mio. EUR), die EBIT-Marge lag somit bei 22,1% (Vorjahr: 16,2%). Diese positive Entwicklung im Vergleich zur Vorjahresperiode resultiert unter anderem daraus, dass für den gesamten Berichtszeitraum von zwölf Monaten die Betriebsprojekte in Weißrussland und in Südafrika enthalten sind. Zudem konnte mit dem Auftraggeber des südafrikanischen Projektes im zweiten Quartal eine Lösung für die Vergütung eines Teils jener Kosten getroffen werden, die während der Aufrechterhaltung der Betriebsbereitschaft angefallen sind. Dieser einmalige Effekt kann mit 5,6 Mio. EUR beziffert werden. Das landesweite technische und kommerzielle Betriebsprojekt in der Tschechischen Republik, das technische und kommerzielle Betriebsprojekt und laufende Erweiterungen in Polen sowie das technische Betriebsprojekt einschließlich Wartung des landesweiten Systems in Österreich lieferten nach wie vor stabile Ergebnisbeiträge.

Others (OTH). Das Segment Others umfasst das Nichtkerngeschäft, das von der Tochtergesellschaft Kapsch Components GmbH & Co KG sowie der im Vorjahr übernommenen Gesellschaft KTC USA Inc., USA, abgewickelt wird. Es handelt sich dabei um Engineeringlösungen, elektronische Fertigung und Logistikdienstleistungen für verbundene Unternehmen und Drittkunden sowie Lösungen, Systeme und Dienstleistungen für die Betriebsüberwachung öffentlicher Verkehrsmittel und Umwelteinrichtungen, die für den Betrieb von U-Bahn- und Eisenbahnnetzwerken sowie Abwasseraufbereitungsanlagen eingesetzt werden.

Im Segment OTH stiegen Umsatz und EBIT.

Im Wirtschaftsjahr 2014/15 stieg der Umsatz um 2,1% auf 23,6 Mio. EUR (Vorjahr: 23,1 Mio. EUR). Diese Steigerung ist im Wesentlichen auf die nicht-ETC- und -ITS-relevanten Umsätze der KTC USA Inc., USA, zurückzuführen. Zudem lieferten die Produktion und Zulieferung für die GSM-R-Projekte der Kapsch CarrierCom Group weitere Umsatzbeiträge.

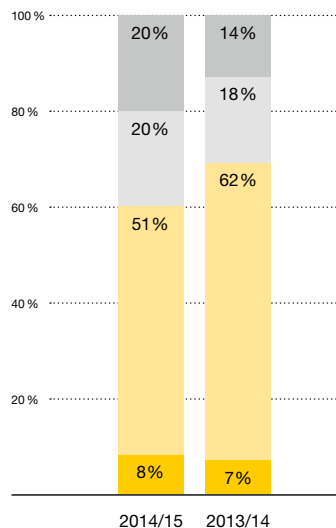
Das EBIT des Segmentes OTH betrug 1,3 Mio. EUR (Vorjahr: 1,1 Mio. EUR). Die EBIT-Marge lag somit bei 5,4% (Vorjahr: 4,7%).

Das Segment SEC trug mit 81,6% zum Gesamtumsatz bei.

Umsatz nach Segmenten		2012/13	2013/14	+/-	2014/15
Road Solution Projects (RSP)					
Umsatz (Anteil am Gesamtumsatz)	in Mio. EUR	128,3 (26%)	132,0 (27%)	-54 %	60,2 (13%)
EBIT	in Mio. EUR	-51,7 (-40,3%)	-34,6 (-26,2%)	-47 %	-50,7 (-84,4%)
Services, System Extensions, Components Sales (SEC)					
Umsatz (Anteil am Gesamtumsatz)	in Mio. EUR	342,3 (70%)	331,8 (68%)	12 %	372,6 (82%)
EBIT	in Mio. EUR	67,3 (19,7%)	53,8 (16,2%)	53 %	82,2 (22,1%)
Others (OTH)					
Umsatz (Anteil am Gesamtumsatz)	in Mio. EUR	18,3 (4%)	23,1 (5%)	2 %	23,6 (5%)
EBIT	in Mio. EUR	0,9 (5,1%)	1,1 (4,7%)	17 %	1,3 (5,4%)

Umsatz nach Regionen

(in %)



■ Österreich
■ Europa (exkl. Österreich)
■ Amerika
■ Sonstige Länder

In den Abschreibungen war eine Wertminderung in Höhe von 12,3 Mio. EUR des Firmenwertes enthalten.

In den Finanzaufwendungen war eine Wertminderung in Höhe von 18,5 Mio. EUR erfolgswirksam zu erfassen.

Umsatz nach Regionen

Den größten Anteil am Gesamtumsatz hatte im Wirtschaftsjahr 2014/15 mit 51,3 % unverändert die Region Europa, wenngleich ein Rückgang um 66,1 Mio. EUR (-22,0 %) – im Wesentlichen bedingt durch geringere Umsätze in Weißrussland und Frankreich – zu verzeichnen war. In der Region Amerika konnte der Umsatz um 5,6 Mio. EUR (+6,4 %) gesteigert werden. Dies war vor allem auf Umsatzbeiträge aus Projekten der im Vorjahr übernommenen KTC USA Inc., USA, sowie den Projektfortschritt bei der Implementierung des New-York-State-Thruway-Authority-Projektes zurückzuführen. Zudem trugen Erweiterungsprojekte in Chile zu der Umsatzsteigerung bei. In der Region Sonstige Länder erhöhte sich der Umsatz um 24,6 Mio. EUR (+36,6 %). Einflussfaktoren für diesen Anstieg waren höhere Umsätze in Südafrika sowie bei den Errichtungsprojekten in Australien und Neuseeland. In Österreich kam es im Vergleich zum Vorjahr zu einem Umsatzzuwachs um 5,3 Mio. EUR (+16,2 %) aufgrund der Zulieferung für die GSM-R-Projekte der Kapsch CarrierCom Group.

Wesentliche Positionen der Gesamtergebnisrechnung

Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen verringerten sich um 60,0 Mio. EUR auf 168,0 Mio. EUR (Vorjahr: 228,0 Mio. EUR). Im Vergleich zum Vorjahr sank daher die Quote für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen im Verhältnis zu den Umsatzerlösen von 46,8 % auf 36,8 %. Die Auflösung der Rückstellung für Verluste aus schwebenden Geschäften und Nacharbeiten in Höhe von 16,1 Mio. EUR wurde in dieser Position erfasst.

Der Personalaufwand erhöhte sich um 8,9 Mio. EUR auf 148,1 Mio. EUR (Vorjahr: 139,2 Mio. EUR). Gleichzeitig stieg die durchschnittliche Mitarbeiteranzahl um 338 Personen von 3.172 auf 3.510 im Berichtszeitraum an. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Personalquote (Personalaufwand im Verhältnis zu den Umsatzerlösen) von 28,6 % auf 32,5 %.

Die Umsetzung der Maßnahmen zur Steigerung der Ertragskraft (Programm 2020) führte zu den geplanten Einsparungen in den Stammgesellschaften. Gegenläufig wirkten sich jedoch der ganzjährige Personalaufwand der im Vorjahr erworbenen KTC USA Inc., USA, die Übernahme von externem Leihpersonal in die südafrikanische Gesellschaft ETC Pty und der weitere Aufbau der Betriebsgesellschaften in Polen und Weißrussland aus. Dies führte insgesamt zu einer Steigerung des Personalaufwandes.

Der Aufwand für planmäßige Abschreibungen blieb mit 16,4 Mio. EUR (Vorjahr: 16,6 Mio. EUR) stabil.

Die Wertminderungen in Höhe von 12,3 Mio. EUR stehen im direkten Zusammenhang mit der Abschreibung des Firmenwertes in der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „Road Solution Projects, Electronic Toll Collection“.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen um 2,5 Mio. EUR auf 94,8 Mio. EUR (Vorjahr: 92,3 Mio. EUR). Höhere Aufwendungen wurden in den IT- sowie den Kommunikationsaufwendungen verzeichnet, während bei den Marketing- und Werbekosten und den Lizenz- sowie Patentaufwendungen Einsparungen erzielt werden konnten.

Das Finanzergebnis verbesserte sich von -14,9 Mio. EUR im Vorjahr auf -13,1 Mio. EUR. Die Finanzerträge stiegen aufgrund der Aufzinsung der Forderungen aus der Errichtung des weißrussischen Mautsystems sowie noch nicht realisierter Fremdwährungsgewinne.

In den Finanzaufwendungen war durch die fortgesetzte nachteilige Kursentwicklung der Beteiligung an der Q-Free ASA eine Wertminderung in Höhe von 18,5 Mio. EUR erfolgswirksam zu erfassen. Der Betrag setzt sich aus bisher bereits über das sonstige Ergebnis im Eigenkapital erfassten Nettoverlusten aus Kursschwankungen vergangener Perioden (bis zum 31. März 2014) in Höhe von 9,5 Mio. EUR und aus im Wirtschaftsjahr 2014/15 eingetretenen Kursverlusten in Höhe von 9,0 Mio. EUR zusammen. Fremdwährungsgewinne bzw. Fremdwährungsverluste aus der Umrechnung der konzerninternen Finanzierungen der Tochtergesellschaften in Nordamerika und Südafrika durch die Muttergesellschaft belasteten das Finanzergebnis weniger als im Vorjahr.

Das Ergebnis je Aktie war mit 0,28 EUR positiv.

Die Eigenkapitalquote verbesserte sich um 5 Prozentpunkte.

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

Das Ergebnis vor Steuern erhöhte sich um 14,4 Mio. EUR auf 19,9 Mio. EUR (Vorjahr: 5,5 Mio. EUR).

Das Periodenergebnis verbesserte sich um 8,6 Mio. EUR auf 11,4 Mio. EUR (Vorjahr: 2,9 Mio. EUR), davon waren 3,6 Mio. EUR (Vorjahr: -4,3 Mio. EUR) den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar. Das Ergebnis je Aktie war somit wieder positiv und betrug 0,28 EUR (Vorjahr: -0,33 EUR).

2.3 Vermögenslage

Die Bilanzsumme verringerte sich um 51,2 Mio. EUR auf 515,6 Mio. EUR zum Bilanzstichtag 31. März 2015 (31. März 2014: 566,8 Mio. EUR).

Das Eigenkapital erhöhte sich um 6,3 Mio. EUR auf 219,4 Mio. EUR (Vorjahr: 213,1 Mio. EUR). Die Eigenkapitalquote der Kapsch TrafficCom Group verbesserte sich somit von 37,6 % zum 31. März 2014 auf 42,5 % zum 31. März 2015.

Auf der Aktivseite der Bilanz fand die größte Veränderung in den langfristigen Vermögenswerten statt. Die sonstigen langfristigen Vermögenswerte reduzierten sich um 43,0 Mio. EUR. Dies ist im Wesentlichen bedingt durch die vertraglich vereinbarten Rückzahlungen aus dem weißrussischen Errichtungsprojekt über einen Zeitraum von 36 Monaten, beginnend mit August 2013 und die damit verbundene Verschiebung von lang- zu kurzfristigen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 18,3 Mio. EUR, im Wesentlichen bedingt durch die Wertminderung des Firmenwertes in Höhe von 12,3 Mio. EUR. Bei den kurzfristigen Vermögenswerten verringerten sich sowohl die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögensgegenstände (-4,3 Mio. EUR) als auch die Vorräte (-10,4 Mio. EUR), im Wesentlichen aus dem Projektgeschäft resultierend.

Auf der Passivseite der Bilanz gab es die größten Veränderungen bei den langfristigen Finanzverbindlichkeiten. Bedingt durch die Rückführung der Finanzierung für die Errichtung des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in Weißrussland verringerten sich diese um 20,5 Mio. EUR. Bei den kurzfristigen Verbindlichkeiten gab es die größte Veränderung durch den Rückgang der kurzfristigen Rückstellungen um 19,2 Mio. EUR, im Wesentlichen aufgrund der Auflösung der Rückstellung für Verluste aus schwebenden Geschäften und Nacharbeiten in Höhe von 16,1 Mio. EUR. Der Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 18,9 Mio. EUR resultiert direkt aus dem Projektgeschäft.

2.4 Finanzlage

Der Nettogeldfluss aus betrieblicher Tätigkeit betrug 75,2 Mio. EUR (Vorjahr: -10,9 Mio. EUR). Die Zunahme ist auf den Rückgang der lang- und kurzfristigen Forderungen und Vermögenswerte sowie auf das gute Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit zurückzuführen, gegenläufig dazu wirkten der Rückgang der Lieferverbindlichkeiten und die Rückstellungsauflösung.

Der Nettogeldfluss aus Investitionstätigkeit betrug -7,4 Mio. EUR, die im Wesentlichen durch Investitionen in den Aufbau von IT-Hardware, Investitionen in die Modernisierung des Bürogebäudes sowie Ersatzinvestitionen geprägt waren. Die Verbesserung des Nettogeldflusses aus Investitionstätigkeit um 18,4 Mio. EUR ist durch die im Vorjahr erfolgte Akquisition der KTC USA Inc., USA, und die damit im Zusammenhang stehenden immateriellen Vermögenswerte begründet.

Der Free Cashflow entwickelte sich außerordentlich gut und war mit 68,2 Mio. EUR positiv (Vorjahr: -24,7 Mio. EUR).

Der Nettogeldfluss aus Finanzierungstätigkeit betrug -31,9 Mio. EUR (Vorjahr: 18,9 Mio. EUR), bedingt durch die Abnahme der langfristigen Finanzverbindlichkeiten.

Der Finanzmittelbestand erreichte mit 96,8 Mio. EUR zum 31. März 2015 ein Rekordniveau (31. März 2014: 57,7 Mio. EUR). Die Abnahme der langfristigen Finanzverbindlichkeiten und die Zunahme des Finanzmittelbestandes führten zu einem Rückgang der Nettoverschuldung von -93,4 Mio. EUR zum 31. März 2014 auf -35,9 Mio. EUR zum 31. März 2015.

3 Sonstige Unternehmensangaben.

3.1 Forschung und Entwicklung

Die Kapsch TrafficCom Group verfügt über ein weltweites Netz an Forschungs- und Entwicklungszentren in Wien und Klagenfurt (Österreich), Jönköping (Schweden), Bologna (Italien), Buenos Aires (Argentinien), Mississauga (Kanada), Kingston (USA), Duluth (USA) und Kapstadt (Südafrika). Per 31. März 2015 beschäftigte Kapsch TrafficCom rund 400 (Vorjahr: rund 470) Ingenieure für ihre Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten.

Die Entwicklungsabteilungen für alle strategischen Geschäftsfelder sichern die Innovationskraft ab.

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

Folgende Schwerpunkte wurden im abgelaufenen Wirtschaftsjahr gesetzt:

Im Bereich Back Office hatte die Fertigstellung der Entwicklung von standardisierten Plattformen oberste Priorität. Für den Einsatz zur Bemaunung mittels Videotechnik (Videomaut) wurden zusätzliche Funktionalitäten implementiert und erfolgreich in einem Belastungsszenario getestet.

Unverändert wird in die Verbesserung von Fahrzeugerkennungs- und -klassifizierungssensoren investiert, die in das kostengünstige Single-Gantry-Roadside-System integriert werden. Mit der neuen Generation von Sensoren und Infrarotbeleuchtung erhöht sich die Messgenauigkeit und erfüllt damit die stetig steigenden Marktanforderungen.

Im Zusammenhang mit den Anforderungen des italienischen Marktes startet Kapsch TrafficCom eine Evaluierung und Prototypen-Entwicklung für DSRC-Komponenten (On-Board Unit und Transceiver), um zusätzlich mit dem speziellen italienischen Funkstandard ETSI-HDR kommunizieren zu können.

Als Meilenstein gilt für Kapsch TrafficCom die Fertigstellung des ersten satellitenbasierten Mautsystems mit ITS-Funktionalität in Frankreich. Damit wurde das Portfolio um einen wesentlichen Baustein erweitert. Voraussetzungen für diesen Erfolg waren sowohl die Zusammenarbeit der Entwicklungsstandorte in Schweden und Österreich, als auch die intensive Abstimmung mit dem Kunden, der seinen Kunden mit diesem GNSS (Global-Navigation-Satellite-System)-basierten Mautsystem ebenso eine Neuheit anbietet.

Um das vorhandene 5,8-GHz-Portfolio abzusichern, ist eine Abdeckung des Geschäftsfeldes auch mit anderen Technologien unerlässlich. Mit der neuen RFID (Radio-Frequency-Identification)-Plattform nach ISO 18000-6C kann Kapsch TrafficCom auch Märkte adressieren, die RFID-Sticker-Tags bereits etabliert haben oder explizit nachfragen. Kapsch TrafficCom kann somit jene Technologie auswählen, die für die Anforderungen des Kunden am besten geeignet ist. Die RFID-Plattform erweitert das Lösungsportfolio für Maut- und Registrierungs-Anwendungen um RFID-Standardkomponenten von Drittanbietern, die bereits ISO 18000-6C/63 (Übertragungsprotokolle mit wesentlich höheren Erfassungsraten) implementieren.

Die kontinuierlichen Verbesserungen und der Einsatz der 915-MHz-Multiprotokoll-Komponenten von Kapsch TrafficCom wurden durch die Entwicklung einer noch flexibleren und leistungsfähigeren Architektur für den MPR2-Reader unterstützt.

Bei Verkehrsmanagementsystemen erzielte Kapsch TrafficCom eine wesentliche Verbesserung des Nutzererlebnisses. Insbesondere wurde durch eine Innovation die Steuerung von reversiblen Fahrspuren optimiert. Die neue Funktion „Auto-Sweep“ ermöglicht die vollautomatische Erkennung von freien Fahrbahnen. Weitere Architektur Anpassungen erhöhten die Performance, Skalierbarkeit und Benutzerfreundlichkeit der Lösung.

Um dem zunehmenden Interesse an V2X-Lösungen entgegenzukommen, kooperiert Kapsch TrafficCom in mehreren Projekten mit anderen Unternehmen und Institutionen in Europa. Neben der Erarbeitung von Anwendungsszenarien für V2X-Kommunikation sowie deren Implementierung und Evaluierung nimmt Kapsch TrafficCom auch aktiv an der dafür erforderlichen Standardisierung in den USA und in Europa teil. Schwerpunkt ist der Aufbau einer End-to-End-Lösung von der Verkehrszentrale bis hin zum Fahrzeug, die bereits erfolgreich im Rahmen des ITS World Congress 2014 in Detroit, USA, präsentiert wurde. Auch die Bemühungen im Bereich Fahrzeugkomponenten konzentrieren sich auf Lösungen für vernetzte Fahrzeuge rund um die V2X-Technologie. Die Teilnahme an einigen Forschungsprojekten in Kooperation mit der Automobilindustrie führte zu engen Kontakten mit führenden Erstausrüstern (OEM) und Tier-1-Automobilzulieferern.

Im Wirtschaftsjahr 2014/15 investierte die Kapsch TrafficCom Group rund 49,0 Mio. EUR in Forschung und Entwicklung (Vorjahr: rund 57,8 Mio. EUR), das entspricht rund 11 % (Vorjahr: rund 12 %) vom Gesamtumsatz.

3.2 Nicht-finanzielle Leistungsindikatoren

Nachhaltigkeitsmanagement

Kapsch TrafficCom fühlt sich den zentralen Aspekten der Nachhaltigkeit nicht zuletzt aufgrund des Unternehmensgegenstandes in besonderer Weise verpflichtet. Das übergeordnete Ziel ist die langfristige Absicherung der Stabilität des Unternehmens unter Berücksichtigung aller ökonomischen, ökologischen und sozialen Gesichtspunkte. Im Fokus stehen dabei 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.

Systematische Nachhaltigkeitsorientierung. Kapsch TrafficCom versteht Nachhaltigkeit als kontinuierlichen Prozess. Während der vergangenen Jahre wurde damit begonnen, alle diesbezüglichen Agenden zu systematisieren. Im Mai 2015 wurde bereits der dritte Nachhaltigkeitsbericht veröffentlicht, er steht auf der Website des Unternehmens unter www.kapsch.net/ktc/investor_relations zur Verfügung.

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

Der Bericht informiert ausführlich über die zentralen Handlungsfelder:

- ▶ Schonung von Umwelt und Ressourcen sowie aktiver Klimaschutz
- ▶ Absicherung der Innovationskraft
- ▶ Produktverantwortung und Qualitätssicherung
- ▶ Sicherstellung der Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität
- ▶ Integrität und Compliance
- ▶ Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber
- ▶ Verantwortung gegenüber der Gesellschaft



Nachhaltigkeitsbericht 2013/14

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

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

Innovative Produkte mit Mehrwert für Umwelt und Gesellschaft

Die Produkte und Lösungen für Intelligent Transportation Systems von Kapsch TrafficCom leisten einen wertvollen Beitrag zum Klimaschutz. Sie ermöglichen es den Verkehrsteilnehmern, rasch, effizient und ressourcenschonend an ihr Ziel zu kommen. Damit diese Ansprüche auch in Zukunft bestmöglich erfüllt werden können, investiert Kapsch TrafficCom in hohem Ausmaß in Forschung und Entwicklung – im Wirtschaftsjahr 2014/15 wurden rund 11 % (Vorjahr: rund 12 %) des Gesamtumsatzes dafür aufgewendet.

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

Qualität. Die hohen Standards für Qualität, Sicherheit und für robuste Prozesse nehmen in allen Unternehmenseinheiten der Kapsch TrafficCom Group einen hohen Stellenwert ein. Die Kapsch TrafficCom AG bestimmt ihre Prozesse in einem integrierten HSSEQ-Managementsystem (Health-Safety-Security-Environment-Quality). Die Basis dafür bilden Zertifizierungen nach ISO 9001 Qualitätsmanagement (seit 2002) sowie nach OHSAS 18001 Arbeitssicherheitsmanagement und ISO 14001 Umweltmanagement (seit 2005). Kapsch TrafficCom hat die erforderlichen Maßnahmen zur Absicherung der damit verbundenen Standards in den internen Prozessen verankert und kontrolliert diese laufend. Das Zertifikat nach ISO 27001 definiert das notwendige Informationssicherheitsmanagement. Mit ISO 20000 für IT-Service-Management wird im Bereich des technischen Betriebes eine hohe Servicequalität sichergestellt. Der 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.

