

**Lösungen von
Kapsch TrafficCom
nützen nicht nur
dem Verkehr.**

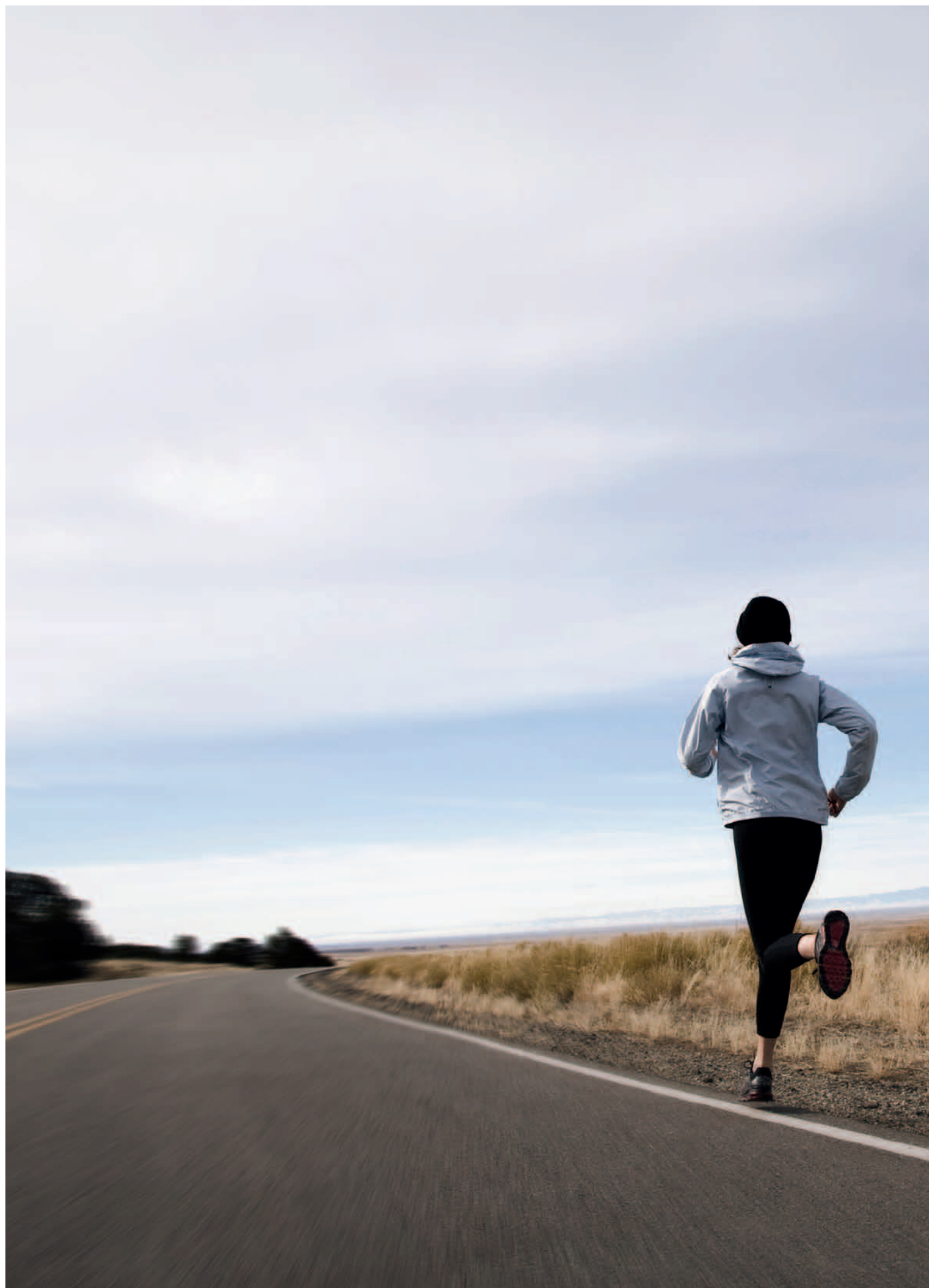
Geschäftsbericht über das Wirtschaftsjahr 2009/10.