Verlässlichkeit und Genauigkeit der installierten Systeme. Die Mauttransaktionsrate ist eine Kennzahl für die Genauigkeit und Verlässlichkeit eines Mautsystems. Sie setzt die Anzahl der erfolgreichen Mauttransaktionen von Fahrzeugen, die mit einer funktionierenden On-Board Unit ausgestattet sind, in Relation zu allen potenziellen Transaktionen. Eine hohe Mauttransaktionsrate bedeutet hohe Mauterträge.

Die durchschnittliche Mauttransaktionsrate des LKW-Mautsystems in Österreich betrug im Jahr 2014 rund 99,89 % (Jahr 2013: 99,83 %), die durchschnittliche Leistungsrate des in der Tschechischen Republik installierten landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems lag bei rund 99,6 % (Jahr 2013: 99,6 %). Die Berechnung der Mauttransaktionsrate erfolgt nach mit dem jeweiligen Auftraggeber individuell vereinbarten Berechnungsmethoden, wodurch ein Vergleich zwischen den Projekten nur bedingt aussagekräftig ist.

Schonung von Umwelt und Ressourcen

Mit der Geschäftstätigkeit sind der Verbrauch von Rohstoffen und der Ausstoß von klimarelevanten Emissionen verbunden. Kapsch TrafficCom arbeitet intensiv daran, diese Auswirkungen zu minimieren. Der Großteil der klimarelevanten Effekte resultiert aus der Geschäftstätigkeit der Tochtergesellschaft Kapsch Components, die für die Produktion verantwortlich zeichnet, sowie aus dem Fuhrpark der gesamten Unternehmensgruppe. Durch effektive Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz, aber auch bedingt durch ein geringeres Produktionsvolumen konnte die Kapsch Components im Wirtschaftsjahr 2013/14 den Energieverbrauch um 0,7 % reduzieren, nachdem schon im Vorjahr eine Einsparung von 5 % erzielt wurde. Der Abfallanteil je Tonne produzierter Produkte wurde um 13,5 % auf 135 kg gesenkt und der eingesetzte Stickstoff je Tonne Produkte um 5,1 %.

Attraktiver und verantwortungsvoller Arbeitgeber

Team. Die Kapsch TrafficCom Group beschäftigte im Wirtschaftsjahr 2014/15 im Durchschnitt 3.510 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Verglichen mit durchschnittlich 3.172 Personen im Wirtschaftsjahr 2013/14 entspricht dies einer Steigerung von 11 %. Per 31. März 2015 waren 3.545 Mitarbeiter (3.349 Angestellte und 196 Arbeiter) beschäftigt, davon bereits mehr als die Hälfte außerhalb Europas – allein rund 1.400 Mitarbeiter in Südafrika.

Aus- und Weiterbildung. Kapsch TrafficCom legt großen Wert auf die laufende Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Dabei wird nicht nur fachliches Know-how gefördert, sondern auch Seminare und Trainings zur Persönlichkeitsentwicklung werden angeboten. Darüber hinaus gibt es bedarfsorientierte Schulungen im Rahmen der Kapsch University. Zur Förderung des multinationalen Mitarbeiteraustausches wurde ein Job-Rotation-Programm eingerichtet, und 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 Erfolgsbeteiligung im Gesamtausmaß von maximal 5 % des Ergebnisses vor Steuern der Kapsch TrafficCom Group vor. Landesspezifische Obergrenzen sollen sicherstellen, dass die Verteilung auf Kaufkraftparität basiert. Die Verteilung erfolgt pro Kopf und einkommensunabhängig und ist mit 1.500 EUR pro Mitarbeiter gedeckelt.

Chancengleichheit für Frauen ist Kapsch TrafficCom ein wichtiges Anliegen.

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

Verantwortung gegenüber der Gesellschaft

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

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.

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

Bildungseinrichtungen. Technische Bildungseinrichtungen sind für Kapsch als technik- und innovationsorientierte Unternehmensgruppe sehr wichtig. Daher ist das Unternehmen daran interessiert, sowohl mit den Studierenden als auch den Studienabgängern der technischen Ausbildungslehrgänge so früh wie möglich in

Kontakt zu treten. Neben der Technischen Universität Wien und der Fachhochschule Technikum Wien fördert die Kapsch Group seit 2005 auch die Universitäres Gründerservice Wien GmbH, die Jungunternehmer bei der Umsetzung von Ideen zu schlüssigen Geschäftskonzepten begleitet und unterstützt.

Entwicklungsförderung. Stellvertretend für die Vielzahl an Sozialprojekten, die im In- und Ausland gefördert werden, sei das Institut zur Cooperation bei Entwicklungs-Projekten (ICEP) genannt. 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.

Wirtschaftliche, aber auch ökologische und gesellschaftliche Themen beeinflussen den Erfolg von Kapsch TrafficCom.

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

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



Kunstkalender
2015

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

3.3 Risikomanagement

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

Risikomanagement beinhaltet die 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 und Chancen des Konzerns sowie die jeweiligen Risikomanagement-Maßnahmen sind nachfolgend kurz erläutert.

Das Vorgehen der Kapsch TrafficCom Group zielt darauf ab, die Volatilität der Umsätze zu reduzieren.

Branchenspezifische Risiken

Volatilität des Auftragseinganges. Ein wichtiger 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 von Mautsystemen in Regionen oder auf Streckenabschnitten sowie an Ausschreibungen für andere Lösungen aus dem ITS-Portfolio 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 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, 2013/14 und 2014/15 fielen erhebliche Umsätze aus der Errichtung des landesweiten elektronischen Mautsystems in Weißrussland an. In den vergangenen Wirtschaftsjahren ist auch der Umsatzbeitrag von Errichtungsprojekten kleineren Umfangs kontinuierlich gestiegen. Diese sind vor allem den geografischen Regionen USA und Australien zuzuordnen.

Das Vorgehen 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 Umsatzanteils 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. Durch die starke gesellschaftliche Opposition, die bei Mautsystemen fallweise auftritt, besteht in manchen Projekten auch das Risiko von verspätetem oder eingeschränktem Start der Mautsysteme mit Auswirkungen auf Zahlungsflüsse und Umsätze des Betriebsprojektes.

Die Kapsch TrafficCom Group setzt Projektmanagement-Methoden und Projektrisikomanagement-Verfahren auf Basis des IPMA (International-Project-Management-Association)-Standards ein, um 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

Ein permanenter und durchgängiger Innovationsprozess unterstützt die starke Marktposition.

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

Da die Innovationsfähigkeit zu einem erheblichen Teil auf Technologie, firmeneigenem Know-how sowie auf geistigem Eigentum beruht, kann die weltweite Zunahme von Produktpiraterie und Reverse Engineering negative Auswirkungen auf die 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.

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

Akquisition und Integration von Unternehmen im Zuge des Unternehmenswachstums. Eines der strategischen Ziele der Kapsch TrafficCom Group besteht darin, durch organisches Wachstum sowie durch ausgewählte Akquisitionen und Joint Ventures international zu wachsen. In Umsetzung dieser Strategie wurden und werden weltweit 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. Chancen ergeben sich aus dem Erwerb von neuen Technologien und Markt-Know-how.

Länderrisiko. Durch die verstärkte Ausweitung der Geschäftstätigkeit in Staaten außerhalb Europas ist die Kapsch TrafficCom Group einem erhöhten politischen Risiko in diesen Ländern ausgesetzt. Wesentliche und derzeit nicht vorhersehbare politische Veränderungen 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 entstehen aus Wechselkurs- und Zinsschwankungen sowie Krediten. Ausreichende Liquidität erhöht die Flexibilität, auch kurzfristig zu agieren.

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 oder -gewinnen im Konzernabschluss niederschlagen (Transaktionsrisiko). Aufgrund der teilweise volatilen Zahlungsflüsse des Projektgeschäftes ist die Absicherung nur in eingeschränktem Umfang möglich, das verbleibende Wechselkursrisiko wird akzeptiert und in der Unternehmensplanung berücksichtigt. 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. Die Kapsch TrafficCom Group tritt allerdings auch vermehrt als Subauftragnehmer gegenüber Dritten (Konzessionären, Generalunternehmern etc.) bei Projekten der öffentlichen Hand auf. Zusätzlich nimmt die Kapsch TrafficCom Group Angebote von öffentlichen Institutionen, wie OeKB (Oesterreichische Kontrollbank AG), EKN (Exportkreditnämnden; Schwedische Kammer für Exportgarantien) und MIGA (Multilateral Investment Guarantee Agency) in Anspruch, um sich mit Hilfe von Garantien abzusichern.

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

Kapsch TrafficCom begegnet dem Personalrisiko mit attraktiven Angeboten.

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

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 und forciert die Ausrollung von CRISAM als IT Risk Management Tool, wie derzeit in Polen und Weißrussland.

Chancen

Die frühzeitige Identifizierung von Chancen eröffnet Potenziale.

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

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

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

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

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

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

Zusammenfassende Beurteilung der Risikosituation

Aus heutiger Sicht lassen sich keine Risiken erkennen, die den Fortbestand der Kapsch TrafficCom Group gefährden könnten. 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.

3.4 Internes Kontrollsystem (IKS) im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

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

Die Kapsch TrafficCom AG hat 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.

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 Prüfungen der Leistungsfähigkeit lokaler IKS. Im Wirtschaftsjahr 2014/15 wurde die Dokumentation weiter verbessert und die Interne Revision führte erste Prüfungen der Effizienz der lokalen IKS durch.

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

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

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

Der Aufsichtsrat wird vom Vorstand in regelmäßigen Sitzungen über die wirtschaftliche Entwicklung in Form von konsolidierten Darstellungen bestehend aus Segmentberichterstattung, Ergebnisentwicklung mit Budget- und Vorjahresvergleich, 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.

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

1. Das zur Gänze aufgebrachte Grundkapital der Kapsch TrafficCom AG beträgt 13,0 Mio. EUR. Es ist in 13,0 Mio. Stück nennbetragslose auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt.
2. Es bestehen keine Beschränkungen betreffend die Ausübung von Stimmrechten oder die Übertragung von Aktien.
3. Zum Stichtag 31. März 2015 befanden sich rund 36,9% der Anteile an der Kapsch TrafficCom AG im Streubesitz. Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hielt zum Stichtag 31. März 2015 rund 63,1 % der Anteile. Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der DATAX HandelsgmbH, deren Anteile zu gleichen Teilen von der Traditio-Privatstiftung, der ALUK-Privatstiftung und der Children of Elisabeth-Privatstiftung, jeweils Privatstiftungen nach dem österreichischen Privatstiftungsgesetz, gehalten werden. Diese sind jeweils Mitgliedern der Familie Kapsch zurechenbar. Es gab zum Stichtag 31. März 2015 keinen weiteren Aktionär, der mehr als 10% der Stimmrechte an der Kapsch TrafficCom AG hielt.
4. Es gibt keine Aktien mit besonderen Kontrollrechten.
5. Es bestehen keine Beschränkungen hinsichtlich der Ausübung des Stimmrechtes durch Arbeitnehmer mit Kapitalbeteiligung.
6. Es gibt keine besonderen Bestimmungen über die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstandes und des Aufsichtsrates und die Änderung der Satzung der Gesellschaft.
7. Bei der Gesellschaft besteht derzeit weder ein genehmigtes Kapital noch ein bedingtes Kapital, welches den Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrates ohne (neuerliche) Befassung der Hauptversammlung zur Ausgabe von Aktien ermächtigt.
8. Es bestehen keine Vereinbarungen, die im Fall eines öffentlichen Übernahmeangebotes wirksam werden.
9. Es bestehen keine Entschädigungsvereinbarungen zwischen der Kapsch TrafficCom AG und ihren Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines öffentlichen Übernahmeangebotes.

4 Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

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

Mit 28. April 2015 legte die Kapsch TrafficCom AG den Inhabern der Unternehmensanleihe ein Rückkaufangebot zu einem Kurs von 105,75 %, gültig bis zum 19. Mai 2015. Im Ausmaß von Nominale 4.182.000 EUR wurde dieses Angebot angenommen. Die angekauften Schuldtitel wurden am 22. Mai 2015 der Oesterreichischen Kontrollbank (OeKB) zur Einlösung überreicht, die Unternehmensanleihe haftet somit noch zu 70,8 Mio. EUR mit einer Laufzeit bis zum 3. November 2017 aus.

5 Ausblick und Ziele.

Die Weiterentwicklung des Geschäftes soll sicherstellen, dass Kapsch TrafficCom auch in Zukunft zu den führenden Anbietern gehört.

Kapsch TrafficCom hat im Wirtschaftsjahr 2014/15 im Rahmen des umfassenden Programmes 2020 eine Strategie für die Zukunft definiert, die eine Weiterentwicklung und Transformation des Geschäftes beinhaltet. Zudem wurden drei strategische Prioritäten für die kommenden Jahre definiert: Operative Exzellenz, Stärkung und Absicherung des Kerngeschäftes sowie Aufbau eines Intelligent-Mobility-Solutions (IMS)-Geschäftes.

Die kommenden Jahre werden demnach für die Kapsch TrafficCom Group herausfordernd werden, aber auch viele neue Chancen beinhalten. Die initiierten Kosteneinsparungen werden im Laufe des Wirtschaftsjahres 2015/16 vollumfänglich wirksam werden. Die Ertragsstärke des Kerngeschäftes sollte dann wie erwartet bei rund 10 % liegen und wieder ausreichend Freiraum für Zukunftsinvestitionen geben. Mit dem Mehrheitserwerb des kalifornischen Smart-Parking-Anbieters Streetline wurde im April 2015 bereits ein erster Schritt in diese Zukunft gesetzt. Im Zusammenhang mit den erforderlichen weiteren Investitionen wird die ausgewiesene EBIT-Marge der Kapsch TrafficCom Group im Wirtschaftsjahr 2015/16 voraussichtlich noch unter 10 % liegen.

Bestehende Projekte wird Kapsch TrafficCom zielgerichtet fortführen und daran arbeiten, die Marktposition mit neuen Entwicklungen und Projekten weiter zu stärken. In den kommenden Jahren werden einige der bestehenden Verträge für Betriebsprojekte neu ausgeschrieben werden. Das betrifft 2016 das landesweite elektronische LKW-Mautsystem in der Tschechischen Republik und den Vertrag für technischen Betrieb und Wartung des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in Österreich, dessen Fortsetzung noch bis Juni 2017 bestätigt ist. Kapsch TrafficCom ist bestrebt, in diesen Ausschreibungen erneut mit dem besten Leistungsangebot zu überzeugen, um diese zu gewinnen.

Das Ziel von Kapsch TrafficCom ist es, die Unternehmensgruppe, Lösungen, Produkte und Dienstleistungen konsequent weiterzuentwickeln, um auch in Zukunft zu den führenden Anbietern am Markt zu gehören.

Wien, am 8. Juni 2015



Mag. Georg Kapsch
Vorstandsvorsitzender



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 8. Juni 2015



Mag. Georg Kapsch
Vorstandsvorsitzender



André Laux
Mitglied des Vorstandes

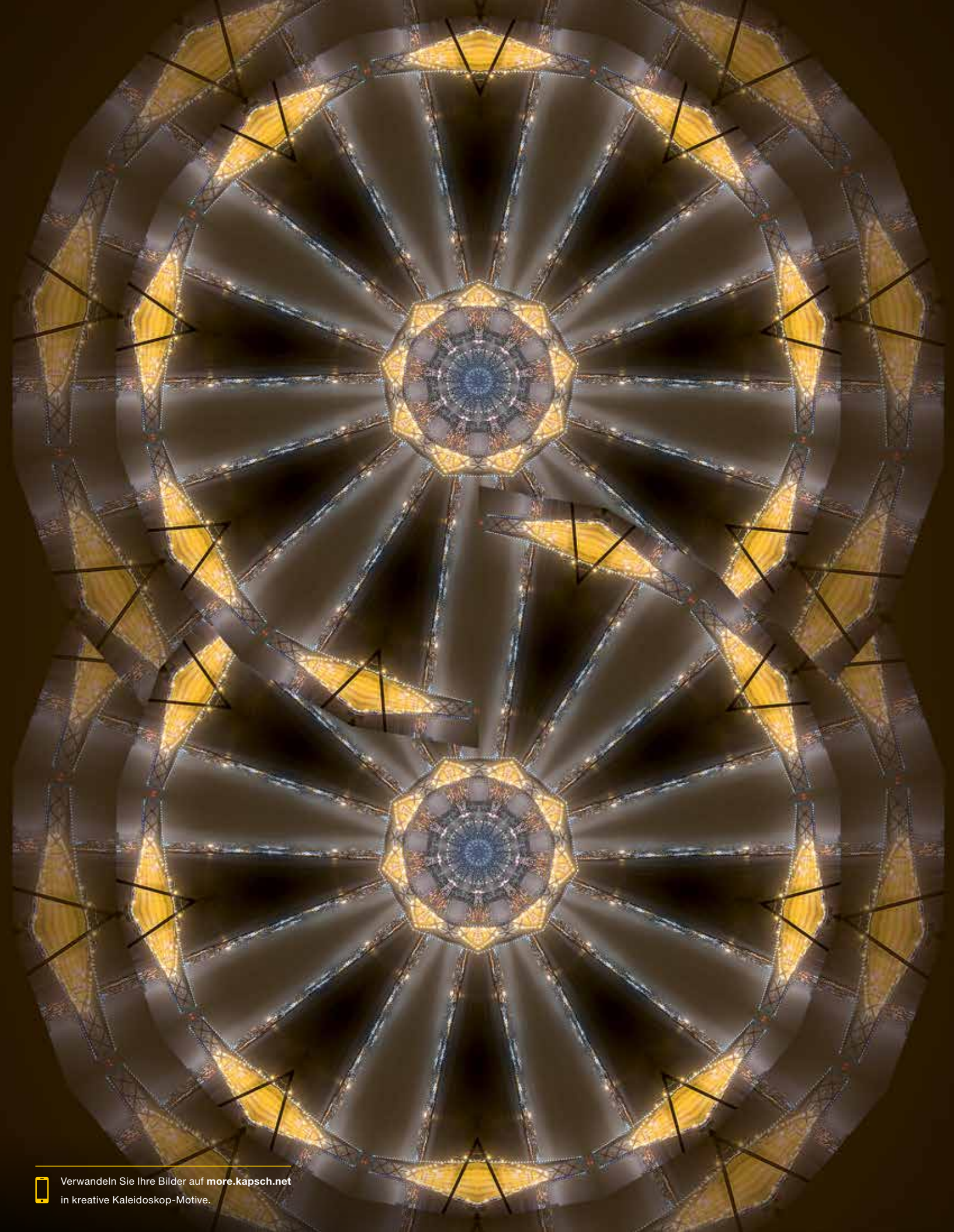
Unsere Ergebnisse.

Wo Sie bewegtes Leben sehen,
sehen wir Zahlen und Fakten.



Weil wir unseren Blickwinkel stets verändern und zu jeder Zeit auf das fokussieren, was wirklich zählt. Und in einem Geschäftsbericht sind das Zahlen und Fakten. Deshalb präsentieren wir Ihnen im Konzernabschluss, wie sich das abgelaufene

Wirtschaftsjahr bei uns entwickelt hat. Und welchen Weg wir für die Zukunft vorgesehen haben. Wichtig sind uns dabei Transparenz, Präzision und Vertrauen – Parameter, mit denen unsere Investoren seit jeher rechnen können.



Verwandeln Sie Ihre Bilder auf more.kapsch.net
in kreative Kaleidoskop-Motive.

Konsolidierte Gesamtergebnisrechnung.

Alle Beträge in EUR	Erläuterungen	2014/15	2013/14
Umsatzerlöse	(1)	456.377.377	486.966.886
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	21.220.911	15.227.104
Veränderung des Bestandes an Fertigerzeugnissen, unfertigen Erzeugnissen sowie an noch nicht abrechenbaren Leistungen	(3)	-5.276.194	-5.975.736
Aktivierete Eigenleistungen		104.353	141.383
Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen	(4)	-168.034.419	-228.043.730
Personalaufwand	(5)	-148.102.477	-139.192.569
Aufwand für planmäßige Abschreibungen	(6)	-16.434.371	-16.590.897
Wertminderungen	(6)	-12.342.000	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(7)	-94.763.384	-92.255.847
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit		32.749.796	20.276.594
Finanzerträge	(8)	13.255.371	5.541.619
Finanzaufwendungen	(8)	-26.306.798	-20.488.627
Finanzergebnis		-13.051.426	-14.947.009
Erträge aus assoziierten Unternehmen	(14)	233.819	158.443
Ergebnis vor Steuern		19.932.188	5.488.028
Ertragsteuern	(9)	-8.524.107	-2.631.956
Periodenergebnis		11.408.081	2.856.072
Periodenergebnis, zurechenbar:			
Anteilseigner der Gesellschaft		3.629.908	-4.299.498
Nicht beherrschende Anteile		7.778.173	7.155.570
		11.408.081	2.856.072
Ergebnis je Aktie aus dem Periodenergebnis, das den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar ist (in EUR)			
verwässert	(31)	0,28	-0,33
unverwässert	(31)	0,28	-0,33
Sonstiges Ergebnis:			
Posten, die anschließend ins Periodenergebnis umgegliedert werden:			
Währungsumrechnungsdifferenzen		-12.558.566	-3.947.156
Währungsumrechnungsdifferenzen aus Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb		9.045.070	-643.594
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte:			
Im sonstigen Ergebnis erfasste Wertänderungen		2.030.730	-7.814.018
Umgliederungen von kumulierten Nettoverlusten in das Periodenergebnis (Wertminderung)		12.185.425	0
Steuern betreffend Posten, die ins Periodenergebnis umgegliedert werden		-2.389.978	52.059
Summe der Posten, die anschließend ins Periodenergebnis umgegliedert werden		8.312.681	-12.352.709
Posten, die anschließend nicht ins Periodenergebnis umgegliedert werden:			
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses		-3.164.172	-464.660
Steuern betreffend Posten, die nicht ins Periodenergebnis umgegliedert werden		645.608	36.794
Summe der Posten, die anschließend nicht ins Periodenergebnis umgegliedert werden		-2.518.564	-427.866
Sonstiges Ergebnis der Periode nach Steuern	(10)	5.794.117	-12.780.575
Gesamtergebnis der Periode		17.202.198	-9.924.503
Gesamtergebnis der Periode, zurechenbar:			
Anteilseigner der Gesellschaft		9.226.306	-15.902.406
Nicht beherrschende Anteile		7.975.892	5.977.903
		17.202.198	-9.924.503

Konsolidierte Bilanz.

Alle Beträge in EUR	Erläuterungen	31. März 2015	31. März 2014
AKTIVA			
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	(12)	22.393.204	23.447.039
Immaterielle Vermögenswerte	(13)	71.250.401	89.567.390
Anteile an assoziierten Unternehmen	(14)	2.013.952	1.596.106
Sonstige langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen	(15)	23.099.327	28.506.061
Sonstige langfristige Vermögenswerte	(16)	28.137.787	71.112.851
Latente Steueransprüche	(22)	13.590.224	22.109.558
		160.484.896	236.339.005
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	(17)	47.669.688	58.107.757
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	(18)	205.387.202	209.720.873
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	(15)	5.290.815	4.924.111
Liquide Mittel	(19)	96.764.803	57.731.290
		355.112.509	330.484.031
Summe Aktiva		515.597.404	566.823.037
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		77.449.325	72.291.120
		207.958.096	202.799.891
Nicht beherrschende Anteile		11.403.134	10.310.208
Summe Eigenkapital		219.361.230	213.110.099
VERBINDLICHKEITEN			
Langfristige Verbindlichkeiten			
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(21)	88.984.654	109.494.268
Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	(23)	25.210.018	22.152.563
Langfristige Rückstellungen	(26)	1.661.173	1.302.519
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	(24)	4.656.718	3.659.711
Latente Steuerschulden	(22)	2.379.882	10.777.965
		122.892.444	147.387.027
Kurzfristige Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		48.441.473	67.388.050
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	(25)	65.535.073	62.809.928
Kurzfristige Steuerverbindlichkeiten		1.173.523	1.190.660
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(21)	48.968.988	46.559.523
Kurzfristige Rückstellungen	(26)	9.224.672	28.377.749
		173.343.730	206.325.911
Summe Verbindlichkeiten		296.236.174	353.712.938
Summe Passiva		515.597.404	566.823.037

Entwicklung des Eigenkapitals.

Alle Beträge in EUR	Den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar				Nicht beherrschende	Summe
	Grundkapital	Kapitalrücklage	Sonstige Rücklagen	Konzernbilanzgewinn	Anteile	
Stand 31. März 2013	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				-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
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses			-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
Effekte aus der Aufstockung von Anteilen an Tochterunternehmen			-4.068.101		41.799	-4.026.302
Effekte aus der Erstkonsolidierung von Tochterunternehmen					4.900	4.900
Dividende					-6.929.665	-6.929.665
Periodenergebnis				3.629.908	7.778.173	11.408.081
Sonstiges Ergebnis der Periode:						
Währungsumrechnungsdifferenzen			-5.972.483		197.719	-5.774.764
Zeitwertgewinne/-verluste von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten			14.087.445			14.087.445
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses			-2.518.564			-2.518.564
Stand 31. März 2015	13.000.000	117.508.771	-12.184.396	89.633.721	11.403.134	219.361.230

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

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

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

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

Nicht beherrschende Anteile. Die nicht beherrschenden Anteile umfassen die Fremdanteile am Eigenkapital vollkonsolidierter Tochtergesellschaften. Die Effekte aus der Aufstockung der Anteile im Wirtschaftsjahr 2014/15 resultieren aus dem Erwerb der restlichen 3 % Anteile an der Kapsch Telematic Services GmbH, Wien. Die Effekte aus der Aufstockung der Anteile im Wirtschaftsjahr 2013/14 resultieren aus dem Erwerb weiterer Anteile an der TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika.

Konsolidierte Geldflussrechnung.

Alle Beträge in EUR	Erläuterungen	2014/15	2013/14 (angepasst)
Geldfluss aus betrieblicher Tätigkeit			
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit		32.749.796	20.276.594
Berichtigungen um nicht zahlungswirksame Posten und sonstige Überleitungen:			
Planmäßige Abschreibungen	(6)	16.434.371	16.590.897
Wertminderungen	(6)	12.342.000	0
Zu-/Abnahme der Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	(23)	-245.363	-1.778.223
Zu-/Abnahme der sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen	(24, 26)	-31.271	1.397.031
Zu-/Abnahme der sonstigen langfristigen Forderungen und Vermögenswerte	(15)	3.646.195	-1.254.172
Zu-/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (langfristig)	(16)	46.367.768	-64.919.991
Zu-/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (langfristig)	(24)	-891.853	-384.989
Sonstige (netto)		-1.798.344	-10.451.455
		108.573.298	-40.524.306
Veränderungen des Nettoumlaufvermögens:			
Zu-/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger Vermögenswerte	(18)	6.031.721	54.331.561
Zu-/Abnahme der Vorräte	(17)	10.438.069	8.333.735
Zu-/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger kurzfristiger Verbindlichkeiten		-15.462.030	-22.548.447
Zu-/Abnahme der kurzfristigen Rückstellungen	(26)	-19.153.077	144.395
		-18.145.317	40.261.244
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit			
		90.427.981	-263.062
Zinseinnahmen	(8)	1.773.062	1.450.169
Zinsausgaben	(8)	-5.982.746	-5.504.166
Nettozahlungen von Ertragsteuern		-11.006.156	-6.582.573
Nettogeldfluss aus betrieblicher Tätigkeit		75.212.141	-10.899.634
Geldfluss aus Investitionstätigkeit			
Ankauf von Sachanlagen	(12)	-7.374.407	-10.571.546
Ankauf von immateriellen Vermögenswerten	(13)	-993.841	-5.111.623
Ankauf von Wertpapieren und Beteiligungen und sonstigen langfristigen Finanzanlagen	(15)	-361.651	-575.700
Zahlungen für den Erwerb von Gesellschaften (abzüglich der liquiden Mittel dieser Gesellschaften)		0	-11.957.526
Einnahmen aus dem Verkauf von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		1.353.079	1.923.980
Einnahmen aus dem Verkauf von Wertpapieren und Beteiligungen		0	557.154
Nettogeldfluss aus Investitionstätigkeit		-7.376.820	-25.735.262
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit			
Einzahlungen von Gesellschaftern		4.900	0
An die Aktionäre der Gesellschaft gezahlte Dividende		0	-5.200.000
An nicht beherrschende Anteile von Konzerngesellschaften gezahlte Dividende		-6.929.665	-6.898.246
Zahlungen für den Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen		-2.000.000	-1.570.840
Zunahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	(21)	183.719	26.175.745
Abnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten	(21)	-20.693.333	-720.000
Zunahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	(21)	7.053.189	19.398.093
Abnahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	(21)	-9.526.490	-12.239.851
Nettogeldfluss aus Finanzierungstätigkeit		-31.907.680	18.944.901
Netto-Zu-/Abnahme des Finanzmittelbestands		35.927.641	-17.689.995
Entwicklung des Finanzmittelbestands			
Anfangsbestand	(19)	57.731.290	79.022.460
Netto-Zu-/Abnahme des Finanzmittelbestands		35.927.641	-17.689.995
Auswirkungen von Wechselkursänderungen auf den Finanzmittelbestand		3.105.873	-3.601.176
Endbestand	(19)	96.764.803	57.731.290

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 & CoKG abgewickelt wird. Es handelt sich dabei um Engineering-Lösungen, elektronische Fertigung und Logistikdienstleistungen für verbundene Unternehmen und Drittkunden. Außerdem wird diesem Segment auch das nicht ITS-relevante Geschäft der Gesellschaft KTC USA Inc. zugeordnet. Es handelt sich hierbei um Lösungen, Systeme und Dienstleistungen für die Betriebsüberwachung öffentlicher Verkehrsmittel und Umwelteinrichtungen.

Konzernstruktur.

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

Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hält zum 31. März 2015 einen Anteil an der Kapsch TrafficCom AG von 63,13 % (31. März 2014: 61,92%). Die Aktien der Kapsch TrafficCom AG im Streubesitz notieren seit dem 26. Juni 2007 im Segment Prime Market der Wiener Börse.

Konsolidierungskreis.

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

Zum 31. März 2015 waren 47 Gesellschaften in den Konsolidierungskreis einbezogen (31. März 2014: 48 Gesellschaften). Der Konsolidierungskreis entwickelte sich wie folgt:

	2014/15	2013/14
Anzahl Gesellschaften zu Beginn des Wirtschaftsjahres	48	49
Erstkonsolidierungen	3	2
Verschmelzungen	-3	-1
Entkonsolidierungen	-1	-2
Anzahl Gesellschaften im Konsolidierungskreis	47	48

Im Wirtschaftsjahr 2014/15 wurden die Kapsch TrafficCom KGZ, Bischkek, Kirgisistan, die Kapsch TrafficCom Lietuva, Vilnius, Litauen sowie die KTCSL Merger Corp., Delaware, USA, neu gegründet.

Im Wirtschaftsjahr 2014/15 wurden die Kapsch TrafficCom IVHS Technologies Holding Corp., McLean, USA, Kapsch TrafficCom IVHS Holding Corp., McLean, USA, Kapsch TrafficCom U.S. Corp., McLean, USA, in die Kapsch TrafficCom Holding Corp., McLean, USA, als aufnehmende Gesellschaft verschmolzen.

Im Wirtschaftsjahr 2014/15 wurde die VTI Industrial Electronics (Proprietary Limited ZA) (South Africa), Germiston, Südafrika entkonsolidiert.

Die regionale Verteilung der Tochterunternehmen stellt sich wie folgt dar:

	2014/15	2013/14
Österreich	6	6
Europa (exkl. Österreich)	17	16
Amerika	11	13
Restliche Welt	13	13
Gesamt	47	48

Weitere Informationen zu Anteilen an Tochterunternehmen sind in Erläuterung 28 angegeben.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

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

1 Grundlagen der Erstellung.

Der Konzernabschluss zum 31. März 2015 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 2015 wurde nach dem historischen Anschaffungskostenprinzip aufgestellt, mit Ausnahme von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren und derivativen Finanzinstrumenten, die zum Bilanzstichtag mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Eine entsprechende Erläuterung erfolgt im Rahmen der jeweiligen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

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

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

1.1 Neue und geänderte Standards und Interpretationen, die von der EU übernommen und im Wirtschaftsjahr 2014/15 erstmalig angewendet wurden

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. Eine Beherrschung ist hiernach dann gegeben, wenn ein Mutterunternehmen auf ein Tochterunternehmen aufgrund von Stimmrechten oder anderen Rechten Macht ausüben kann, das Mutterunternehmen positiven und negativen Rückflüssen des Tochterunternehmens ausgesetzt ist und das Mutterunternehmen die Rückflüsse aufgrund der Machtstellung der Höhe nach beeinflussen kann. IFRS 10 ersetzt bisher geltende Regelungen zu Konzernabschlüssen in IAS 27 Konzern- und Einzelabschlüsse und SIC-12 Konsolidierung – Zweckgesellschaften. Der Konzern wendet IFRS 10 im Wirtschaftsjahr, welches am 1. April 2014 beginnt, an. Die Auswirkungen des IFRS 10 auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Darstellung des Konzerns sind gegenwärtig nicht wesentlich.

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. Nach IFRS 11 gibt es nunmehr lediglich zwei „Arten“ gemeinsamer Vereinbarungen: Gemeinschaftliche Tätigkeiten („Joint Operations“) und Gemeinschaftsunternehmen („Joint Ventures“). Die Zuordnung einer gemeinsamen Vereinbarung hängt von den Rechten und Pflichten ab, die den Vertragspartein erwachsen. Eine gemeinschaftliche Vereinbarung liegt vor, wenn die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien unmittelbar Rechte aus den Vermögenswerten und Pflichten aus den Verbindlichkeiten haben. Jede Vertragspartei dieser gemeinschaftlichen Vereinbarung bilanziert seine Vermögenswerte, seine Verbindlichkeiten, seine Erlöse und seine Aufwendungen. In einem Gemeinschaftsunternehmen haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien Rechte am Netto-Reinvermögen des Unternehmens. Die Bilanzierung erfolgt nach der Equity-Methode. Das bisherige Wahlrecht der Quotenkonsolidierung bei gemeinschaftlich geführten Unternehmen wurde abgeschafft. Der Konzern hat die Klassifizierung der Beteiligungen des Konzerns an gemeinsamen Vereinbarungen untersucht und 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 hat seine Anhangsangaben gemäß IFRS 12 entsprechend erweitert.

Änderungen an IAS 27, „Einzelabschlüsse“, regelt nach Verabschiedung des IFRS 10 „Konzernabschlüsse“ verbleibend die Bestimmungen zur Bilanzierung von Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen in IFRS-Einzelabschlüssen. Die Regelungen zum Konzernabschluss wurden überarbeitet und sind im IFRS 10 „Konzernabschlüsse“ definiert. Es ergeben sich durch die Neuregelung keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Darstellung des Konzerns.

Änderungen an IAS 28, „Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen“, erfordert die Anwendung der Equity-Methode auch auf Gemeinschaftsunternehmen. Durch die Verabschiedung des IFRS 11 „Gemeinsame Vereinbarungen“ wurde der Anwendungsbereich erweitert, sodass neben Beteiligungen an assoziierten Unternehmen auch Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode bilanziert werden. Es ergeben sich durch die Anwendung keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Darstellung des Konzerns, da es im Konzern derzeit keine Gemeinschaftsunternehmen gibt.

Änderungen an IFRS 10, IFRS 12 und IAS 27 betreffend „Investmentgesellschaften“, führen eine Ausnahme von der Konsolidierungspflicht für Tochtergesellschaften gemäß IFRS 10, „Konzernabschlüsse“ für Unternehmen ein, die die Definition der Investmentgesellschaft erfüllen. Demnach werden Investmentgesellschaften erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert gemäß IFRS 9 bzw. IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz

und Bewertung“ bewertet. Da der Konzern keine Investmentgesellschaft hält ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Darstellung des Konzerns.

Änderungen an 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 und es beabsichtigt ist, die Finanzinstrumente netto zu begleichen oder gleichzeitig mit der Realisierung des finanziellen Vermögenswertes die dazugehörige finanzielle Verbindlichkeit zu begleichen. Die Standardänderungen ergänzen und konkretisieren die Anwendungsleitlinien bezüglich Gegenwärtigkeit und Gleichzeitigkeit. Die Auswirkungen der Änderungen an IAS 32 auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Darstellung des Konzerns sind gegenwärtig nicht wesentlich.

Änderungen an IAS 36, „Wertminderung von Vermögenswerten“, enthalten Korrekturen von Angabevorschriften. Betroffen sind Angaben zum erzielbaren Betrag von wertgeminderten nicht finanziellen Vermögenswerten, bei denen der erzielbare Betrag mit dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet wird. Bislang war der erzielbare Betrag unabhängig einer Wertminderung anzugeben. Die Änderung schränkt die Angabepflichten auf tatsächliche Wertminderungsfälle ein, jedoch werden die erforderlichen Angaben dazu ausgedehnt. Die Auswirkungen der Änderungen an IAS 36 auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Darstellung des Konzerns sind gegenwärtig nicht wesentlich.

Änderungen an IAS 39, „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“, 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 Fortführung der Sicherungsbeziehung ist zulässig, wenn die Novation aufgrund neuer oder bestehender gesetzlicher oder regulatorischer Pflichten erfolgt und die Vertragsbedingungen des Derivats sich nur dahingehend ändern, wie dies für die Novation notwendig ist. Die Änderung hat keine Auswirkungen auf den Konzern.

IFRIC 21, „Abgaben“ definiert den Ansatzpunkt von Rückstellungen gemäß IAS 37 für Abgaben, die durch eine Regierungsinstanz erhoben wird und bei denen Zeitpunkt oder Betrag der Zahlung unsicher sind, sowie die Bilanzierung entsprechender Verbindlichkeiten in jenen Fällen, in denen sowohl Zeitpunkt als auch Betrag der Abgabenschuld bereits bekannt sind. Ertragsteuern im Sinne des IAS 12 sind vom Anwendungsbereich allerdings ausgenommen. IFRIC 21 adressiert die Frage, was das „verpflichtende Ereignis“ ist, das zum Ansatz einer Schuld zur Zahlung einer Abgabe führt. 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. Es ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Darstellung des Konzerns.

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

Jährliche Verbesserung an den IFRS, Zyklus 2010 – 2012, umfasst die Verbesserungen an den Standards IFRS 2 „Anteilsbasierte Vergütungen“, IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“, IFRS 8 „Geschäftssegmente“, IFRS 13 „Bemessung des beizulegenden Zeitwerts“, IAS 16 „Sachanlagen“, IAS 24 „Angaben über Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen“ und IAS 38 „Immaterielle Vermögenswerte“. Durch die Anpassung von Formulierungen sollen bestehende Regelungen klar gestellt werden, davon betroffen sind auch Anhangsangaben. Der Konzern wird die Änderungen spätestens in dem Wirtschaftsjahr anwenden, welches am 1. April 2015 beginnt. Wesentliche Auswirkungen der Änderungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Darstellung des Konzerns werden gegenwärtig nicht erwartet.

Jährliche Verbesserung an den IFRS, Zyklus 2011 – 2013, beinhalten die Änderungen zu den Standards IFRS 1 „Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards“, IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“, IFRS 13 „Bemessung des beizulegenden Zeitwertes“ und IAS 40 „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilie“. Bestehende Formulierungen wurden zwecks Klarstellung angepasst. Der Konzern wird die Änderungen spätestens in dem Wirtschaftsjahr anwenden, welches am 1. April 2015 beginnt. Wesentliche Auswirkungen der Änderungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Darstellung des Konzerns werden gegenwärtig nicht erwartet.

Änderung an IAS 19, „Leistungen an Arbeitnehmer“ – mit einer Änderung an IAS 19.93 wird nunmehr klargestellt, wie die in den formalen Bedingungen eines Pensionsplans enthaltenen Beiträge von Arbeitnehmern oder Dritten bilanziert werden, wenn diese mit der Dienstzeit verknüpft sind. Der Konzern wird die Änderungen spätestens in dem Wirtschaftsjahr anwenden, welches am 1. April 2015 beginnt. Wesentliche Auswirkungen der Änderungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Darstellung des Konzerns werden gegenwärtig nicht erwartet.

IFRS 14, „Regulatorische Abgrenzungsposten“ ermöglicht Unternehmen, die IFRS-Erstanwender sind, regulatorische Abgrenzungsposten weiterhin zu bilanzieren, die es nach seinen zuvor geltenden nationalen Rechnungslegungsvorschriften im Abschluss erfasst hat. Da der Konzern nicht IFRS Erstanwender ist, die Regelungen sich jedoch explizit an IFRS-Erstanwender richten, sind die Vorschriften nicht anzuwenden.

Jährliche Verbesserung an den IFRS, Zyklus 2012 – 2014, beinhalten die Änderungen zu den Standards IFRS 5 „Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche“, IFRS 7 „Finanzinstrumente: Angaben“, IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“ und IAS 34 „Zwischenberichterstattung“. Bestehende Formulierungen wurden zwecks Klarstellung angepasst. Der Konzern wird die Änderungen spätestens in dem Wirtschaftsjahr anwenden, welches am 1. April 2016 beginnt. Wesentliche Auswirkungen der Änderungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Darstellung des Konzerns werden gegenwärtig nicht erwartet.

Änderungen zu IAS 1, „Darstellung des Abschlusses“ gilt der Sicherstellung, dass Ersteller Ermessen ausüben können, wenn sie ihre Abschlüsse erstellen, da die Formulierungen im Zusammenhang mit einigen Vorschriften in IAS 1 in einigen Fällen so gelesen worden wären, dass sie das Ausüben von Ermessen verhindern. Hinsichtlich des Begriffs der Wesentlichkeit wird klargestellt, dass (1) Information nicht durch Aggregation verschleiert werden sollen, dass (2) Wesentlichkeitserwägungen auf alle Bestandteile des Abschlusses anzuwenden sind und dass (3) selbst dann die Wesentlichkeit zu berücksichtigen ist, wenn in einem Standard eine gewisse Angabe vorgeschrieben wird. Der IASB nimmt darüber hinaus (1) eine Klarstellung vor, dass die Auflistung der Ausweiszeilen in den Abschlussbestandteilen aus Gründen der Relevanz aufgegliedert oder zusammengefasst werden kann und erlässt zusätzliche Leitlinien in Bezug auf Zwischensummen in diesen Abschlussbestandteilen; (2) stellt er klar, dass der Anteil eines Unternehmens am sonstigen Gesamtergebnis von assoziierten Unternehmen oder Joint Ventures, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, aggregiert als einzelne Ausweiszeilen auf der Grundlage davon, ob sie später in der Gewinn- und Verlustrechnung recycelt werden, ausgewiesen werden sollte. Es werden zusätzliche Beispiele für mögliche Reihenfolgen der Angaben aufgenommen, um klarzustellen, dass die Verständlichkeit und die Vergleichbarkeit berücksichtigt werden sollen. Der Konzern wird die Änderungen spätestens in dem Wirtschaftsjahr anwenden, welches am 1. April 2016 beginnt. Wesentliche Auswirkungen der Änderungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Darstellung des Konzerns werden gegenwärtig nicht erwartet.

Änderung an IAS 16, „Sachanlagen“ und **IAS 38**, „Immaterielle Vermögenswerte“ – mit der Änderung werden weitere Leitlinien zur Verwendung akzeptabler Methoden zur Abschreibung von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten präzisiert. Der Konzern wird die Änderung spätestens in dem Wirtschaftsjahr anwenden, welches am 1. April 2016 beginnt. Wesentliche Auswirkungen der Änderungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Darstellung des Konzerns werden gegenwärtig nicht erwartet.

Änderungen an IAS 16, „Sachanlagen“ und IAS 41, „Landwirtschaft“ beinhaltet Änderungen in Bezug auf fruchttragende Pflanzen. Der Konzern wird die Änderungen spätestens in dem Wirtschaftsjahr anwenden, welches am 1. April 2016 beginnt. Es werden keine Auswirkungen der Änderungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Darstellung des Konzerns erwartet, da der Konzern keine fruchttragenden Pflanzen unterhält.

Änderung an IFRS 11, „Gemeinsame Vereinbarungen“ – Die Änderungen beinhalten zusätzliche Vorschriften, die klarstellen, dass ein Anteilserwerb an einer gemeinschaftlichen Tätigkeit, die einen Geschäftsbetrieb im Sinne des IFRS 3 „Unternehmenszusammenschlüsse“ darstellt, nach der Erwerbsmethode gemäß IFRS 3 und anderer relevanter Standards zu bilanzieren ist. Weiters wird definiert, dass bei einem Hinzuerwerb weiterer Anteile an einer gemeinschaftlichen Tätigkeit keine Neubewertung der zuvor bereits gehaltenen Anteile vorzunehmen ist. Die Änderungen finden jedoch keine Anwendung, wenn die gemeinschaftlich tätigen Unternehmen unter gemeinsamer Beherrschung eines Mutterunternehmens stehen. Der Konzern wird die Änderungen spätestens in dem Wirtschaftsjahr anwenden, welches am 1. April 2016 beginnt. Wesentliche Auswirkungen der Änderungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Darstellung des Konzerns werden gegenwärtig nicht erwartet.