**Lösungen von
Kapsch TrafficCom
nützen nicht nur
dem Verkehr.**

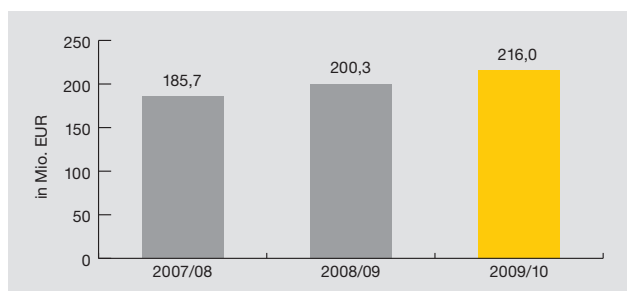
Applikationen für den Intelligent Transportation Systems (ITS) Markt von Kapsch TrafficCom leisten nicht nur einen entscheidenden Beitrag, Verkehrsproblemen konsequent entgegenzuwirken und Millionen Autofahrer besser vorankommen zu lassen. Sie verschaffen ihren Betreibern darüberhinaus die Möglichkeit, verursachergerechte Einnahmen zu erwirtschaften und diese in Maßnahmen zum Umweltschutz, in den Ausbau verkehrsrelevanter Infrastruktur oder in die Förderung von Kunst und Kultur zu investieren. Mit anderen Worten: Wertschöpfung zur Wertschaffung. Damit ist Kapsch TrafficCom nicht nur auf der Straße **„always one step ahead“**.



Elektronische Mautsysteme verhindern Verkehrsverzögerungen und sorgen für ein zügiges Vorankommen aller Verkehrsteilnehmer. So gewinnen Straßenbenutzer weltweit wertvolle Zeit, die sie angenehmer nützen können. Zum Beispiel, um ihre Bestzeit beim Marathon noch etwas besser zu machen.

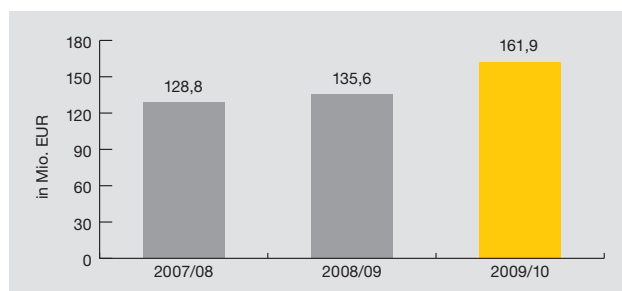
Highlights des Wirtschaftsjahres 2009/10.

Umsatz



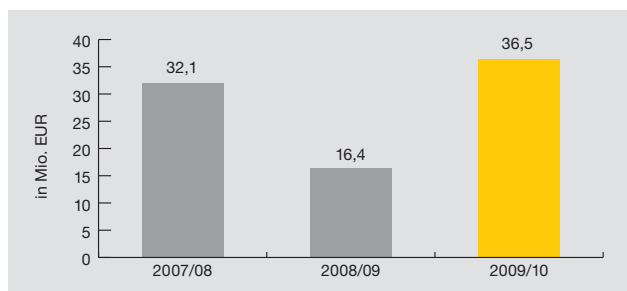
Umsatz von 200,3 Mio. EUR um 8 % auf 216,0 Mio. EUR gestiegen.

Umsatz im Segment Services, System Extensions, Components Sales (SEC)



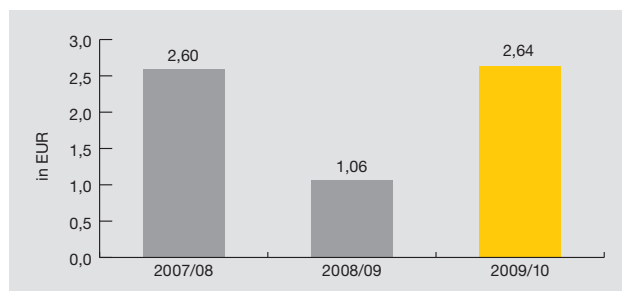
Umsatz im Segment SEC von 135,6 Mio. EUR um 19 % auf 161,9 Mio. EUR gestiegen.