IFRS 15, „Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden“, umfasst umfangreiche Prinzipien für die Bestimmung der Art, der Höhe und des zeitlichen Anfalls der Erfassung von Umsätzen und daraus resultierenden Zahlungsströmen aus einem Kundenvertrag. Demnach sind Umsätze dann zu realisieren, wenn die Verfügungsmacht über einen Vermögenswert auf den Kunden übergeht und dieser daraus Nutzen ziehen kann. Die Umsatzerlöse werden mit dem Betrag der Gegenleistung bewertet, die ein Unternehmen erwartungsgemäß vom Kunden für die Übertragung von Waren oder die Erbringung von Dienstleistungen erhalten wird. Der neue Standard beinhaltet ein fünfstufiges Modell zur Ermittlung der Umsatzrealisierung, das auf alle Verträge mit Kunden anzuwenden ist. Es ist der Vertrag mit dem Kunden sowie die darin enthaltenen eigenständigen Leistungsverpflichtungen zu identifizieren, weiters ist der Transaktionspreis zu bestimmen und auf die Leistungsverpflichtungen des Vertrags zu verteilen und abschließend ist der Erlös bei Erfüllung der Leistungsverpflichtungen durch das Unternehmen zu erfassen. Der Standard enthält Regelungen dazu, ob Erlöse zu einem bestimmten Zeitpunkt oder über einen Zeitraum hinweg zu erfassen sind. Die Regelungen des IFRS 15 ersetzen künftig IAS 18, „Umsatzerlöse“, IAS 11, „Fertigungsaufträge“ sowie eine Reihe erlösbezogener Interpretationen. Der Standard enthält auch neue, umfangreichere Vorschriften in Bezug auf Erlösangaben. Der Konzern wird IFRS 15 spätestens in dem Wirtschaftsjahr anwenden, welches am 1. April 2018 beginnt. Der Konzern untersucht gegenwärtig die Auswirkungen des IFRS 15 auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Darstellung des Konzerns.

IFRS 9, „Finanzinstrumente“, befasst sich mit der Klassifizierung, dem Ansatz und der Bewertung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten, der Bilanzierung von Wertminderungen finanzieller Vermögenswerte sowie der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen. Im Juli 2014 wurde die endgültige Version von IFRS 9 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. 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. In Bezug auf Wertminderungen sind künftig nicht nur eingetretene Verluste sondern auch erwartete Verluste zu erfassen, wobei abzuwägen ist ob eine Verschlechterung des Ausfallrisikos eingetreten ist. IFRS 9 erleichtert die Vorschriften zur Messung der Hedge-Effektivität, in dem der quantitative Effektivitätstest grundsätzlich entfällt. Erforderlich ist ein wirtschaftlicher Zusammenhang zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument. Zudem muss das Sicherungsverhältnis dem entsprechen, das der Vorstand tatsächlich für Zwecke des Risikomanagements nutzt. Eine zeitgleiche Dokumentation ist nach wie vor erforderlich, unterscheidet sich aber von der derzeit nach IAS 39 erstellten Dokumentation. Der Konzern wird IFRS 9 spätestens in dem Wirtschaftsjahr anwenden, welches am 1. April 2018 beginnt. Der Konzern beurteilt gegenwärtig, welche Auswirkungen die Anwendung des IFRS 9 auf den Konzernabschluss haben kann.

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

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

2 Konsolidierung.

2.1 Tochtergesellschaften

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

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

2.2 Transaktionen mit nicht beherrschenden Anteilen

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

Führt eine Veränderung der Beteiligungsquote nicht zum Verlust der Beherrschung der Beteiligung, werden die Transaktionen im Eigenkapital dargestellt. Die Buchwerte für die beherrschenden und nicht beherrschenden Anteile werden entsprechend abgestimmt, so dass diese die Veränderung der bestehenden Anteilsquoten widerspiegeln. Es ist jede Abweichung zwischen dem Betrag, um den die nicht beherrschenden Anteile angepasst werden, und dem beizulegenden Zeitwert der gezahlten oder erhaltenen Gegenleistung unmittelbar im Eigenkapital zu berücksichtigen und den Eigentümern des Mutterunternehmens zuzuweisen.

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

Mutterunternehmen die dazugehörigen Vermögenswerte und Schulden direkt veräußert hätte. Dies bedeutet, dass ein zuvor im sonstigen Ergebnis erfasster Aufwand oder Ertrag vom Eigenkapital ins Ergebnis umgegliedert wird.

2.3 Gemeinsame Vereinbarungen

Der Konzern wendet IFRS 11 für alle gemeinsamen Vereinbarungen an. Zum Stichtag 31. März 2015 gibt es keine gemeinsamen Vereinbarungen im Konzern.

Der Konzern unterscheidet je nach vertraglicher Ausgestaltung betreffend Rechte und Pflichten der beherrschenden Parteien zwischen Gemeinschaftsunternehmen („Joint Venture“) und gemeinschaftlicher Tätigkeit („Joint Operation“). Parteien eines Gemeinschaftsunternehmens haben Rechte am Nettovermögen. Im Konzernabschluss werden die Ergebnisse, Vermögenswerte und Schulden nach der Equity Methode einbezogen. Bestehen durch eine vertragliche Vereinbarung Rechte an Vermögenswerten und Verpflichtungen für Schulden ist diese gemeinsame Vereinbarung eine gemeinschaftliche Tätigkeit. Entscheidungen werden durch einstimmige Zustimmung getroffen. Eine Einbeziehung in den Konzernabschluss erfolgt durch anteilmäßige Erfassung der Vermögenswerte, Schulden, Erlöse und Aufwendungen.

Bei der Equity-Methode werden die Anteile an Gemeinschaftsunternehmen zunächst mit den Anschaffungskosten angesetzt. In der Folge erhöht oder verringert sich der Beteiligungsbuchwert der Anteile entsprechend dem Anteil des Konzerns am Gewinn oder Verlust sowie an Veränderungen im sonstigen Ergebnis des Gemeinschaftsunternehmens. Wenn der Anteil an den Verlusten eines Gemeinschaftsunternehmens den Buchwert des Gemeinschaftsunternehmens (einschließlich sämtlicher langfristiger Anteile, die dem wirtschaftlichen Gehalt nach der Nettoinvestition des Konzerns in das Gemeinschaftsunternehmen zuzuordnen sind) übersteigt, erfasst der Konzern den übersteigenden Verlustanteil nicht, es sei denn, er ist für das Gemeinschaftsunternehmen rechtliche oder faktische Verpflichtungen eingegangen oder hat Zahlungen für das Gemeinschaftsunternehmen geleistet.

Nicht realisierte Gewinne oder Verluste aus Transaktionen zwischen Konzernunternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sind im Konzernabschluss in Höhe des Anteils des Konzerns am Gemeinschaftsunternehmen zu eliminieren. Nicht realisierte Verluste werden dann nicht eliminiert, wenn die Transaktion Hinweise darauf gibt, dass eine Wertminderung des übertragenen Vermögenswerts vorliegt.

2.4 Assoziierte Unternehmen

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

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

Die kumulierten Anteile des Konzerns an den Gewinnen und Verlusten sowie am sonstigen Ergebnis des assoziierten Unternehmens nach dem Erwerb werden gegen den Beteiligungsbuchwert verrechnet. Wenn der Anteil des Konzerns an den Verlusten eines assoziierten Unternehmens einschließlich aller ungesicherten

Forderungen gleich seiner Beteiligung an diesem assoziierten Unternehmen ist bzw. diese übersteigt, weist der Konzern darüber hinausgehende Verluste nicht aus sofern er nicht zugunsten des assoziierten Unternehmens Verpflichtungen eingegangen ist bzw. Zahlungen getätigt hat.

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

3 Erwerb von Unternehmen.

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

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

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

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

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

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

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

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

Der Konzern ermittelt den Firmenwert zum Erwerbszeitpunkt als:

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

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

4 Währungsumrechnung.

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

4.1 Umrechnung ausländischer Abschlüsse

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

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

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

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

Die folgenden wesentlichen Wechselkurse wurden während des Wirtschaftsjahres angewendet:

Wechselkurse zum Euro	Durchschnittsdevisenkurs		Devisenkurs am Abschlussstichtag	
	2014/15	2013/14	2014/15	2013/14
AUD	1,452	1,440	1,415	1,494
CAD	1,440	1,414	1,374	1,523
CZK	27,580	26,421	27,533	27,442
PLN	4,181	4,216	4,085	4,172
SEK	9,213	8,739	9,290	8,948
USD	1,265	1,338	1,076	1,379
ZAR	13,950	13,617	13,132	14,588

Im Wirtschaftsjahr 2011/12 wurde die Kapsch Telematic Services IOOO, Minsk, Weißrussland, gegründet. Weißrussland ist zum Bilanzstichtag 31. März 2015 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.

4.2 Transaktionen in fremder Währung

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

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

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

5 Risikomanagement.

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

5.1 Fremdwährungsrisiko

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

Der Konzern agiert international und ist einem Fremdwährungsrisiko ausgesetzt, das aus Wechselkursänderungen von verschiedenen Fremdwährungen resultiert, vor allem hinsichtlich der tschechischen Krone, des polnischen Zloty 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 2015 (31. März 2014) um den unten angeführten Prozentsatz („Volatilität“) erhöht, 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 Eigenkapital in TEUR	
		2014/15	2013/14
AUD	10 %	167	274
CAD	10 %	1.872	1.680
CZK	10 %	227	71
EUR	10 %	-4.145	-2.629
PLN	10 %	364	207
SEK	10 %	456	567
USD	10 %	4.241	3.181
ZAR	10 %	1.076	1.334

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

Währung	Volatilität	Auswirkung auf Eigenkapital in TEUR	
		2014/15	2013/14
NOK	+10 %	-1.754	-2.159
NOK	-10 %	2.143	2.639

5.2 Zinsrisiko

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

Für variabel verzinsten Bilanzposten bezieht sich das Risiko auf den Zahlungsstrom. Bei variabel verzinsten Finanzinstrumenten können Anpassungen in den Zinssätzen aus Änderungen bei den Marktzinssätzen resultieren. Solche Veränderungen würden Änderungen bei Zinszahlungen zur Folge haben. Variabel verzinsten (sowohl kurzfristige als auch langfristige) Finanzverbindlichkeiten machen rund 40 % der verzinsten Verbindlichkeiten aus. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. März 2015 um 100 Basispunkte höher (niedriger) gewesen wäre, hätte dies – wie im Vorjahr – keine wesentliche Auswirkung auf das Konzernergebnis gehabt.

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

5.3 Kreditrisiko

Als Teil des Risikomanagements des Konzerns unterhält der Konzern Geschäftsbeziehungen nur mit als kreditwürdig eingestuften Dritten und hat Richtlinien eingeführt, um sicherzustellen, dass der Konzern nur Kunden mit entsprechender Bonität beliefert. Zusätzlich überwacht der Konzern laufend seine Forderungsbilanzen, um sein Risiko hinsichtlich uneinbringlicher Forderungen zu beschränken. Bei großen Mauterrichtungsprojekten besteht ein Kreditrisiko im Wesentlichen in der Phase der Errichtung des Mautsystems. Es besteht mit Ausnahme der Mautprojekte in 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	2014/15	2013/14
Sonstige langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen	23.099	28.506
Sonstige langfristige Vermögenswerte	28.138	71.113
Kurzfristige Wertpapiere	5.291	4.924
Forderungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	205.387	209.721
Liquide Mittel	96.765	57.731
	358.680	371.995

5.4 Liquiditätsrisiko

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

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

entsprechende Cashflow-Prognosen erstellt und daraus entsprechende Maßnahmen zur Sicherstellung ausreichender Liquidität abgeleitet.

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

Die Kapsch TrafficCom Group ist bestrebt, das Zahlungsausfallsrisiko von Kunden bestmöglich durch verpflichtende Bonitätsprüfung vor Auftragsunterzeichnung bzw. bei Großprojekten zusätzlich durch die Besicherung von Zahlungen zu reduzieren. Es kann jedoch dennoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden, dass es einzelne Zahlungsausfälle gibt, die im Eintrittsfall einen wesentlichen negativen Einfluss auf die Ergebnis- und Liquiditätsentwicklung der Kapsch TrafficCom Group haben.

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

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

5.5 Aktienkursrisiko

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

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

ISIN	Volatilität	Auswirkung auf das Eigenkapital in TEUR	
		2014/15	2013/14
NO0003103103	+10 %	1.929	2.375
NO0003103103	-10 %	-1.929	-2.375

5.6 Rohstoffrisiko

Der Konzern ist keinem wesentlichen Preisschwankungsrisiko von Rohstoffen ausgesetzt.

6 Kapitalmanagement.

Das Kapitalmanagement folgt einer wertorientierten und nachhaltigen Unternehmensführung auf Grundlage der Erfolgsrechnung in den einzelnen Geschäftssegmenten. Bilanzkennzahlen und andere ökonomische Kriterien sowie die langfristige Entwicklung der Gruppe werden ebenso überwacht und in die Steuerung miteinbezogen. Eine wichtige Kennzahl für die Kapitalstruktur ist der Verschuldungsgrad, berechnet aus dem Verhältnis von Nettoverschuldung zum Eigenkapital. Die Nettoverschuldung (das Nettoguthaben) setzt sich aus langfristigen und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten abzüglich liquider Mittel, Bankguthaben und kurzfristiger Wertpapiere zusammen. Die Kapitalmanagementstrategie der Kapsch TrafficCom Group achtet unter anderem auch darauf, dass die Konzerngesellschaften eine den lokalen Anforderungen entsprechende Eigenkapitalausstattung haben. Des Weiteren soll der Konzernverschuldungsgrad im Wirtschaftsjahresdurchschnitt in einer Bandbreite von ca. 25 % bis 35 % aufrechterhalten werden, um dem Konzern weiterhin den Zugang zu Fremdmitteln zu vertretbaren Kosten zu sichern. Auch prüft der Konzern laufend die Einhaltung sämtlicher Covenants in Zusammenhang mit Kreditverträgen. Nichtsdestotrotz kann das sehr volatile Projektgeschäft dafür verantwortlich sein, dass unter Umständen nicht zu jedem Zeitpunkt die Strategie zum Verschuldungsgrad bzw. die erforderlichen Covenants eingehalten werden können. Im Gegensatz zum Vorjahr zeigte sich der Verschuldungsgrad zum 31. März 2015 mit 16 % (31. März 2014: 44 %) sogar besser als die vom Konzern angestrebten Bandbreite.

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

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

Alle Beträge in TEUR	2014/15	2013/14
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	88.985	109.494
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	48.969	46.560
Summe Finanzverbindlichkeiten	137.954	156.054
Liquide Mittel und Bankguthaben	96.765	57.731
Kurzfristige Wertpapiere	5.291	4.924
Nettoguthaben/Nettoverschuldung	-35.898	-93.398
Eigenkapital	219.361	213.110
Verschuldungsgrad	16 %	44 %

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 Vermögenswertes eingenommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt werden würde (IFRS 13.9). Bei der Bemessung des beizulegenden Zeitwertes eines Vermögenswertes oder einer Schuld berücksichtigt der Konzern die Merkmale des betreffenden Vermögenswertes bzw. der betreffenden Schuld, die ein Marktteilnehmer bei der Preisbildung für den Vermögenswert bzw. die Schuld zum Bemessungsstichtag berücksichtigen würde (IFRS 13.11).

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

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

8 Fremdkapitalkosten.

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

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

Im Wirtschaftsjahr 2014/15 wurden die Kriterien eines qualifizierten Vermögenswertes im Konzern für keinen angesetzten Vermögenswert erfüllt und folglich keine Aktivierung von Fremdkapitalkosten vorgenommen.

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

9 Sachanlagen.

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

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

Nachträgliche Anschaffungs- oder Herstellungskosten werden nur dann als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten des Vermögenswerts oder – sofern einschlägig – als separater Vermögenswert erfasst, wenn wahrscheinlich ist, dass dem Konzern daraus zukünftig wirtschaftlicher Nutzen zufließen wird und die Kosten zuverlässig ermittelt werden können. Der Buchwert der Teile, die ersetzt wurden, wird ausgebucht.

Aufwendungen für Reparaturen und Wartungen, die keine wesentliche Ersatzinvestition darstellen (day-to-day servicing), werden in dem Geschäftsjahr aufwandswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, in dem sie angefallen sind.

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

10 Immaterielle Vermögenswerte.

10.1 Firmenwerte

Ein Firmenwert entsteht beim Erwerb von Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen und gemeinschaftlich geführten Unternehmen und stellt den Überschuss der übertragenen Gegenleistung des Unternehmenserwerbes über den beizulegenden Zeitwert der Anteile des Konzerns an den erworbenen identifizierbaren Vermögenswerten, den übernommenen Schulden, den Eventualschulden, allen nicht beherrschenden Anteilen des erworbenen Unternehmens und des beizulegenden Zeitwertes des vorher bestehenden Eigenkapitalanteils an dem erworbenen Unternehmen, wenn es sich um einen sukzessiven Unternehmenserwerb handelt, zum Erwerbszeitpunkt dar. Sind die Anschaffungskosten geringer als das zum beizulegenden Zeitwert bewertete Nettovermögen des erworbenen Tochterunternehmens, wird der Unterschiedsbetrag direkt in der Gesamtergebnisrechnung erfasst.

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

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

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

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

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

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

10.2 Konzessionen und Rechte

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

10.3 Forschungs- und Entwicklungskosten

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

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

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

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

11 Wertminderung nicht monetärer Vermögenswerte.

Vermögenswerte, die eine unbestimmte Nutzungsdauer haben, wie beispielsweise Firmenwert oder noch nicht 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 erzielbarem Betrag von Vermögenswerten und ihrem Buchwert wird als Gewinn oder Verlust im Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit ausgewiesen. Gewinne werden nicht als Erlöse ausgewiesen.

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

12 Finanzinstrumente.

Finanzinstrumente werden in folgende Kategorien unterteilt:

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

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

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

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

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

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

12.1 Wertpapiere und Beteiligungen

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

Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere und Beteiligungen (AFS)

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

Beim Verkauf von Finanzanlagen wird der Unterschiedsbetrag zwischen Erlösen und Buchwerten erfolgswirksam als Aufwand oder Ertrag in der Gesamtergebnisrechnung erfasst. Zusätzlich wird der Betrag, der im Eigenkapital ausgewiesen ist, erfolgswirksam in der Gesamtergebnisrechnung erfasst. Alle Käufe oder Verkäufe werden zum Erfüllungstag erfasst, die Kosten der Anschaffung inkludieren Transaktionskosten.

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

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

Wenn in folgenden Perioden der beizulegende Zeitwert des 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.

Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert

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

12.2 Sonstige Beteiligungen

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

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

12.3 Derivative Finanzinstrumente

Für Zwecke der Rechnungslegung und Bilanzierung werden derivative Finanzinstrumente als freistehende Derivate (d.h. als selbstständige Geschäfte und nicht als Sicherungsgeschäfte) behandelt und gelten daher als zu Handelszwecken gehaltene Finanzinstrumente. Sie werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert, der ihnen am Tag des Vertragsabschlusses beizumessen ist, bewertet. Der beizulegende Zeitwert entspricht jenem Wert, den die jeweilige Gesellschaft bei der Auflösung des 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.

12.4 Kredite und Forderungen

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

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

Der Verlustbetrag ist ergebniswirksam zu erfassen.

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

13 Leasing.

13.1 Finanzierungsleasing – Bilanzierung von Verträgen aus Sicht des Leasingnehmers

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

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

13.2 Operatives Leasing – Bilanzierung von Verträgen aus Sicht des Leasingnehmers

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

14 Zuschüsse aus öffentlicher Hand.

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

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

15 Vorräte.

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

16 Fertigungsaufträge.

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

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

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

17 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind fällige Beträge von Kunden aus im gewöhnlichen Geschäftsverkehr verkauften Gütern oder erbrachten Leistungen. Sie werden zunächst mit dem beizulegenden Zeitwert und in der Folge zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinssatzmethode abzüglich Wertberichtigungen angesetzt. Forderungen mit einer Restlaufzeit von bis zu einem Jahr werden als kurzfristige Forderungen ausgewiesen, ansonsten erfolgt der Ausweis unter den langfristigen Forderungen. 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.

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

19 Rückstellungen.

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

Rückstellungen für Garantieverpflichtungen, Haftungen für Fertigungsmängel, Serien- und Systemfehler dienen im überwiegenden Umfang zur Abdeckung von Verpflichtungen aus kostenlosen Reparaturen und Ersatzlieferungen entsprechend den allgemeinen Verkaufs- und Lieferbedingungen bzw. aufgrund von Einzelvereinbarungen und werden auf Basis von Erfahrungssätzen, welche aus den zuletzt für diese Zwecke angefallenen Lohn-, Material- und Gemeinkosten, Ersatzlieferungen bzw. Preisnachlässen abgeleitet wurden, auf Basis der Gruppe der Verpflichtungen bewertet. Eine Rückstellung wird gemäß einer besten Schätzung der Kosten für die Mängelbehebung im Zuge der Gewährleistung der vor dem Bilanzstichtag verkauften Produkte angesetzt. Eine Rückstellung für belastende Verträge wird erfasst, sobald der erwartete Nutzen, den der Konzern aus einem Vertrag zieht, geringer als die unvermeidbaren Kosten zur Erfüllung der vertraglichen Verpflichtungen ist. Die Rückstellung wird zum Barwert des niedrigeren Betrages aus der Erfüllung des Vertrages und allfälligen Kompensationszahlungen bei Nichterfüllung dotiert. Die Erfassung von Wertminderungen auf mit dem „belasteten“ Vertrag verbundenen Vermögenswerte geht jedoch der Erfassung der Rückstellung für den belastenden Vertrag vor.

20 Leistungen an Arbeitnehmer.

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

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

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

Für leistungsbezogene Verpflichtungen aus Pensionszusagen und Anwartschaften auf Abfertigung gelangt gemäß IAS 19 die Anwartschaftsbarwertmethode zur Anwendung. Nach dieser Methode werden die Kosten der Leistungen an die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses in der Form in der Gesamtergebnisrechnung berücksichtigt, dass die planmäßigen Kosten über die Dienstzeit der

Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer auf Basis eines Gutachtens eines qualifizierten Versicherungsmathematikers, der jährlich eine vollständige Bewertung der Pläne durchführt, verteilt werden. Die Verpflichtungen zur Zahlung einer Pension werden unter Zuhilfenahme von Zinssätzen von hochwertigen Industrieanleihen, deren Laufzeit in etwa der Laufzeit der entsprechenden Verbindlichkeit entspricht, als Barwert der künftigen Zahlungen berechnet. Die in der Bilanz angesetzte Rückstellung für leistungsorientierte Pläne entspricht dem Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung (defined benefit obligation, DBO) am Bilanzstichtag, abzüglich des beizulegenden Zeitwerts des Planvermögens.

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

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

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

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

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. Ebenso werden keine latenten Steuern erfasst, wenn diese aus dem erstmaligen Ansatz eines Geschäfts- oder Firmenwertes resultieren.

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

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

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

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

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

23 Eventualschulden.

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

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

24 Ertragsrealisierung.

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

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

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

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

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

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

25 Wesentliche Schätzungen und Annahmen bei der Bilanzierung und Bewertung.

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

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

25.1 Teilgewinnrealisierung bei Auftragsfertigung

Der Konzern wendet bei der Bilanzierung seiner Fertigungsaufträge die Teilgewinnrealisierungsmethode an. Zum Bilanzstichtag 31. März 2015 ergeben sich Forderungen aus Auftragsfertigung in Höhe von TEUR 110.983 (Vorjahr: TEUR 92.102) sowie Verbindlichkeiten aus Auftragsfertigung in Höhe von TEUR 17.786 (Vorjahr: TEUR 14.756). Die Anwendung der Teilgewinnrealisierungsmethode erfordert, dass der Konzern den zu erwartenden Gewinnaufschlag für einen Fertigungsauftrag schätzt. Sensitivitätsanalysen der vom Vorstand der Kapsch TrafficCom AG getroffenen Annahmen weisen darauf hin, dass das Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit um rund TEUR 10.104 (Vorjahr: TEUR 8.923) und das Gesamtergebnis der Periode um rund TEUR 7.578 (Vorjahr: TEUR 6.692) schwanken würde, wenn die tatsächlichen Margen der wesentlichen Projekte um 10 % von den vorgenommenen Schätzungen abweichen sollten. Die Analyse der in der Vergangenheit getroffenen Annahmen sowie der tatsächlich eingetretenen Gewinnaufschläge hat ergeben, dass die vorgenommenen Schätzungen bisher weitgehend zuverlässig waren.

25.2 Geschätzte Wertminderungen des Firmenwertes

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

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

25.3 Sonstige Schätzungen und Annahmen

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

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

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

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

27 Segmentberichterstattung.

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

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 2015 stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	RSP	SEC	OTH	Konzern
Umsatzerlöse	60,2	372,6	23,6	456,4
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit	-50,7	82,2	1,3	32,7

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

	RSP	SEC	OTH	Konzern
Umsatzerlöse	132,0	331,8	23,1	487,0
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit	-34,6	53,8	1,1	20,3

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

	RSP	SEC	OTH	Konzern
Segmentvermögen	180,9	185,3	8,6	374,8
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	0,5	1,5	0,0	2,0
Segmentsschulden	32,8	122,6	0,6	155,9
Investitionen	0,8	7,5	0,1	8,4
Abschreibungen und Wertminderung	14,4	14,0	0,4	28,8
Sonstige nicht zahlungswirksame Positionen	12,9	0,6	0,0	13,5

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

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

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

	RSP	SEC	OTH	Konzern
Segmentvermögen	209,4	226,0	16,5	452,0
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	0,1	1,5	0,0	1,6
Segmentsschulden	60,6	116,8	9,4	186,9
Investitionen	3,9	11,8	0,0	15,7
Abschreibungen und Wertminderung	2,4	13,8	0,4	16,6
Sonstige nicht zahlungswirksame Positionen	0,2	0,2	0,0	0,4

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):

	2014/15			2013/14		
	Umsatz	RSP	SEC	Umsatz	RSP	SEC
Kunde 1	79,2		x	86,1		x
Kunde 2	66,4		x	69,8		x
Kunde 3	52,5	x	x	55,9	x	x
Kunde 4	40,2	x	x	76,1	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 2015 endende Wirtschaftsjahr stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	Europa				Konzern
	Österreich	(exkl. Österreich)	Amerika	Restliche Welt	
Umsatzerlöse	38,2	234,0	92,6	91,6	456,4
Langfristige nicht finanzielle Vermögenswerte	17,0	22,3	51,3	3,0	93,6

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

Umsätze nach Kategorie

Die Umsatzerlöse des Konzerns gliedern sich in folgende Kategorien:

	2014/15	2013/14
Fakturierte Umsätze aus dem Verkauf von Gütern	122.072	160.312
Fakturierte Umsätze aus dem Verkauf von Dienstleistungen	367.157	310.125
Fakturierte Umsätze aus Wartungsverträgen	33.183	35.486
Abgegrenzte Umsätze, Lizenzumsätze und Skonti zu fakturierten Umsätzen	-66.035	-18.956
	456.377	486.967

2 Sonstige betriebliche Erträge.

	2014/15	2013/14 (angepasst)
Operative Fremdwährungsgewinne	10.458	5.410
Erträge aus Forschungs- und Forschungsförderungsprämien	2.427	2.807
Erträge aus Verkauf von Anlagen	293	24
Erträge aus Weiterverrechnung von Kosten	106	199
Übrige betriebliche Erträge	7.937	6.787
	21.221	15.227

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

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

	2014/15	2013/14
Bestandsveränderung unfertige Erzeugnisse und noch nicht abrechenbare Leistungen	-759	5.261
Bestandsveränderung fertige Erzeugnisse	-4.517	-11.237
	-5.276	-5.976

4 Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen.

	2014/15	2013/14
Materialaufwand	74.766	87.359
Aufwendungen für bezogene Leistungen	93.268	140.685
	168.034	228.044

5 Personalaufwand.

	2014/15	2013/14
Löhne, Gehälter und andere Vergütungen	121.129	113.162
Sozialabgaben und lohnabhängige Steuern	20.775	21.984
Aufwendungen für Abfertigungen (siehe Erläuterung 23)	281	230
Aufwendungen für Altersvorsorge (siehe Erläuterung 23)	11	14
Beiträge an Pensionskassen und andere externe Fonds (siehe Erläuterung 23)	1.214	772
Sonstige freiwillige Sozialaufwendungen	4.693	3.032
	148.102	139.193

Der Personalstand zum 31. März 2015 betrug 3.545 Personen (31. März 2014: 3.308 Personen) und während des Wirtschaftsjahres 2014/15 durchschnittlich 3.510 Personen (2013/14: 3.172 Personen).

6 Aufwand für planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen.

	2014/15	2013/14
Abschreibungen auf Sachanlagen	7.676	8.715
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	8.758	7.876
Wertminderung (siehe Erläuterung 13)	12.342	0
	28.776	16.591

7 Sonstige betriebliche Aufwendungen.

	2014/15	2013/14
Kommunikations- und IT-Aufwand	18.862	9.323
Mieten	13.073	12.228
Rechts- und Beratungsaufwand	10.860	11.733
Operative Fremdwährungsverluste	6.974	8.572
Marketing- und Werbekosten	6.959	9.505
Reisekosten	6.840	8.030
Kfz-Aufwand	4.524	5.088
Lizenz- und Patentaufwand	3.972	6.244
Instandhaltung	3.347	3.152
Versicherungsaufwand	3.242	3.658
Büroaufwendungen	3.025	2.724
Garantiekosten und Projektfinanzierung	1.796	2.195
Kosten für Reorganisation	1.760	0
Schadensfälle	1.720	22
Ausbildungskosten	1.714	2.282
Steuern und Abgaben	1.524	1.984
Abschreibungen und Wertberichtigung von Forderungen	995	322
Transportkosten	939	1.241
Provisionen und andere Gebühren	515	361
Regulierung Gewährleistungsrückstellung	331	-97
Verluste aus Anlagenabgängen	227	81
Übriger betrieblicher Aufwand	1.564	3.606
	94.763	92.256

Die Zunahme des Kommunikations- und IT-Aufwandes in Höhe von TEUR 9.539 ist im Wesentlichen auf eine geänderte Zuordnung in der südafrikanischen Gesellschaft ETC Pty zurückzuführen.

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

8 Finanzergebnis.

	2014/15	2013/14
Finanzerträge:		
Zinsertrag	1.690	1.355
Wertpapiererträge	84	95
Erträge aus Aufzinsung von langfristigen Forderungen	5.946	2.696
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	0	8
Finanzielle Fremdwährungsgewinne	5.536	1.388
	13.255	5.542
Finanzaufwendungen:		
Zinsaufwand	-5.983	-5.504
Wertminderung von sonstigen Beteiligungen	-18.525	0
Aufwand aus der Aufzinsung von langfristigen Verbindlichkeiten	-252	-814
Finanzielle Fremdwährungsverluste	-742	-13.269
Zinsaufwand aus Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses (siehe Erläuterung 23)	-757	-901
Aufwand aus Änderung des beizulegenden Zeitwertes von derivativen Finanzinstrumenten	-47	0
	-26.307	-20.489
	-13.051	-14.947

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

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

9 Ertragsteuern.

	2014/15	2013/14
Laufende Gewinnsteuern	-9.909	-10.421
Latente Steueransprüche/-schulden (siehe Erläuterung 22)	1.385	7.789
Gesamt	-8.524	-2.632
Davon Aufwand/Ertrag aus Gruppenbesteuerung	-4.641	-4.976

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:

	2014/15	2013/14
Ergebnis vor Steuern	19.932	5.488
Theoretischer Steueraufwand auf Basis eines Steuersatzes von 25 % (2013/14: 25 %)	-4.983	-1.372
Nicht angesetzte latente Steueransprüche für laufende Verluste	-14	-3.176
Ausbuchung aktivierter latenter Steueransprüche für Verluste aus Vorjahren	0	-1.471
Realisierung nicht angesetzter steuerlicher Verlustvorträge	2.895	0
Auswirkungen unterschiedlicher Steuersätze im Konzern	-3.310	2.615
Geltend gemachte Steuerfreibeträge und andere permanente Steuerdifferenzen	-4.892	-407
Nicht steuerpflichtige Erträge und Aufwendungen und sonstige Differenzen	1.152	1.576
Steuereffekte betreffend Vorperioden	628	-396
Ausgewiesener Steueraufwand	-8.524	-2.632

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

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

10 Sonstiges Ergebnis der Periode.

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

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

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

2013/14	Vor Steuern	Steuerbelastung/ Steuerergutschrift	Nach Steuern
Zeitwertgewinne/-verluste von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten:			
Nicht realisierte Gewinne/Verluste in der laufenden Periode	-7.814	-109	-7.923
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an			
Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	-465	37	-428
Währungsumrechnungsdifferenzen	-3.947	0	-3.947
Währungsumrechnungsdifferenzen aus Nettoinvestitionen in			
einen ausländischen Geschäftsbetrieb	-644	161	-483
Im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	-12.869	89	-12.781

11 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten nach Kategorien.

11.1 Vermögenswerte

	Erläuterungen	2014/15	2013/14 (angepasst)
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert			
Derivative Finanzinstrumente	—	0	0
		0	0
Bis zur Endfälligkeit gehaltene Finanzinvestitionen			
Bis zur Endfälligkeit gehaltene Wertpapiere	—	0	0
		0	0
Forderungen (zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte finanzielle Vermögenswerte)			
Langfristige Forderungen	(16)	1.151	2.175
Ausleihungen (Sonstige langfristige Vermögenswerte)	(15)	0	1.093
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(18)	72.754	137.885
Liquide Mittel	(19)	96.765	57.731
		170.670	198.884
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte			
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere (langfristig), Level 1	(15)	3.085	2.906
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere (langfristig), Level 2	(15)	718	749
Zur Veräußerung verfügbare Beteiligungen, Level 1	(15)	19.291	23.753
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere (kurzfristig), Level 1	(15)	5.291	4.924
Sonstige Beteiligungen (at cost)	(15)	5	5
		28.390	32.338
Gesamt		199.060	231.222

11.2 Verbindlichkeiten

	Erläuterungen	2014/15	2013/14
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert			
Derivative Finanzinstrumente	—	47	0
		47	0
Kredite (zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte finanzielle Verbindlichkeiten)			
Unternehmensanleihe	(21)	74.485	74.301
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	(21)	63.469	81.753
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	—	48.441	67.388
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	(24)	4.657	3.660
		191.052	227.102
Gesamt		191.099	227.102

Finanzinstrumente werden in der Gesamtergebnisrechnung mit folgenden Nettoergebnissen erfasst:

	2014/15	2013/14 (angepasst)
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-18.442	103
Kredite und Forderungen	6.700	-10.382
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte finanzielle Verbindlichkeiten	-6.235	-6.318
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	-47	0
	-18.025	-16.598

12 Sachanlagen.

	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Anlagen in Bau	Andere Anlagen, Betriebs- und Ge- schäftsausstattung	Anzahlungen	Summe
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
Buchwert zum 31. März 2014	3.961	9.150	1.407	8.859	71	23.447
Währungsumrechnungsdifferenzen	102	520	316	332	0	1.270
Umbuchung	1.106	0	-1.179	-820	0	-893
Zugänge	290	2.812	2.300	1.785	188	7.374
Abgänge	0	-123	-749	-187	-71	-1.130
Planmäßige Abschreibungen	-886	-3.449	0	-3.341	0	-7.676
Buchwert zum 31. März 2015	4.572	8.909	2.096	6.628	188	22.393
Anschaffungs-/Herstellungskosten	10.350	51.304	2.096	24.873	188	88.811
Kumulierte Abschreibung	-5.778	-42.395	0	-18.245	0	-66.417
Buchwert zum 31. März 2015	4.572	8.909	2.096	6.628	188	22.393

13 Immaterielle Vermögenswerte.

	Aktivierter Entwicklungs- kosten	Lizenzen und Rechte	Firmenwert	In Fertigstellung befindliche immaterielle Vermögenswerte	Anzahlungen	Summe
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 Abschreibungen	-8.586	-35.383	0	0	0	-43.969
Buchwert zum 31. März 2014	0	26.393	56.663	734	5.778	89.567
Buchwert zum 31. März 2014	0	26.393	56.663	734	5.778	89.567
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	48	1.007	0	0	1.054
Umbuchung	0	893	0	0	0	893
Zugänge	0	446	0	329	219	994
Abgänge	0	-1	0	-156	0	-157
Wertminderung	0	0	-12.342	0	0	-12.342
Planmäßige Abschreibungen	0	-8.758	0	0	0	-8.758
Buchwert zum 31. März 2015	0	19.019	45.328	907	5.997	71.250
Anschaffungs-/Herstellungskosten	8.302	62.310	45.328	907	5.997	122.844
Kumulierte Abschreibungen	-8.302	-43.291	0	0	0	-51.593
Buchwert zum 31. März 2015	0	19.019	45.328	907	5.997	71.250

Die Wertminderung im Wirtschaftsjahr 2014/15 betrifft die zahlungsmittelgenerierende Einheit „Road Solution Projects, Electronic Toll Collection“: Die verhaltene Marktentwicklung in den vergangenen Monaten hat eine Anpassung der Mehrjahresplanung und einen Wertminderungstest zum 30. September 2014 erforderlich gemacht. Aufgrund der Ergebnisse des Wertminderungstests gemäß IAS 36 wurde bereits im zweiten Quartal des Wirtschaftsjahres 2014/15 eine Wertminderung des Firmenwertes in Höhe von TEUR 12.342 basierend auf dem Nutzungswert vorgenommen.

Im Rahmen des Wertminderungstests wurde der Firmenwert auf folgende fünf zahlungsmittelgenerierende Einheiten (ZGE) aufgeteilt:

	2014/15	2013/14
ZGE RSP-ETC: Road Solution Projects, Electronic Toll Collection	27.080	38.416
ZGE RSP-ITS: Road Solution Projects, Intelligent Transportation Systems	5.553	5.553
ZGE SEC-ETC: Services, System Extensions, Components Sales, Electronic Toll Collection	11.961	11.961
ZGE SEC-ITS: Services, System Extensions, Components Sales, Intelligent Transportation Systems	733	733
ZGE OTH: Others	0	0
	45.328	56.663

Dabei wurden die folgenden allgemeinen Annahmen für alle zahlungsmittelgenerierenden Einheiten getroffen:

	2014/15	2013/14
Bestimmung des erzielbaren Betrages	Nutzungswert	Nutzungswert
Detailplanungsjahre	4 Jahre	4 Jahre
Diskontierungszinssatz nach Steuern	8,28 %	9,24 %
Wachstumsrate ewige Rente	2,00 %	2,00 %

13.1 Zahlungsmittelgenerierende Einheit „Road Solution Projects, Electronic Toll Collection“ (ZGE RSP-ETC)

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

Das Management geht davon aus, dass nach der erfolgreichen Implementierung der Straßenmautsysteme, vor allem in Österreich, der Tschechischen Republik, Schweiz, Australien, Südamerika, Südafrika, Polen und Weißrussland die Nachfrage nach Mautsystemen, nicht zuletzt aufgrund der Budgetknappheit vieler öffentlicher Haushalte, anhalten wird. Die Planung der ZGE RSP-ETC basiert auf Projekten in Weißrussland, Amerika, Österreich und Australien sowie der Tatsache, dass in mehreren Ländern (unter anderem im asiatischen Raum) öffentliche Ausschreibungen in Vorbereitung oder bereits angelaufen sind.

Parameter der ZGE RSP-ETC

	2014/15	2013/14
Der ZGE zugeordnete Buchwert des Firmenwertes	27.080	38.416
Der ZGE zugeordnete Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	0	0
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	154.357	146.724
Buchwert der ZGE	127.045	146.468
Diskontierungszinssatz vor Steuern	10,3 %	11,5 %
Break-Even Diskontierungszinssatz	11,5 %	11,5 %

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

	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Diskontierungszinssatz	±10 BP	33.162	-25.268
Umsatzwachstum	±10 %	-13.980	19.236
EBITDA Margin	±10 %	-4.339	4.339
Wachstumsrate ewige Rente	±0,5 %	-14.456	16.959

13.2 Zahlungsmittelgenerierende Einheit „Road Solution Projects, Intelligent Transportation Systems“ (ZGE RSP-ITS)

Wichtigste Annahmen zur Bestimmung der erwarteten Cashflows der ZGE RSP-ITS

Das Management geht davon aus, dass die Kapsch TrafficCom nach erfolgreicher Implementierung von Intelligent Transportation Systems in Südafrika, der Tschechischen Republik und Nordamerika die Nachfrage nach Intelligent Transportation Systemen weiter steigen wird. Die Planung der ZGE RSP-ITS basiert insbesondere auf Verkehrssicherheits- und -überwachungssystemen in Nordamerika, Europa und im asiatischen Raum.

Parameter der ZGE RSP-ITS

	2014/15	2013/14
Der ZGE zugeordnete Buchwert des Firmenwertes	5.553	5.553
Der ZGE zugeordnete Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	0	0
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	15.855	283.738
Buchwert der ZGE	10.928	5.711
Diskontierungszinssatz vor Steuern	9,8 %	11,3 %
Break-Even Diskontierungszinssatz	12,4 %	213,0 %

Sensitivitätsanalyse mit den Auswirkungen auf den Nutzungswert (Value in Use) der ZGE RSP-ITS

	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Diskontierungszinssatz	±10 BP	3.005	-2.305
Umsatzwachstum	±10 %	-547	1.391
EBITDA Margin	±10 %	-497	497
Wachstumsrate ewige Rente	±0,5 %	-1.304	1.529

13.3 Zahlungsmittelgenerierende Einheit „Services, System Extensions, Components Sales, Electronic Toll Collection“ (ZGE SEC-ETC)**Wichtigste Annahmen zur Bestimmung der erwarteten Cashflows der ZGE SEC-ETC**

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 ZGE SEC-ETC basiert insbesondere auf der laufenden Wartung für bestehende Mautsysteme in Österreich, der Schweiz, der Tschechischen Republik, Australien, Südamerika, Südafrika, Polen und Weißrussland und auf dem kommerziellen Betrieb in der Tschechischen Republik, 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.

Parameter der ZGE SEC-ETC

	2014/15	2013/14
Der ZGE zugeordnete Buchwert des Firmenwertes	11.961	11.961
Der ZGE zugeordnete Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	6.903	6.512
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	813.160	598.338
Buchwert der ZGE	109.969	131.063
Diskontierungszinssatz vor Steuern	10,0 %	11,6 %
Break-Even Diskontierungszinssatz	94,6 %	58,0 %

Der zahlungsmittelgenerierenden Einheit „SEC-ETC“ sind im Wirtschaftsjahr 2014/15 noch nicht nutzungs-bereite immaterielle Vermögenswerte in Höhe von TEUR 6.903 (2013/14: TEUR 6.512) zugeordnet.

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

	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Diskontierungszinssatz	±10 BP	113.254	-86.989
Umsatzwachstum	±10 %	-9.843	9.878
EBITDA Margin	±10 %	-14.749	14.749
Wachstumsrate ewige Rente	±0,5 %	-47.559	55.794

13.4 Zahlungsmittelgenerierende Einheit „Services, System Extensions, Components Sales, Intelligent Transportation Systems“ (ZGE SEC-ITS)**Wichtigste Annahmen zur Bestimmung der erwarteten Cashflows der ZGE SEC-ITS**

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 ZGE SEC-ITS basiert insbesondere auf Verkehrssicherheits- und -überwachungssystemen in Südafrika, der Tschechischen Republik und Nordamerika.