Ergebnis nach Steuern



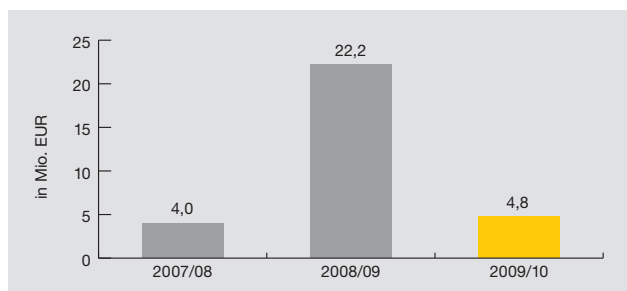
Ergebnis nach Steuern von 16,4 Mio. EUR auf 36,5 Mio. EUR gestiegen.

Ergebnis je Aktie ¹



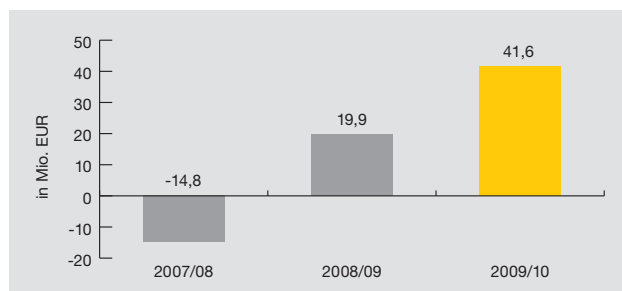
Ergebnis je Aktie von 1,06 EUR auf 2,64 EUR gestiegen.

Investitionen (Capital Expenditure) ³



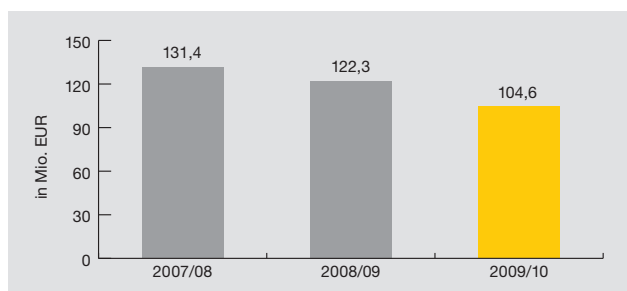
Investitionen von 22,2 Mio. EUR um 78 % auf 4,8 Mio. EUR gesunken.

Free Cashflow ²



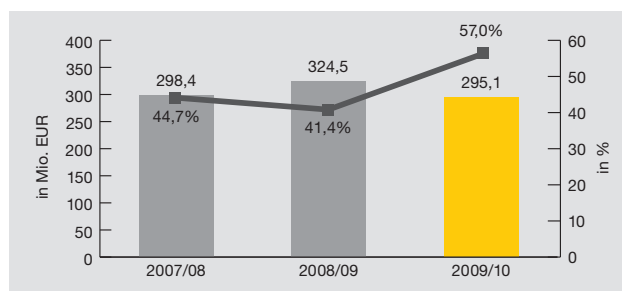
Free Cashflow von 19,9 Mio. EUR auf 41,6 Mio. EUR gestiegen.

Nettoumlaufvermögen (Net Working Capital)



Net Working Capital von 122,3 Mio. EUR um 14 % auf 104,6 Mio. EUR gesunken.

Bilanzsumme und Eigenkapitalquote ⁵



Eigenkapitalquote von 41,4 % auf 57,0 % gestiegen.

Für die Erläuterung der Fußnoten siehe Seite III.