Parameter der ZGE SEC-ITS

	2014/15	2013/14
Der ZGE zugeordnete Buchwert des Firmenwertes	733	733
Der ZGE zugeordnete Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	0	0
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	56.199	16.922
Buchwert der ZGE	4.163	2.239
Diskontierungszinssatz vor Steuern	10,2 %	11,6 %
Break-Even Diskontierungszinssatz	221,8 %	233,5 %

Sensitivitätsanalyse mit den Auswirkungen auf den Nutzungswert (Value in Use) der ZGE SEC-ITS

	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Diskontierungszinssatz	±10 BP	8.399	-6.438
Umsatzwachstum	±10 %	-823	1.509
EBITDA Margin	±10 %	-1.070	1.070
Wachstumsrate ewige Rente	±0,5 %	-3.545	4.159

13.5 Zahlungsmittelgenerierende Einheit „Others“ (ZGE OTH)**Wichtigste Annahmen zur Bestimmung der erwarteten Cashflows der ZGE OTH**

Das Management geht davon aus, dass das Nichtkerngeschäft, das von den Tochtergesellschaften Kapsch Components GmbH & Co. KG und KTC USA Inc., USA, abgewickelt wird sich stabil entwickeln wird. Die Planung der ZGE OTH basiert auf Projekten in Österreich, unter anderem der Zulieferung der GSM-R Technologie an die Kapsch CarrierCom und auf Projekten in Nordamerika.

Parameter der ZGE OTH

	2014/15	2013/14
Der ZGE zugeordnete Buchwert des Firmenwertes	0	0
Der ZGE zugeordnete Buchwert immaterieller Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer (exkl. Firmenwert)	0	0
Nutzungswert (Value in Use) der ZGE	11.015	9.876
Buchwert der ZGE	8.346	9.109
Diskontierungszinssatz vor Steuern	10,4 %	11,0 %
Break-Even Diskontierungszinssatz	16,1 %	11,7 %

Sensitivitätsanalyse mit den Auswirkungen auf den Nutzungswert (Value in Use) der ZGE OTH

	Änderung der Annahme	bei Verringerung der Annahme	bei Anstieg der Annahme
Diskontierungszinssatz	±10 BP	940	-736
Umsatzwachstum	±10 %	-467	467
EBITDA Margin	±10 %	-232	232
Wachstumsrate ewige Rente	±0,5 %	-380	446

13.6 Aktivierte Entwicklungskosten

Die Entwicklungskosten betreffen Aufwendungen, die gemäß IAS 38 aktiviert und ab Verfügbarkeit zur kommerziellen Nutzung über 3 bis 5 Jahre abgeschrieben werden.

Weitere Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns beliefen sich im Wirtschaftsjahr 2014/15 auf 49,0 Mio. EUR (2013/14: 57,8 Mio. EUR). Im Wirtschaftsjahr 2014/15 waren 22,0 Mio. EUR davon (2013/14: 26,3 Mio. EUR) projektspezifische Entwicklungskosten, die an den Kunden weiterverrechnet wurden. Der restliche Betrag von 27,0 Mio. EUR (2013/14: 31,5 Mio. EUR) wurde als Aufwand erfasst.

14 Anteile an assoziierten Unternehmen.

Die Anteile an assoziierten Unternehmen und entwickelten sich wie folgt:

	2014/15	2013/14
Buchwert zum 31. März des Vorjahres	1.596	1.694
Währungsumrechnungsdifferenzen	184	-257
Zugang aus Gründung und Erwerb	0	0
Abgang	0	0
Anteiliges Periodenergebnis	234	158
Buchwert zum 31. März des Wirtschaftsjahres	2.014	1.596

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.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die zusammenfassenden Finanzinformationen der Gesellschaft zum letzten Bilanzstichtag (31. Dezember).

	31. Dez. 2014	31. Dez. 2013
Langfristige Vermögenswerte	10.235	15.365
Kurzfristige Vermögenswerte	1.340	1.012
Langfristige Schulden	-620	-587
Kurzfristige Schulden	-6.181	-11.581
Nettovermögen	4.774	4.209
Umsatz	14.816	15.574
Jahresüberschuss/-fehlbetrag	527	484
Sonstiges Ergebnis	0	0
Gesamtergebnis	527	484

15 Kurz- und langfristige finanzielle Vermögenswerte.

	2014/15	2013/14
Sonstige langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen	23.099	28.506
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	5.291	4.924
	28.390	33.430

	Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	Zur Veräußerung verfügbare Beteiligungen	Sonstige lang- fristige finanzielle Vermögenswerte	Summe
Sonstige langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen				
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 Zeitwertes	16	-8.249	0	-8.233
Buchwert zum 31. März 2014	3.655	23.758	1.093	28.506
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	98	98
Zugänge	0	362	0	362
Abgänge	0	0	-1.190	-1.190
Veränderung des beizulegenden Zeitwertes	148	-4.824	0	-4.676
Buchwert zum 31. März 2015	3.803	19.296	0	23.099

	Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	Sonstiges	Summe
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte			
Buchwert zum 31. März 2013	4.505	0	4.505
Zugänge	0	0	0
Abgänge	0	0	0
Veränderung des beizulegenden Zeitwertes	419	0	419
Buchwert zum 31. März 2014	4.924	0	4.924
Zugänge	0	0	0
Abgänge	0	0	0
Veränderung des beizulegenden Zeitwertes	367	0	367
Buchwert zum 31. März 2015	5.291	0	5.291

Die zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere betreffen zum 31. März 2015 Staatsanleihen, Bankschuldverschreibungen sowie Anteile an Investmentfonds. Die zur Veräußerung verfügbaren Beteiligungen betreffen zum 31. März 2015 im Wesentlichen eine 19,48 %-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 betrafen im Vorjahr (2013/14) eine Ausleihung an die SIMEX, Integración de Sistemas, S.A.P.I. de C.V., Mexiko, an den Konzern, die im heurigen Wirtschaftsjahr rückgeführt wurde.

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.

Spezifische Bewertungsverfahren, die zur Bewertung von Finanzinstrumenten verwendet werden, beinhalten unter anderem:

- ▶ quotierte Markt- oder Händlerpreise;
- ▶ der beizulegende Zeitwert von Zinsswaps wird anhand beobachtbarer Renditekurven als Barwert der geschätzten künftigen Zahlungsströme berechnet;
- ▶ der beizulegende Zeitwert von Devisentermingeschäften wird mit dem Termin-Wechselkurs zum Bilanzstichtag bewertet, wobei der sich ergebende Wert auf den Barwert abgezinst wird;
- ▶ andere Bewertungsverfahren, wie die Discounted-Cashflow-Methode, werden für die Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte der restlichen Finanzinstrumente benutzt.

Level 3: Finanzinstrumente, deren Bewertungsinformationen nicht auf beobachtbaren Marktdaten beruhen, werden in die Level 3-Kategorie eingeordnet.

Die Einstufung der kurz- und langfristigen finanziellen Vermögenswerte stellt sich wie folgt dar:

	Level 1 Börsenpreise	Level 2 Abgeleitete Preise	Level 3 Nicht abgelei- tete Preise	2014/15
Langfristige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	3.085	718	0	3.803
Zur Veräußerung verfügbare Beteiligungen	19.291	0	0	19.291
	22.376	718	0	23.094
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	5.291	0	0	5.291
	5.291	0	0	5.291
Gesamt	27.667	718	0	28.385

Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte in Höhe von TEUR 5 wurden im Wirtschaftsjahr 2014/15 zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

	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.

16 Sonstige langfristige Vermögenswerte.

	2014/15	2013/14
Projekt Weißrussland	26.987	68.937
LKW-Mautsystem Tschechische Republik	1.148	2.171
Sonstige langfristige Forderungen	3	5
	28.138	71.113

Die sonstigen langfristigen Vermögenswerte beinhalten Forderungen an Kunden für Fertigungsaufträge für die Errichtung des weißrussischen Mautsystems sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (langfristig), die vom tschechischen Verkehrsministerium für die Einführung des tschechischen LKW-Mautsystems geschuldet werden. Die Restlaufzeit beträgt wie im Vorjahr mehr als 1 Jahr aber weniger als 5 Jahre ab dem Bilanzstichtag.

Die langfristigen Forderungen wurden auf Basis der Zahlungsströme unter Verwendung eines Zinssatzes von 2,71 % bis 5,65 % (für den Teil, der über externe Kredite finanziert wurde) und eines Zinssatzes für alternative Investments von 2,89 % (für den Teil, der intern aus den Zahlungsströmen des Konzerns finanziert wurde) abgezinst. Die Zeitwerte entsprechen in etwa den Buchwerten.

Die Bruttocashflows der sonstigen langfristigen Vermögenswerte stellen sich wie folgt dar:

	2014/15	2013/14
Bis zu 2 Jahren	29.706	52.847
Zwischen 2 und 3 Jahren	171	23.259
Größer 3 Jahre	0	2.236
	29.877	78.342

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

	2014/15	2013/14
Angefallene Errichtungskosten zuzüglich ausgewiesener Gewinne	26.987	68.937
Abzüglich in Rechnung gestellter Beträge und erhaltener Anzahlungen	0	0
	26.987	68.937

17 Vorräte.

	2014/15	2013/14
Bezogene Teile und Handelswaren, zu Anschaffungskosten	25.925	30.997
Unfertige Erzeugnisse und noch nicht abrechenbare Leistungen, zu Herstellungskosten	14.680	15.439
Fertigerzeugnisse, zu Herstellungskosten	7.033	11.550
Anzahlungen auf Vorräte	33	122
	47.670	58.108

Bei einzelnen Posten der Vorräte wurden, wo erforderlich, Abschreibungen auf den Nettoveräußerungswert vorgenommen. Die bei den Vorräten vorgenommenen Wertberichtigungen betragen TEUR 21.171 (2013/14: TEUR 16.632). In der Berichtsperiode wurden TEUR 4.539 erfolgswirksam in der Gesamtergebnisrechnung erfasst (2013/14: TEUR 2.584).

18 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte.

	2014/15	2013/14
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	75.470	138.305
Wertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-2.715	-421
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – netto	72.754	137.885
Forderungen aus Fertigungsaufträgen	83.995	23.165
Forderungen aus Service- und Wartungsverträgen	8.502	7.781
Forderungen gegenüber Finanzamt (ausgenommen Ertragsteuern)	16.331	13.217
Übrige Forderungen und Abgrenzungen	23.805	27.673
	205.387	209.721

Entwicklung der Wertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:

	2014/15	2013/14
Stand am 31. März des Vorjahres	-421	-378
Zugang aus Erwerb von Unternehmen	0	0
Zuführung	-2.422	-239
Verbrauch	73	106
Auflösung	112	87
Währungsumrechnungsdifferenzen	-58	4
Stand am 31. März des Wirtschaftsjahres	-2.715	-421

Fälligkeitsstruktur der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:

	2014/15	2013/14 (angepasst)
Noch nicht fällig	52.350	121.465
Überfällig		
Bis zu 60 Tage (nicht wertgemindert)	11.143	6.923
Über 60 Tage (nicht wertgemindert)	8.908	9.454
Über 60 Tage (wertgemindert)	3.068	463
	75.470	138.305

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 2.481 (2013/14: TEUR 2.169) und den Betrieb und die Wartung des Systems in Höhe von TEUR 22.044 (2013/14: TEUR 24.748) 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 5.027 (2013/14: TEUR 19.347). Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (kurzfristig) betreffend die Errichtung des weißrussischen Mautsystems in Höhe von TEUR 0 (2013/14: TEUR 39.921) und den Betrieb des Systems in Höhe von TEUR 875 (2013/14: TEUR 1.985) werden von der BelToll geschuldet.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 4.989 (2013/14: TEUR 4.472) wurden zur Kreditbesicherung an Banken verpfändet (siehe Erläuterung 21).

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

	2014/15	2013/14
Angefallene Errichtungskosten zuzüglich ausgewiesener Gewinne	439.282	324.075
Abzüglich in Rechnung gestellter Beträge und erhaltener Anzahlungen	-355.287	-300.910
	83.995	23.165

Forderungen an Kunden für Fertigungsaufträge betreffen zum 31. März 2015 im Wesentlichen Mautprojekte in Nordamerika in Höhe von TEUR 21.400 (2013/14: TEUR 8.189), Frankreich in Höhe von TEUR 2.083 (2013/14: TEUR 8.996), sowie die Errichtung des weißrussischen Mautsystems in Höhe von TEUR 53.499 (2013/14: TEUR 0).

Die Umsätze aus Fertigungsaufträgen betragen TEUR 105.879 (2013/14: TEUR 136.949).

19 Liquide Mittel.

	2014/15	2013/14
Kassa	62	34
Guthaben bei Kreditinstituten	96.703	57.697
	96.765	57.731

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

20 Grundkapital.

	2014/15	2013/14
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.

	2014/15	2013/14
Kurzfristig		
Kredite für Projektfinanzierung	20.333	20.333
Sonstige kurzfristige Kredite	28.636	26.226
	48.969	46.560
Langfristig		
Unternehmensanleihe	74.485	74.301
Kredite zur Projektfinanzierung	14.500	34.833
Sonstige langfristige Kredite	0	360
	88.985	109.494
Summe	137.954	156.054

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 %.

Bezüglich des vorzeitigen Rückkaufs der Unternehmensanleihe im Ausmaß von 4.182.000 EUR im Mai 2015 verweisen wir auf die Angabe 32 zu den Ereignissen nach dem Bilanzstichtag.

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:

	2014/15	2013/14
Buchwert	137.954	156.054
Zeitwert	151.226	159.981
Bruttocashflows		
Bis zu 1 Jahr	52.735	50.964
Zwischen 1 und 3 Jahren	96.455	42.840
Zwischen 3 und 5 Jahren	0	75.988
	149.191	169.792

Die Einstufung der Finanzverbindlichkeiten stellt sich wie folgt dar:

	Level 1 Börsenpreise	Level 2 Abgeleitete Preise	Level 3 Nicht abgelei- tete Preise	2014/15
Unternehmensanleihe	78.338	0	0	78.338
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	0	72.888	0	72.888
Gesamt	78.338	72.888	0	151.226

	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

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:

	2014/15	2013/14
Finanzverbindlichkeiten gesamt:		
Fix verzinst	78.537	78.910
Variabel verzinst	59.416	77.144
	137.954	156.054
Durchschnittliche Zinssätze:		
Kurzfristige Kredite	1,00–3,10 %	0,97–3,31 %
Kredite für Projektfinanzierung	5,46 %	5,46 %
Unternehmensanleihe	4,54 %	4,54 %
Sonstige	—	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 4.989 (2013/14: TEUR 4.472) verpfändet.

Für die Projektfinanzierung Weißrussland, die per 31. März 2015 mit TEUR 34.833 aushaftet (2013/14: TEUR 55.167), 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 (2013/14: TEUR 1.425) ausgestellt.

22 Latente Steueransprüche/-schulden.

	2014/15	2013/14
Latente Steuerforderungen		
Latente Steuerforderungen, die nach mehr als 12 Monaten realisiert werden	9.274	12.933
Latente Steuerforderungen, die innerhalb von 12 Monaten realisiert werden	4.317	9.176
	13.590	22.110
Latente Steuerverbindlichkeiten		
Latente Steuerverbindlichkeiten, die nach mehr als 12 Monaten realisiert werden	1.052	5.699
Latente Steuerverbindlichkeiten, die innerhalb von 12 Monaten realisiert werden	1.328	5.079
	2.380	10.778
Latente Steuerforderungen netto (+)/		
Latente Steuerverbindlichkeiten netto (-)	11.210	11.332

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 28.996 (2013/14: TEUR 26.702) 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 2013	Zugang aus Erwerb von Unternehmen	Aufwand/Ertrag im Perioden- ergebnis erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Währungs- umrechnungs- differenzen	31. März 2014
Latente Steueransprüche						
Steuerliche Verlustvorräte	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

	31. März 2014	Zugang aus Erwerb von Unternehmen	Aufwand/Ertrag im Perioden- ergebnis erfasst	Im sonstigen Ergebnis erfasst	Währungs- umrechnungs- differenzen	31. März 2015
Latente Steueransprüche						
Steuerliche Verlustvorräte	7.623	0	204	0	184	8.010
Steuerlich nicht anerkannte Rückstellungen	6.976	0	-2.907	646	38	4.753
Steuerlich nicht anerkannte Abschreibungen	1.163	0	-123	0	10	1.049
Fertigungsaufträge	804	0	1.211	0	0	2.014
Sonstige (aktive Abgrenzungen)	5.103	0	1.538	-2.298	113	4.456
	21.669	0	-77	-1.653	345	20.283
Latente Steuerschulden						
Sonderabschreibungen im Anlagevermögen	572	0	213	0	72	857
Gewinne aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert	7.818	0	-2.508	0	0	5.310
Sonstige (passive Abgrenzungen)	1.946	0	833	92	34	2.905
	10.337	0	-1.462	92	106	9.073
Veränderung gesamt	11.332	0	1.385	-1.744	238	11.210

23 Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses.

In der Bilanz berücksichtigte Beträge:

	2014/15	2013/14
Anwartschaften auf Abfertigung	9.690	8.790
Ansprüche für Altersvorsorge	15.520	13.363
	25.210	22.153

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 2,10 % (2013/14: 3,60 %), für die Bewertung der Pensionsverpflichtungen wurde für den Euro-Raum ein Zinssatz von 1,80 % (2013/14: 3,20 %) und für Kanada ein Zinssatz von 3,75 % (2013/14: 4,35 %), für die Bezugssteigerungen ein Prozentsatz von 2,0 % (2013/14: 2,0 %) angesetzt. Weiters wurden der Berechnung das frühestmögliche gesetzliche Pensionseintrittsalter inklusive Übergangsregelungen sowie die Sterbetafeln AVÖ 2008-P (2013/14: AVÖ 2008-P) von Pagler & Pagler zugrunde gelegt. Pensionserhöhungen wurden durchschnittlich mit 1,7 % (2013/14: 1,7 %) angesetzt.

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

	2014/15	2013/14
Veränderung der in der Bilanz enthaltenen Verbindlichkeiten:		
Stand am 31. März des Vorjahres	8.790	9.064
Umbewertungen (Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste)	836	37
Laufender Dienstzeitaufwand	281	230
Zinsaufwand	306	403
Zahlungen	-543	-944
Währungsumrechnungsdifferenzen	19	0
Stand am 31. März des Wirtschaftsjahres	9.690	8.790
Gesamt, in den Personalkosten enthalten (Erläuterung 5)	281	230
Gesamt, im Finanzergebnis enthalten (Erläuterung 8)	306	403

Die Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses gliedern sich wie folgt auf:

	2014/15	2013/14
Umbewertungen aufgrund von Änderung demografischer Annahmen	-158	0
Umbewertungen aufgrund von Änderung finanzieller Annahmen	1.046	91
Umbewertungen aufgrund von sonstigen Änderungen (experience adjustments)	-53	-54
Gesamt	836	37

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 BP	399	-373
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 0,5 BP	-40	37
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 0,5 BP	12	-11
Auswirkungen von Veränderungen der Bezugssteigerungen			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 0,5 BP	-354	374
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 0,5 BP	-7	8
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 0,5 BP	-11	12
Auswirkungen von Veränderungen der Fluktuation			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 5 %	18	-17
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 5 %	0	0
erwarteter jährlicher Dienstzeitaufwand (CSC)	± 5 %	1	-1

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

	2014/15	2013/14
Veränderung der in der Bilanz enthaltenen Verbindlichkeiten:		
Stand am 31. März des Vorjahres	13.363	13.537
Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	2.328	428
Laufender Dienstzeitaufwand	11	14
Zinsaufwand	452	498
Zahlungen	-862	-850
Währungsumrechnungsdifferenzen	230	-265
Stand am 31. März des Wirtschaftsjahres	15.520	13.363
Gesamt, in den Personalkosten enthalten (Erläuterung 5)	11	14
Gesamt, im Finanzergebnis enthalten (Erläuterung 8)	452	498

Die Umbewertungen von Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses gliedern sich wie folgt auf:

	2014/15	2013/14
Umbewertungen aufgrund von Änderung demografischer Annahmen	0	-18
Umbewertungen aufgrund von Änderung finanzieller Annahmen	1.984	365
Umbewertungen aufgrund von sonstigen Änderungen (experience adjustments)	344	81
Gesamt	2.328	428

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 BP	700	-644
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 0,5 BP	-55	50
Auswirkungen von Veränderungen der Pensionssteigerungen			
Anwartschaftsbarwert (DBO)	± 0,5 BP	-645	693
erwarteter jährlicher Zinsaufwand (IC)	± 0,5 BP	-12	12

24 Sonstige langfristige Verbindlichkeiten.

	2014/15	2013/14
LKW-Mautsystem Tschechische Republik	568	1.207
Sonstige	4.089	2.453
	4.657	3.660

Die sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten betreffen in Höhe von TEUR 568 (2013/14: TEUR 1.207) Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (langfristig) gegenüber Subunternehmern für die Errichtung des tschechischen LKW-Mautsystems. Die Restlaufzeit beträgt wie im Vorjahr mehr als 1 Jahr, aber weniger als 5 Jahre ab dem Bilanzstichtag. Diese langfristigen Verbindlichkeiten wurden auf Basis der Zahlungsströme unter Anwendung von Abzinsungssätzen diskontiert, die jenen Zinssätzen entsprechen, die bei der Diskontierung der langfristigen Forderungen aus dem tschechischen LKW-Mautprojekt verwendet wurden (siehe Erläuterung 16). Die Zeitwerte entsprechen in etwa den Buchwerten.

Die sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten betreffen im Wesentlichen Darlehen von Minderheitsgesellschaftern der TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika in Höhe von TEUR 1.483 (2013/14: TEUR 1.481), den langfristigen Teil der bedingten Zahlungsverpflichtungen aus der Akquisition des Geschäftsbereichs „Mobility Solutions“ der TechnoCom Corporation, Encino, USA, in Höhe von TEUR 288 (2013/14: TEUR 409) sowie die variable Kaufpreiskomponente (Earn-Out-Zahlung) aus dem Erwerb der Anteile an der Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, in Höhe von TEUR 2.036 (2013/14: TEUR 0), siehe Erläuterung 30.

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

	2014/15	2013/14
Bis zu 2 Jahren	1.080	1.078
Zwischen 2 und 3 Jahren	2.181	1.934
Größer 3 Jahre	1.704	970
	4.966	3.982

25 Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen.

	2014/15	2013/14
Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen	17.786	14.756
Erhaltene Anzahlungen	349	248
Kurzfristiger Teil sonstiger langfristiger Verbindlichkeiten	162	0
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Derivaten und Hedging	47	0
Kurzfristige Personalverbindlichkeiten	18.984	18.503
Verbindlichkeiten gegenüber Finanzamt (ausgenommen Ertragsteuern)	5.241	9.910
Verbindlichkeit aus Steuerumlage gegenüber Gruppenträger	4.298	5.058
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	18.668	14.335
	65.535	62.810

Die Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen stellen sich wie folgt dar:

	2014/15	2013/14
Angefallene Errichtungskosten zuzüglich ausgewiesener Gewinne	-76.019	-62.777
Abzüglich in Rechnung gestellter Beträge und erhaltener Anzahlungen	93.805	77.533
	17.786	14.756

Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen betreffen zum 31. März 2015 im Wesentlichen Mautprojekte in Nordamerika (2013/14: Mautprojekte in Nordamerika).