1. Großauftrag in Südafrika.



September 2009. Auftrag für die Errichtung und den Betrieb eines Multi-Lane Free-Flow (MLFF) Mautsystems in der Provinz Gauteng an das von Kapsch TrafficCom angeführte Joint Venture Electronic Toll Collection (ETC) Pty.

2. Erweiterung der Präsenz in bestehenden Märkten.



Australien

Oktober 2009. Auftrag für die Errichtung eines Multi-Lane Free-Flow (MLFF) Mautsystems auf dem Hale Street Link, einer vierspurigen Brücke in Brisbane.

März 2010. Auftrag für die Errichtung eines MLFF Mautsystems auf dem Airport Link, einem vierspurigen Tunnel von Brisbane Central Business District (CBD) zum Flughafen.



Thailand

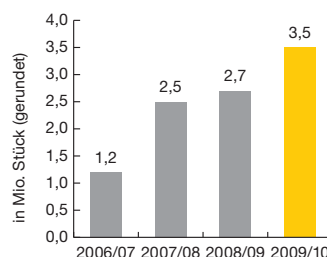
April 2010. Auftrag für die Errichtung eines Mautsystems auf dem Bang Na-Bangpakong Expressway, der längsten Trägerbrücke der Welt.



Tschechische Republik

Jänner 2010. Gewichtslimit für die Bemaatung ab 1. Jänner 2010 per Gesetzesbeschluss von 12 auf 3,5 Tonnen reduziert mit bereits im vierten Quartal 2009/10 erhöhtem Betriebsumsatz im Segment SEC.

3. Rekordvolumen an ausgelieferten On-Board Units (OBUs).



Mit dem historischen Höchstwert von insgesamt 3,5 Mio. ausgelieferten OBUs wurde das Gesamtvolumen im Vorjahr von rund 2,7 Mio. um mehr als 30 % gesteigert.

Das Wirtschaftsjahr 2009/10 im Überblick.

Ertragskennzahlen		2009/10	2008/09	+/- %	2007/08
Umsatz	in Mio. EUR	216,0	200,3	8 %	185,7
EBITDA	in Mio. EUR	32,0	35,0	-9 %	39,0
EBITDA-Marge	in %	14,8	17,5		21,0
EBIT	in Mio. EUR	24,5	29,0	-15 %	34,9
EBIT-Marge	in %	11,4	14,5		18,8
Ergebnis vor Steuern	in Mio. EUR	43,9	21,9	>100 %	42,8
Ergebnis nach Steuern	in Mio. EUR	36,5	16,4	>100 %	32,1
Ergebnis je Aktie ¹	in EUR	2,64	1,06	>100 %	2,60
Free Cashflow ²	in Mio. EUR	41,6	19,9	>100 %	-14,8
Investitionen (Capital Expenditure) ³	in Mio. EUR	4,8	22,2	-78 %	4,0
Mitarbeiter ⁴		1.023	946	8 %	824
Umsatz nach Segmenten (Anteil am Umsatz)		2009/10	2008/09	+/- %	2007/08
Road Solution Projects (RSP)	in Mio. EUR	45,8 (21 %)	56,8 (28 %)	-19 %	47,0 (25 %)
Services, System Extensions, Components Sales (SEC)	in Mio. EUR	161,9 (75 %)	135,6 (68 %)	19 %	128,8 (69 %)
Others (OTH)	in Mio. EUR	8,3 (4 %)	8,0 (4 %)	4 %	10,0 (5 %)
Umsatz nach Regionen (Anteil am Umsatz)		2009/10	2008/09	+/- %	2007/08
Österreich	in Mio. EUR	42,4 (20 %)	37,8 (19 %)	12 %	36,6 (20 %)
Europa (exkl. Österreich)	in Mio. EUR	117,1 (54 %)	122,8 (61 %)	-5 %	105,2 (57 %)
Amerika	in Mio. EUR	12,1 (5 %)	14,0 (7 %)	-14 %	18,8 (10 %)
Sonstige Länder	in Mio. EUR	44,5 (21 %)	25,6 (12 %)	74 %	25,2 (14 %)
Bilanzkennzahlen		31. März 2010	31. März 2009	+/- %	31. März 2008
Bilanzsumme	in Mio. EUR	295,1	324,5	-9 %	298,4
Eigenkapital ⁵	in Mio. EUR	168,2	134,2	25 %	133,4
Eigenkapitalquote ⁵	in %	57,0	41,4		44,7
Nettoguthaben	in Mio. EUR	35,3	5,0	>100 %	28,4
Eingesetztes Kapital (Capital Employed)	in Mio. EUR	187,5	193,4	-3 %	161,3
Nettoumlaufvermögen (Net Working Capital)	in Mio. EUR	104,6	122,3	-14 %	131,4
Börsekennzahlen ⁶		2009/10	2008/09		2007/08
Anzahl der Aktien ⁴	in Mio.	12,2	12,2		12,2
Streubesitz ⁴	in %	31,6	31,6		30,3
Schlusskurs der Aktie ⁴	in EUR	25,3	14,8		31,8
Börsekapitalisierung ⁴	in Mio. EUR	308,2	180,6		388,2
Performance der Aktie	in %	70,9	-53,8		-0,6
Dividende je Aktie	in EUR	0,75	0,50		0,90