26 Rückstellungen.

	2014/15	2013/14
Langfristige Rückstellungen	1.661	1.303
Kurzfristige Rückstellungen	9.225	28.378
	10.886	29.680

Die Rückstellungen entwickelten sich wie folgt:

	31. März 2013	Zugang aus Erwerb von Unternehmen		Zuführung	Verwendung	Auflösung	Umglie- derung	Währungsum- rechnungs- differenzen	31. März 2014
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	

	31. März 2014	Zugang aus Erwerb von Unternehmen		Zuführung	Verwendung	Auflösung	Umglie- derung	Währungsum- rechnungs- differenzen	31. März 2015
Jubiläumsgeldverpflichtungen	1.120	0	72	0	-2	0	0	1.189	
Sonstige	183	0	277	-52	0	0	64	472	
Langfristige Rückstellungen, gesamt	1.303	0	349	-52	-2	0	64	1.661	
Garantien	1.637	0	209	-18	-245	0	28	1.611	
Verluste aus schwebenden Geschäften sowie Nacharbeiten	16.201	0	0	-3	-16.162	0	-36	1	
Rechtskosten, Prozesskosten und Vertragsrisiken	4.071	0	220	-2.682	-1.198	0	-9	402	
Sonstige	6.468	0	5.148	-4.337	-396	0	328	7.211	
Kurzfristige Rückstellungen, gesamt	28.378	0	5.577	-7.039	-18.001	0	311	9.225	
Summe	29.680	0	5.926	-7.091	-18.004	0	375	10.886	

Die Rückstellung für Jubiläumsgeldverpflichtungen betrifft langfristige Ansprüche von Dienstnehmern aufgrund von kollektivvertraglichen Bestimmungen. Für die Bewertung wurden ein Zinssatz von 2,10 % (2013/14: 3,60 %), das frühestmögliche gesetzliche Pensionseintrittsalter inklusive Übergangsregelungen sowie die Sterbewahrscheinlichkeit nach AVÖ 2008-P (2013/14: AVÖ 2008-P) von Pagler & Pagler herangezogen, Gehaltssteigerungen wurden mit 2,0 % (2013/14: 2,0 %) berücksichtigt. In der Position „Zuführung“ sind Effekte aus der Aufzinsung in Höhe von TEUR 38 enthalten (2013/14: 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. Aufgrund geänderter Rahmenbedingungen zum 30. September 2014 konnte bereits im zweiten Quartal des Wirtschaftsjahres 2014/15 eine Rückstellung für Verluste aus schwebenden Geschäften und Nacharbeiten in Höhe von TEUR 16.162 aufgelöst werden. Der Vorstand schätzt das Risiko des Schlagendwerdens des Drohverlustes als unwahrscheinlich ein.

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten im Wesentlichen Rückstellungen für Provisionen und Prämien, Naturalrabatte, ausstehende Gutschriften und Projektkosten, Kundenskotti 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:

	2014/15	2013/14
Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien, Performance- und Bid-Bonds		
Südafrika (Mautprojekt)	87.578	79.161
Nordamerika (Mautprojekte und Traffic Management)	79.441	62.284
Australien (Mautprojekte)	20.593	6.439
Österreich (Mautprojekt)	8.500	8.500
Polen (Mautprojekt)	7.236	7.115
Tschechische Republik (Mautprojekt)	4.126	1.448
Portugal (Mautprojekt)	167	573
Sonstige	1.647	2.009
	209.288	167.530
Bankgarantien	1.664	1.774
Bürgschaften	61	62
Summe	211.014	169.365

Sicherstellungen für die oben genannten Eventualschulden und Haftungsverhältnisse sind in den Erläuterungen 15 und 21 angeführt. Des Weiteren wurden Vermögenswerte der Kapsch TrafficCom AB, Jönköping, Schweden, in Höhe von TEUR 9.688 (2013/14: TEUR 10.146) 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:

	2014/15	2013/14
Nicht länger als 1 Jahr	13.519	13.216
Länger als 1 Jahr und nicht länger als 5 Jahre	31.656	27.565
Länger als 5 Jahre	15.894	18.063
	61.069	58.844

Als Aufwand erfasste Miet-/Leasingzahlungen:

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

	2014/15	2013/14
Mieten	10.833	10.162
KFZ-Leasing	1.621	1.620
EDV-Leasing	3.494	3.161
Sonstiges	532	856
	16.481	15.798

28 Anteile Tochterunternehmen.

Gesellschaft, Hauptniederlassung der Gesellschaft	Interne Bezeichnung	31. März 2015		31. März 2014	
		Konzern- anteil	nicht be- herrschende Anteile	Konzern- anteil	nicht be- herrschende Anteile
Kapsch TrafficCom AG, Wien	KTC	100,00%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom Construction & Realization spol. s r.o., Prag, Tschechische Republik	KTC C&R CZ	99,0%	1,0%	99,0%	1,0%
Kapsch TrafficCom Ltd., Manchester, Großbritannien	KTC UK	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch Components GmbH & Co KG, Wien	KCO	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch Components GmbH, Wien	KCO GmbH	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
ArtiBrain Software Entwicklungsgesellschaft mbH, Wien	ArtiBrain	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom S.r.l. a socio unico, Mailand, Italien	KTC Italy	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom d.o.o., Laibach, Slowenien	KTC Slovenia	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Transport Telematic Systems – LLC, Abu Dhabi, Vereinigte Arabische Emirate ****)	TTS, UAE	49,0%	51,0%	49,0%	51,0%
OOO Kapsch TrafficCom Russia, Moskau, Russland	KTC Russia	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch Telematik Technologies Bulgaria EAD, Sofia, Bulgarien	KTTB, Bulgaria	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien	KTC Argentina	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom Kazakhstan LLC, Almaty, Kasachstan	KTC Kazakhstan	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch Telematic Services IOOO, Minsk, Weißrussland	KTS Belarus	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom KGZ, Bischkek, Kirgisistan *)	KTC Kirgisistan	100,0%	0,0%	—	—
Kapsch TrafficCom Lietuva, Vilnius, Litauen *)	KTC Litauen	51,0%	49,0%	—	—
KTS Beteiligungs GmbH, Wien (vormals: Jibesoev GmbH)	Jibesoev, Austria	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom AB, Jönköping, Schweden	KTC Sweden	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom do Brasil, Sao Paulo, Brasilien	KTC Brazil	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom Australia Pty Ltd, Melbourne, Australien	KTC Australia	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%

Gesellschaft, Hauptniederlassung der Gesellschaft	Interne Bezeichnung	31. März 2015		31. März 2014	
		Konzern- anteil	nicht be- herrschende Anteile	Konzern- anteil	nicht be- herrschende Anteile
Kapsch TrafficCom Chile S.A., Santiago de Chile, Chile	KTC Chile	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom France SAS, Paris, Frankreich	KTC France	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom PTE.LTD., Tripleone Somerset, Singapur	KTC Singapore	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom (M) Sdn Bhd, Kuala Lumpur, Malaysia	KTC Malaysia	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom Limited, Auckland, Neuseeland	KTC New Zealand	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom South Africa (Pty) Ltd., Johannesburg, Südafrika	KTC SA	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Electronic Toll Collection (PTY) Ltd., Centurion, Südafrika	ETC	87,0%	13,0%	87,0%	13,0%
Kapsch TrafficCom South Africa Holding (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika	KTC SA Holding	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika	TMT	62,9%	37,1%	62,9%	37,1%
Mobiserve Pty Ltd. (vormals: TMT Services and Supplies (Gauteng) (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika	Mobiserve	62,9%	37,1%	62,9%	37,1%
Berrydust 51 (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika	Berrydust	53,5%	46,5%	53,5%	46,5%
Kapsch TrafficCom B.V., Amsterdam, Niederlande	KTC BV	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom Canada Inc., Mississauga, Kanada	KTC Canada	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom IVHS, S.A. de C.V., Mexiko Stadt, Mexiko	KTC IVHS Mexico	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom Holding II US Corp., McLean, USA	KTC Hold. II US Corp.	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom IVHS Technologies Holding Corp., McLean, USA ***)	KTC IVHS Tech. Hold. Corp.	—	—	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom IVHS Holding Corp., McLean, USA ***)	KTC IVHS Hold. Corp.	—	—	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom IVHS Inc., McLean, USA	KTC IVHS Inc., USA	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
KTC USA Inc., Duluth, USA (vormals: Transdyn Inc.)	KTC USA, Inc.	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom Holding Corp., McLean, USA	KTC Holding Corp., USA	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom U.S. Corp., McLean, USA ***)	KTC US Corp., USA	—	—	100,0%	0,0%
Kapsch TrafficCom Inc., Carlsbad, USA	KTC Inc., USA	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%
KTCSL Merger Corp., Delaware, USA *)	KTCSL	100,0%	0,0%	—	—
Kapsch Telematic Services GmbH, Wien	KTS Austria	100,0%	0,0%	97,0%	3,0%
Kapsch Telematic Services Kft., Budapest, Ungarn	KTS Hungary	100,0%	0,0%	97,0%	3,0%
Kapsch Telematic Services spol. s r.o., Prag, Tschechische Republik	KTS CZ	52,0%	48,0%	50,4%	49,6%
Kapsch Telematic Services GmbH Deutschland, Berlin, Deutschland	KTS Germany	100,0%	0,0%	97,0%	3,0%
Kapsch Telematic Services Solutions A/S, Kopenhagen, Dänemark	KTSS Denmark	60,0%	40,0%	58,2%	41,8%
Kapsch Telematic Services sp. z o.o., Warschau, Polen	KTS Poland	100,0%	0,0%	97,0%	3,0%
Kapsch Road Services sp. z o.o., Warschau, Polen	KRS Poland	100,0%	0,0%	97,0%	3,0%
VTI Industrial Electronics (Proprietary Limited ZA) (South Africa), Germiston, Südafrika **)	VTI	—	—	100,0%	0,0%

*) Neugründung im Wirtschaftsjahr 2014/15

**) Entkonsolidierung im Wirtschaftsjahr 2014/15

***) Verschmelzungen im Wirtschaftsjahr 2014/15

****) Verfügungsgewalt über die maßgeblichen Tätigkeiten des Unternehmens aufgrund substanzieller Rechte

Zur besseren Lesbarkeit wird in den nachfolgenden Tabellen und Erläuterungen jeweils die interne Bezeichnung der Gesellschaften angegeben.

Bei allen oben angeführten Gesellschaften befindet sich die Hauptniederlassung der Gesellschaft im Gründungsland.

Angaben zur Gesamtergebnisrechnung

Die folgenden Tabellen zeigen Angaben zur Gesamtergebnisrechnung vollkonsolidierter Tochterunternehmen mit wesentlichen nicht beherrschenden Anteilen:

Angaben zur Gesamtergebnisrechnung 2014/15	Werte vor konzerninternen Eliminierungen in TEUR				den nicht beherrschenden Anteilen zugewiesene Ergebnisbeiträge		
	Umsatz	Jahresüber-		Gesamt- ergebnis	Perioden- ergebnis	Sonstiges Ergebnis	Gesamt- ergebnis
		schuss/ -fehlbetrag	Sonstiges Ergebnis				
KTS CZ	75.572	14.595	-37	14.558	7.111	-18	7.093
KTS Poland	66.294	16.062	-3	16.060	535	-2	533
TMT	19.343	164	1.051	1.215	61	390	450
ETC	53.567	1.311	-1.327	-16	71	-172	-102
KTS Austria	0	10.668	0	10.668	-7	0	-7
Restliche					7	1	8
Gesamt					7.778	198	7.976

Angaben zur Gesamtergebnisrechnung 2013/14	Werte vor konzerninternen Eliminierungen in TEUR				den nicht beherrschenden Anteilen zugewiesene Ergebnisbeiträge		
	Umsatz	Jahresüber-		Gesamt- ergebnis	Perioden- ergebnis	Sonstiges Ergebnis	Gesamt- ergebnis
		schuss/ -fehlbetrag	Sonstiges Ergebnis				
KTS CZ	79.511	14.463	-807	13.656	7.168	-400	6.768
KTS Poland	69.888	4.835	49	4.884	145	1	147
TMT	20.736	-1	-2.233	-2.235	-1	-828	-829
ETC	21.211	-18.345	324	-18.021	-141	42	-99
KTS Austria	2.557	6.342	-47	6.295	8	0	8
Restliche					-24	7	-17
Gesamt					7.156	-1.178	5.978

Angaben zur Geldflussrechnung und Dividenden

Die folgenden Tabellen zeigen Angaben zur Geldflussrechnung und Dividenden vollkonsolidierter Tochterunternehmen mit wesentlichen nicht beherrschenden Anteilen:

Angaben zur Geldflussrechnung 2014/15	Cashflow aus			Cash Netto- Zu-/Abnahme	Dividenden an nicht beherrschende Anteile
	betrieblicher Tätigkeit	Investitions- tätigkeit	Finanzierungs- tätigkeit		
KTS CZ	15.062	-433	-14.012	616	-6.726
KTS Poland	15.965	-398	-3.505	12.063	0
ETC	2.000	0	2.148	4.148	0
TMT	-166	-294	-829	-1.288	0
KTS Austria	12.301	38	-6.099	6.240	-195
KTS Belarus	11.901	-720	-20.464	-9.283	0
Restliche					-9
Gesamt					-6.930

Angaben zur Geldflussrechnung 2013/14	Cashflow aus			Cash Netto- Zu-/Abnahme	Dividenden an nicht beherrschende Anteile
	betrieblicher Tätigkeit	Investitions- tätigkeit	Finanzierungs- tätigkeit		
KTS CZ	10.211	-114	-13.233	-3.135	-6.352
KTS Poland	167	9	0	176	0
ETC	-18.532	-34	21.765	3.199	0
TMT	11.405	-739	-9.283	1.384	-331
KTS Austria	9.780	-42	-10.725	-988	-216
KTS Belarus	-23.755	-2.488	19.260	-6.983	0
Restliche					0
Gesamt					-6.898

Die oben aufgeführten Informationen beziehen sich auf die Beträge vor der zwischenbetrieblichen Eliminierung.

30 Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen.

Folgende Transaktionen mit nahe stehenden Unternehmen und Personen wurden durchgeführt:

KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, Wien

Seit Jänner 2005 erbringt die Gesellschaft an den Konzern Dienstleistungen im Bereich der Konzernkonsolidierung und Rechtsberatung. Die im Konzern im Wirtschaftsjahr 2014/15 dafür angefallenen Ausgaben betragen TEUR 624 (2013/14: TEUR 511). Zudem entstanden dem Konzern Versicherungskosten (Organhaftpflichtversicherung) in Höhe von TEUR 22 (2013/14: TEUR 22).

Die Gesellschaft hat im Wirtschaftsjahr 2014/15 ihre Anteile von 3 % an der Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, an die Kapsch TrafficCom AG verkauft. Nach dieser Transaktion ist der Konzern Alleineigentümer der Kapsch Telematic Services GmbH, Wien (siehe Erläuterung 28). Der Kaufpreis setzt sich aus einem fixen (TEUR 2.000) und einem variablen Bestandteil (Earn-Out, abhängig vom EBIT der KTS-Gruppe, bereinigt um Minderheitenanteile, der Wirtschaftsjahre 2015-2018) zusammen und wurde insgesamt mit TEUR 4.036 per 31.3.2015 angesetzt (der fixe Bestandteil wurde bereits bezahlt, das Earn-Out ist mit TEUR 2.036 unter den sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten, siehe Erläuterung 24, erfasst).

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 2014/15 TEUR 2.199 (2013/14: TEUR 2.330).

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 2014/15 zugeordneten Kosten betragen TEUR 1.722 (2013/14: TEUR 2.018).

Weiters stellte die Gesellschaft dem Konzern Management- und Beratungsleistungen (einschließlich Kosten für den Vorstandsvorsitzenden der Gesellschaft, Georg Kapsch, und Kosten für Beratungsleistungen in Höhe

von TEUR 90 (2013/14: TEUR 160) bestimmter Aufsichtsratsmitglieder der Gesellschaft) in Rechnung. Beim Konzern hierfür angefallene Kosten betragen im Wirtschaftsjahr 2014/15 TEUR 1.470 (2013/14: TEUR 1.228).

Die Kapsch Aktiengesellschaft hat diverse Versicherungsverträge abgeschlossen, die alle Konzerngesellschaften umfassen. Die dem Konzern im Wirtschaftsjahr 2014/15 zugeordneten Kosten betragen TEUR 611 (2013/14: TEUR 603). Weiters erbringt die Kapsch Aktiengesellschaft für den Konzern Wartungstätigkeiten für ein Softwaretool und verrechnete für die erbrachten Leistungen TEUR 130 (2013/14: 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 2014/15 TEUR 2.181 (2013/14: TEUR 2.362).

Die Kapsch Components GmbH & Co KG erbringt für die Gesellschaft Dienstleistungen im Bereich Logistik in Höhe von TEUR 7 (2013/14: TEUR 8).

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 2014/15 auf TEUR 877 (2013/14: TEUR 1.125).

Kapsch BusinessCom AG, Wien

Die Gesellschaft liefert im Auftrag der Kapsch TrafficCom AG Hardware (IT-Ausstattung) und erbringt Wartungs- und sonstige Dienstleistungen für diverse Kundenprojekte, die größten stellen mit Abstand das LKW-Mautsystem in Österreich und das LKW-Mautsystem in Polen, im Vorjahr auch das LKW-Mautsystem in Weißrussland, dar. Die getätigten Lieferungen und Leistungen betragen im Wirtschaftsjahr 2014/15 TEUR 3.592 (2013/14: TEUR 4.395).

Die Gesellschaft erbringt für den Konzern Lieferungen und Leistungen im Bereich IT, EDV und Telefonie in Höhe von TEUR 5.498 (2013/14: TEUR 5.021) sowie sonstige Leistungen in Höhe von TEUR 111 (2013/14: TEUR 354).

Der Konzern stellte im Vorjahr 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. Im Wirtschaftsjahr 2014/15 gab es keine entsprechenden Erträge, da die Vereinbarung gelöst wurde.

Die Kapsch Components GmbH & Co KG erbringt für die Gesellschaft Dienstleistungen im Bereich Logistik in Höhe von TEUR 76 (2013/14: TEUR 74) sowie sonstige Leistungen in Höhe von TEUR 185 (2013/14: TEUR 27).

Kapsch CarrierCom AG, Wien

Die Kapsch TrafficCom AG erbrachte im Wirtschaftsjahr 2013/14 für die Gesellschaft Dienstleistungen im Bereich Public Relations in Höhe von TEUR 29. Im Wirtschaftsjahr 2014/15 gab es keine entsprechenden Erträge, da die Vereinbarung gelöst wurde.

Die Kapsch Components GmbH & Co KG erbringt für die Gesellschaft Dienstleistungen im Bereich Logistik in Höhe von TEUR 736 (2013/14: TEUR 788), Fertigungsleistungen im Bereich GSM-R in Höhe von TEUR 7.433 (2013/14: TEUR 4.659) sowie sonstige Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 120 (2013/14: TEUR 132).

Kapsch CarrierCom France SAS, Paris

Die Kapsch Components GmbH & Co KG erbringt für die Gesellschaft Fertigungsleistungen im Bereich GSM-R in Höhe von TEUR 6.105 (2013/14: TEUR 12.380), und Logistikleistungen in Höhe von TEUR 169 (2013/14: TEUR 136).

Kapsch CarrierCom s r.o., Prag

Die Gesellschaft liefert für den Konzern Hardware (IT-Ausstattung) für ein Kundenprojekt und erbringt sonstige Dienstleistungen für das Kundenprojekt in der Tschechischen Republik. Die getätigten Lieferungen und Leistungen betragen im Wirtschaftsjahr 2014/15 TEUR 171 (2013/14: TEUR 0).

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 2014/15 TEUR 3.709 (2013/14: TEUR 3.759). Weiters erbrachte die Gesellschaft Leistungen im Bereich Public Relations im Wirtschaftsjahr 2014/15 in Höhe von TEUR 90 (2013/14: TEUR 94) sowie sonstige Leistungen in Höhe von TEUR 93 (2013/14: TEUR 138).

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 2014/15 TEUR 2.031 (2013/14: TEUR 2.181).

Kapsch Immobilien GmbH, Wien

Im Wirtschaftsjahr 2014/15 erbrachte die Gesellschaft Leistungen im Bereich KFZ-Management und KFZ-Services in Höhe von TEUR 150 (2013/14: TEUR 140).

Sonstige Transaktionen mit nahe stehende Personen und Unternehmen

Die Mieteinnahmen des Konzerns aus der Untervermietung an nahe stehende Unternehmen im Wirtschaftsjahr 2014/15 beliefen sich insgesamt auf TEUR 491 (2013/14: TEUR 518). Die Verrechnung von Dienstleistungen mit verbundenen Parteien erfolgt auf Drittvergleichsbasis. Waren werden zu marktüblichen Konditionen ge- und verkauft.

Herr Ing. Erwin Toplak, ehemaliger Vorstand der Kapsch TrafficCom AG, Wien, hat im Wirtschaftsjahr 2014/15 eine Ausschüttung aus seinen Anteilen an der Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, in Höhe von TEUR 195 (2013/14: TEUR 216) erhalten. Herr Ing. Erwin Toplak hat sich zwischenzeitlich von seinen Anteilen getrennt und hält damit zum Stichtag 31. März 2015 keine Anteile an der Kapsch Telematic Services GmbH, Wien.

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 nahe stehenden Unternehmen:

	2014/15	2013/14
Muttergesellschaft		
Umsätze	0	0
Aufwendungen	646	619
Schwestergesellschaften		
Umsätze	15.565	18.876
Aufwendungen	23.867	24.738
Sonstige nahe stehende Unternehmen		
Umsätze	184	148
Aufwendungen	1.027	1.265

	2014/15	2013/14 (angepasst)
Muttergesellschaft		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen u. sonstige Verbindlichkeiten	4.360	5.268
Verbindlichkeiten aus Anteilskauf	2.036	0
Schwestergesellschaften		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	2.107	3.113
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen u. sonstige Verbindlichkeiten	3.738	4.646
Sonstige nahe stehende Unternehmen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	127	1.218
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen u. sonstige Verbindlichkeiten	289	290

31 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 2015 hielt die Gesellschaft – wie im Vorjahr – keine eigenen Aktien. Es gab keine Verwässerungseffekte.

	2014/15	2013/14
Den Anteilseignern zurechenbares Periodenergebnis (in EUR)	3.629.908	-4.299.498
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien	13.000.000	13.000.000
Ergebnis je Aktie (in EUR)	0,28	-0,33

32 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Am 14. April 2015 wurde eine kontrollierende Mehrheit an der kalifornischen Streetline, Inc. erworben. Streetline ist ein führendes Smart-Parking-Unternehmen, das intelligente Daten und moderne Analytik zur Lösung von Parkplatzproblemen für Endnutzer anbietet.

Bezahlter Kaufpreis	189
Abzüglich beizulegender Zeitwert des anteilig erworbenen Nettovermögens (vorläufig ermittelt)	-189
Firmenwert	0

Die aus dem Erwerb vorläufig ermittelten Vermögenswerte und Schulden stellen sich wie folgt dar:

	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	1.251
Immaterielle Vermögenswerte	46
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	580
Liquide Mittel	2.732
Verbindlichkeiten, sonst. Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	-4.399
Erworbenes Nettovermögen	210
davon beherrschende Anteile (90 %)	189
davon nicht beherrschende Anteile (10 %)	21

Mit 28. April 2015 legte Kapsch TrafficCom den Inhabern der Unternehmensanleihe ein Rückkaufangebot zu einem Kurs von 105,75%, gültig bis zum 19. Mai 2015. Im Ausmaß von Nominale im Wert von TEUR 4.182 wurde dieses Angebot angenommen. Die angekauften Schuldtitel wurden am 22. Mai 2015 der Oesterreichischen Kontrollbank (OeKB) zur Einlösung überreicht, die Unternehmensanleihe haftet somit noch zu TEUR 70.818 mit einer Laufzeit bis zum 3. November 2017 aus.

33 Zusatzangaben.

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter im Wirtschaftsjahr 2014/15 setzte sich aus 3.313 Angestellten und 196 Arbeitern zusammen (2013/14: 2.973 Angestellte und 199 Arbeiter).

Aufwendungen für den Abschlussprüfer

Die Aufwendungen für den Abschlussprüfer belaufen sich auf TEUR 199 (2013/14: TEUR 147) und untergliedern sich in folgende Tätigkeitsbereiche:

	2014/15	2013/14
Prüfung des Konzernabschlusses	55	55
Andere Bestätigungsleistungen	65	57
Steuerberatungsleistungen	0	0
Sonstige Leistungen	79	34
Total	199	147

Vergütungen und sonstige Zahlungen an Organe der Gesellschaft

Im Wirtschaftsjahr 2014/15 setzte sich der Vorstand aus folgenden Personen zusammen:

Mag. Georg Kapsch (Vorsitzender)
André Laux

Die Bezüge des Vorstands im Wirtschaftsjahr 2014/15 gliedern sich wie folgt:

	Fix 2014/15	Variabel 2014/15	Gesamt 2014/15	Gesamt 2013/14
Georg Kapsch	601	42	643	519
Erwin Toplak	0	0	0	451
André Laux	372	100	472	427
Total	972	142	1.114	1.398

Die Aufwendungen für Abfertigungen nach Rückstellungsverwendung für Vorstände (aus Anwartschaften auf Abfertigung) belaufen sich auf TEUR 59 (2013/14: TEUR 59).

André Laux und Erwin Toplak (bis 31. März 2014) verfügen über individuelle Pensionspläne. Die Kapsch TrafficCom AG zahlte dafür rund TEUR 10 (2013/14: TEUR 24) in eine externe Pensionskasse ein.

Im Wirtschaftsjahr 2014/15 setzte sich der Aufsichtsrat aus folgenden Personen zusammen:

Dr. Franz Semmernegg (Vorsitzender)
Dr. Kari Kapsch (stellvertretender Vorsitzender)
Dipl.-Betriebsw. (FH) Sabine Kauper
Dr. Harald Sommerer

Vom Betriebsrat entsandt:

Ing. Christian Windisch
Claudia Rudolf-Misch (bis 19. November 2014)
Manfred Schmid (von 20. November 2014 bis 10. März 2015)
Martin Gartler (seit 11. März 2015)

Für die Mitglieder des Aufsichtsrates wurden Aufsichtsratsvergütungen (inklusive Reisekosten) in Höhe von in Summe TEUR 46 (2013/14: TEUR 20) als Aufwand erfasst.

Wie in den Vorjahren wurden keine Vorschüsse oder Darlehen an Mitglieder des Vorstandes oder des Aufsichtsrates gewährt und auch keine Garantien zu deren Gunsten abgegeben.

Zur Veröffentlichung genehmigt:
Wien, am 8. Juni 2015



Mag. Georg Kapsch
Vorstandsvorsitzender



André Laux
Mitglied des Vorstandes

Bericht zum Konzernabschluss.

Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der Kapsch TrafficCom AG, Wien, für das Wirtschaftsjahr vom 1. April 2014 bis 31. März 2015 geprüft. Dieser Konzernabschluss umfasst die Konzernbilanz zum 31. März 2015, die Konzerngesamtergebnisrechnung, die Konzerngeldflussrechnung und die Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung für das am 31. März 2015 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 den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den zusätzlichen Anforderungen des §245a UGB, 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 Ständesregeln 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 2015 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das Wirtschaftsjahr vom 1. April 2014 bis zum 31. März 2015 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 8. Juni 2015

PwC Wirtschaftsprüfung GmbH

gez:
Mag. Peter Pessenlehner
Wirtschaftsprüfer

Unsere Services.

Wo Sie den Großstadtdschungel sehen, sehen wir unsere Pflicht, Ihnen Orientierung zu geben.



Weil wir stets unsere Perspektive anpassen, und uns fragen, welcher Weg der geeignetste ist. Nicht nur mit wegweisenden Produkten und Innovationen im täglichen Leben. Sondern auch beim Lesen unseres Geschäftsberichtes. Um der Internationalität und der Vielfalt

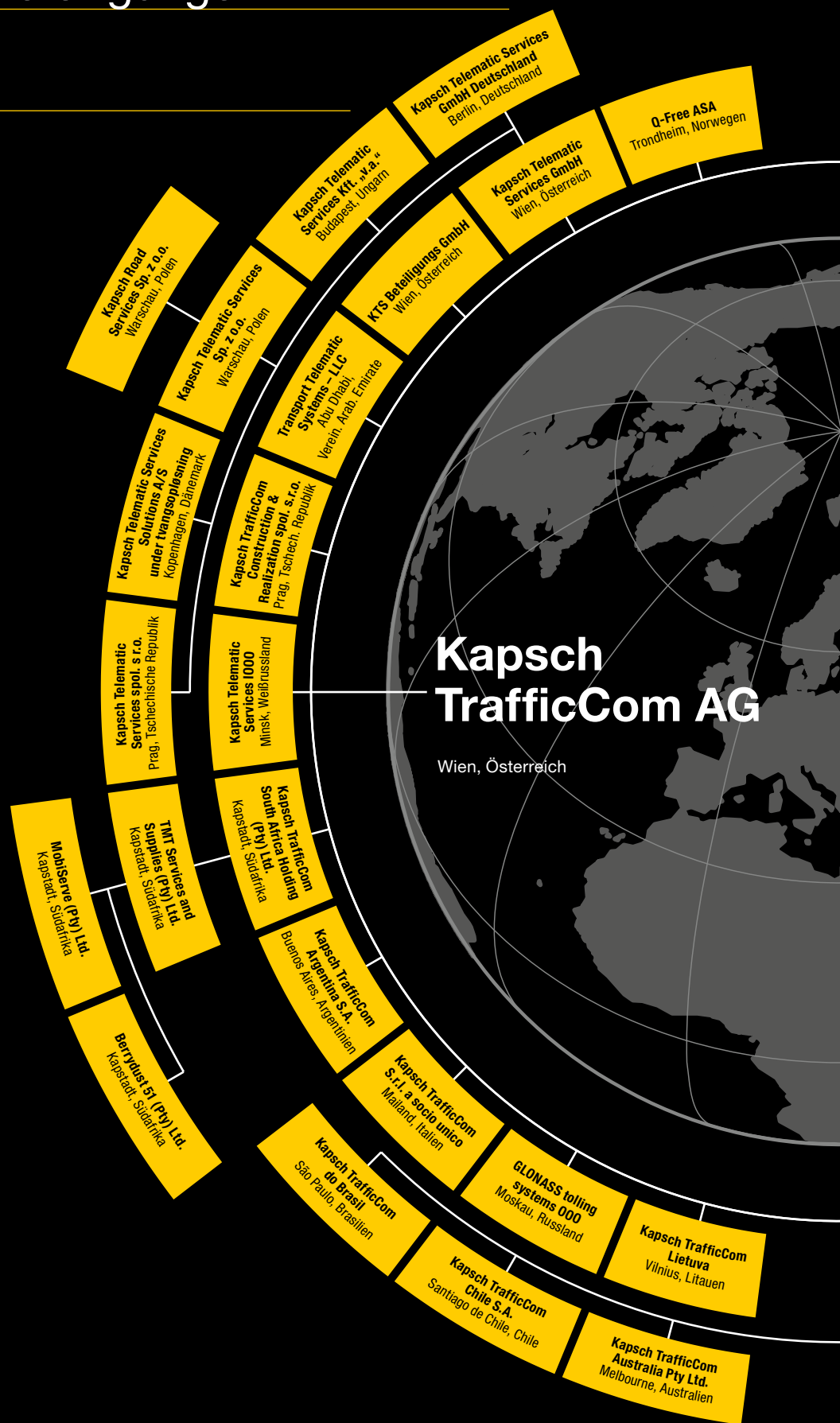
von Kapsch gerecht zu werden, weisen wir alle Beteiligungen und Standorte klar und deutlich aus. Damit Sie einen guten Überblick über die gesamte Unternehmensgruppe haben und dabei auch hier sicher und schnell an Ihr gewünschtes Ziel gelangen.



Verwandeln Sie Ihre Bilder auf [more.kapsch.net](https://www.more.kapsch.net)
in kreative Kaleidoskop-Motive.

Kapsch TrafficCom AG und Beteiligungen.

Die Anteile an den vollkonsolidierten Tochtergesellschaften sind in Erläuterung 28 angeführt. Der Konzern unterhält zudem Vertretungsbüros in Peking, China, sowie in Zagreb, Kroatien.





Kapsch TrafficCom IVHS, S.A. de C.V.
Mexiko-Stadt, Mexiko

SIMEX, Integración de Sistemas, S.A.P.I. de C.V.
Mexiko-Stadt, Mexiko

Kapsch TrafficCom USA, Inc.
Duluth, USA

Kapsch TrafficCom Canada Inc.
Mississauga, Kanada

Kapsch TrafficCom Holding II US Corp.
McLean, USA

Kapsch TrafficCom IVHS Inc.
McLean, USA

Kapsch TrafficCom B.V.
Amsterdam, Niederlande

Kapsch Components GmbH & Co KG
Wien, Österreich

Kapsch TrafficCom Holding Corp.
McLean, USA

Kapsch TrafficCom Inc.
Carlsbad, USA

Kapsch Components GmbH (General Partner of Kapsch Components GmbH & Co KG)

Artipain Software Entwicklungs-gesellschaft mbH
Wien, Österreich

KTC SL Member Corp.
Delaware, USA

Kapsch TrafficCom AB
Jönköping, Schweden

Kapsch TrafficCom France SAS
Paris, Frankreich

Kapsch TrafficCom Kazakhstan LLC
Almaty, Kasachstan

Kapsch TrafficCom Limited
Auckland, Neuseeland

Kapsch TrafficCom Ltd.
Manchester, Vereinigtes Königreich

Kapsch TrafficCom (M) Sun Bhd
Kuala Lumpur, Malaysia

Kapsch TrafficCom Russia OOO
Moskau, Russland

Kapsch TrafficCom South Africa (PTY) Ltd.
Johannesburg, Südafrika

Kapsch TrafficCom d.o.o.
Ljubljana, Slowenien

Kapsch Telematik Technologies EAD
Sofia, Bulgarien

Electronic Toll Collection (PTY) Ltd.
Centurion, Südafrika

Kapsch TrafficCom KGZ
Bischkek, Kirgisistan

Kapsch TrafficCom PTE. LTD.
Tripleone Somerset, Singapur

Österreich

Kapsch TrafficCom AG (Headquarters)
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: +1 905 6256197
ktc.ca.info@kapsch.net

Kasachstan

Kapsch TrafficCom Kazakhstan LLC
Business Centre „Parkview Office Tower“
Office No. 7, (6th floor)
77 Kunayev Street, 050000 Almaty city
Tel.: +7 727 271 98 44
Fax: +7 727 271 98 21
ktc.kz.info@kapsch.net

Kirgistan

Kapsch TrafficCom KGZ
19 Razzakov Str.
Pervomaisky District, Bischkek

Litauen

Kapsch TrafficCom Lietuva
Laisvės pr. 3, Vilnius

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 #07-04
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.
Bocskai 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 USA, Inc.
2855 Premiere Parkway, Suite F
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

Weißbrusland

Kapsch Telematic Services IOOO
Kizhevatova 8/47, 220099 Minsk
Tel.: +375 172 591 353
Fax: +375 172 591 130
ktc.by.info@kapsch.net

Finanzkalender.

19. August 2015	Zwischenbericht Wirtschaftsjahr (WJ) 2015/16 Q1
09. September 2015	Ordentliche Hauptversammlung für WJ2014/15
16. September 2015	Ex-Tag für Dividende für WJ2014/15
23. September 2015	Erster Auszahlungstag für Dividende für WJ2014/15
19. November 2015	Zwischenbericht WJ2015/16 Q2
24. Februar 2016	Zwischenbericht WJ2015/16 Q3
16. Juni 2016	Vorläufiges Ergebnis WJ2015/16
07. September 2016	Ordentliche Hauptversammlung für WJ2015/16
14. September 2016	Ex-Tag für Dividende für WJ2015/16
15. September 2016	Record Date für Dividende für WJ2015/16
21. September 2016	Erster Auszahlungstag für Dividende für WJ2015/16

Informationen zur Kapsch TrafficCom Aktie.

Investor Relations Officer	Marcus Handl
Aktionärstelefon	+43 50 811 1120
E-Mail	ir.kapschtraffic@kapsch.net
Website	www.kapschtraffic.com
Börseplatz	Wien, Prime Market
ISIN	AT000KAPSCH9
Börse-Kürzel	KTCG
Reuters	KTCG.VI
Bloomberg	KTCG AV



Kapsch Group.

Kapsch zählt zu den erfolgreichsten Technologieunternehmen Österreichs mit globaler Bedeutung in den Zukunftsmärkten Intelligent Transportation Systems (ITS), Railway und Public Operator Telecommunications sowie Informations- und Kommunikationstechnologie (IKT). Zur Kapsch Group zählen die drei Schlüsselgesellschaften Kapsch TrafficCom, Kapsch CarrierCom und Kapsch BusinessCom. Als Familienunternehmen mit Sitz in Wien steht Kapsch seit mehr als 100 Jahren für die konsequente Entwicklung und Implementierung neuer Technologien zum Nutzen seiner Kunden. Mit einer Vielfalt von innovativen Lösungen und Dienstleistungen leistet Kapsch einen wesentlichen Beitrag zur verantwortungsbewussten Gestaltung einer mobilen und vernetzten Welt. Die Unternehmen der Kapsch Group beschäftigen in ihren weltweiten Niederlassungen und Repräsentanzen mehr als 5.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

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

Kennzahlenübersicht

10 Jahre.

Ertragskennzahlen ¹		2005/06	2006/07	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11	2011/12	2012/13	2013/14	2014/15
Umsatz	in Mio. EUR	116,2	198,6	185,7	200,3	216,0	388,6	549,9	488,9	487,0	456,4
EBITDA	in Mio. EUR	21,0	30,8	39,0	35,0	32,0	62,5	60,6	34,2	36,9	61,5
EBITDA-Marge	in %	18,1	15,5	21,0	17,5	14,8	16,1	11,0	6,7	7,6	13,5
EBIT	in Mio. EUR	17,3	26,9	34,9	29,0	24,5	48,9	42,2	16,5	20,3	32,7
EBIT-Marge	in %	14,9	13,5	18,8	14,5	11,4	12,6	7,7	3,4	4,2	7,2
Ergebnis vor Steuern	in Mio. EUR	17,8	27,0	42,8	21,9	43,9	41,3	36,3	17,0	5,5	19,9
Periodenergebnis	in Mio. EUR	12,3	20,3	32,1	16,4	36,5 (22,5) ⁸	28,4	27,5	16,8	2,9	11,4
Periodenergebnis den Anteilseignern zurechenbar	in Mio. EUR	10,2	18,1	30,4	13,0	32,2 (18,2)	22,1	21,0	9,8	-4,3	3,6
Ergebnis je Aktie ²	in EUR	1,24	2,04	2,60	1,06	2,64 (1,49) ⁸	1,81	1,62	0,75	-0,33	0,28
Free Cashflow ³	in Mio. EUR	14,8	-40,9	-13,4	21,6	41,8	-19,4	-49,7	48,3	-24,7	68,2
Investitionen (Capital Expenditure) ⁴	in Mio. EUR	1,3	2,3	4,0	22,2	4,8	8,3	13,1	20,2	15,7	8,4
Mitarbeiter ⁵		569	774	824	946	1.023	2.167	2.705	3.013	3.308	3.545
Geschäftssegmente		2005/06	2006/07	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11	2011/12	2012/13	2013/14	2014/15
Road Solution Projects											
Umsatz (Anteil am Gesamtumsatz in %)	in Mio. EUR	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 %	60,2 (13 %)
EBIT (EBIT-Marge)	in Mio. EUR	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 %	-50,7 (-84,4 %)
Services, System Extensions, Components Sales											
Umsatz (Anteil am Gesamtumsatz in %)	in Mio. EUR	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 %	372,6 (82 %)
EBIT (EBIT-Marge)	in Mio. EUR	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 %	82,2 (22,1 %)
Others											
Umsatz (Anteil am Gesamtumsatz in %)	in Mio. EUR	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 %	23,6 (5 %)
EBIT (EBIT-Marge)	in Mio. EUR	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 %	1,3 (5,4 %)
Regionen		2005/06	2006/07	2007/08	2008/09	2009/10	2010/11	2011/12	2012/13	2013/14	2014/15
Österreich ⁶	in Mio. EUR	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 %	38,2 (8 %)
Europa (exkl. Österreich) ⁶	in Mio. EUR	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 %	234,0 (51 %)
Amerika ⁶	in Mio. EUR	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 %	92,6 (20 %)
Sonstige ⁶	in Mio. EUR	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 %	91,6 (20 %)
Bilanzkennzahlen		31. März 2006	31. März 2007	31. März 2008	31. März 2009	31. März 2010	31. März 2011	31. März 2012	31. März 2013	31. März 2014	31. März 2015
Bilanzsumme	in Mio. EUR	131,9	227,2	298,4	324,5	295,1	450,1	557,7	567,2	566,8	515,6
Eigenkapital ⁷	in Mio. EUR	39,1	45,6	133,4	134,2	168,2	191,5	256,2	236,7	213,1	219,4
Eigenkapitalquote ⁷	in %	29,6	20,1	44,7	41,4	57,0	42,5	45,9	41,7	37,6	42,5
Nettoverschuldung (-)/Nettoguthaben (+)	in Mio. EUR	37,2	-12,5	28,4	5,0	35,3	-47,2	-74,4	-40,5	-93,4	-35,9
Eingesetztes Kapital	in Mio. EUR	48,6	78,2	161,3	193,4	187,5	288,7	383,8	360,7	369,2	357,3
Nettoumlaufvermögen	in Mio. EUR	43,2	56,8	131,4	122,3	104,6	175,9	285,7	243,9	205,4	209,9

¹ beinhaltet ausschließlich fortgeführte Geschäftsbereiche

² Ergebnis je Aktie 2014/15, 2013/14 und 2012/13 bezogen auf 13,0 Mio. Aktien, 2011/12 bezogen auf die gewichtete durchschnittliche Anzahl von 12,74 Mio. Aktien, 2010/11, 2009/10 sowie 2008/09 bezogen auf 12,2 Mio. Aktien, 2007/08 bezogen auf 11,7 Mio. Aktien und 2006/07, 2005/06 sowie 2004/05 bezogen auf 10,0 Mio. Aktien

³ Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit abzüglich Investitionen aus Geschäftstätigkeit (exkl. Zahlungen für den Erwerb von Gesellschaften und Ankauf von Wertpapieren und Beteiligungen) zuzüglich Einnahmen aus dem Verkauf von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten

⁴ Investitionen aus Geschäftstätigkeit (exkl. Zahlungen für den Erwerb von Gesellschaften und Ankauf von Wertpapieren und Beteiligungen)

⁵ jeweils zum 31. März

⁶ Umsatz (Anteil am Gesamtumsatz in %); 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 Lösungssegmenten Mauteinhebung, städtische Zugangsregelung und Parkraumbewirtschaftung, Verkehrsmanagement, Verkehrsüberwachung, Kontrolle von Nutzfahrzeugen, elektronische Fahrzeugregistrierung 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. Das Kerngeschäft ist, elektronische Maut- und Verkehrsmanagement-Systeme zu entwickeln, zu errichten und zu betreiben. Referenzen in 44 Ländern auf allen Kontinenten haben Kapsch TrafficCom zu einem weltweit anerkannten ITS-Anbieter gemacht. Als Teil der Kapsch Group, einem 1892 gegründeten österreichischen Technologiekonzern im Familienbesitz, verfügt Kapsch TrafficCom mit Hauptsitz in Wien, Österreich, über Tochtergesellschaften und Niederlassungen in 33 Ländern, notiert seit 2007 an der Wiener Börse (KTCG) und erwirtschaftete mit mehr als 3.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Wirtschaftsjahr 2014/15 einen Umsatz von 456 Mio. EUR.

Kapsch TrafficCom AG | Am Europlatz 2 | 1120 Wien | Österreich | www.kapschtraffic.com

Investor Relations | Marcus Handl | Telefon +43 50 811 1120 | Fax +43 50 811 99 1120 | E-Mail ir.kapschtraffic@kapsch.net

Public Relations | Ingrid Lawicka | Telefon +43 50 811 1705 | Fax +43 50 811 99 1705 | E-Mail ingrid.lawicka@kapsch.net