¹ Ergebnis je Aktie im Wirtschaftsjahr 2009/10 und 2008/09 jeweils bezogen auf die gewichtete durchschnittliche Anzahl von 12,2 Mio. Aktien, im Wirtschaftsjahr 2007/08 bezogen auf die gewichtete durchschnittliche Anzahl von 11,7 Mio. Aktien

² Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit abzüglich Investitionen aus Geschäftstätigkeit (exkl. Zahlungen für den Erwerb von Gesellschaften und Ankauf von Wertpapieren und Beteiligungen)

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

⁴ jeweils zum 31. März

⁵ inkl. Anteile in Fremdbesitz

⁶ zusätzliche Aktienkennzahlen siehe Seite 10

Die Kapsch TrafficCom Gruppe konnte im zum 31. März 2010 zu Ende gegangenen Wirtschaftsjahr 2009/10 den Gesamtumsatz im Vorjahresvergleich um 8 % auf 216,0 Mio. EUR steigern. Wesentlicher Wachstumstreiber war auch im abgelaufenen Wirtschaftsjahr das den wiederkehrenden Teil des Geschäftes ausweisende Segment SEC (Services, System Extensions, Components Sales), in welchem der Umsatz im Vorjahresvergleich um 19 % auf 161,9 Mio. EUR erhöht werden konnte.

Dieser Erfolg im Segment SEC ist vor allem auch auf das Rekordvolumen an ausgelieferten On-Board Units (OBUs) zurückzuführen. Mit dem historischen Höchstwert von insgesamt 3,5 Mio. ausgelieferten OBUs im Wirtschaftsjahr 2009/10 konnte das Gesamtvolumen gegenüber dem Vorjahr um mehr als 30 % gesteigert werden. Zudem konnte der Betriebsumsatz in der Tschechischen Republik aufgrund der höheren Bonuszahlung nach einer abermals verbesserten Performance des Systems im dritten Jahr des Betriebs sowie der Reduktion des Gewichtslimits für die Bemaßung von 12 auf 3,5 Tonnen ab 1. Jänner 2010, weiter gesteigert werden.

Weitgehend bedingt durch einen Buchgewinn in Höhe von 14,1 Mio. EUR sowie durch ein im Gegensatz zum Vorjahr wieder deutlich positives Finanzergebnis, verbesserte sich das Ergebnis vor Steuern auf 43,9 Mio. EUR (2008/09: 21,9 Mio. EUR) und das Ergebnis nach Steuern auf 36,5 Mio. EUR (2008/09: 16,4 Mio. EUR).

Das Ergebnis je Aktie hat sich von 1,06 EUR im Vorjahr auf 2,64 EUR im Wirtschaftsjahr 2009/10 mehr als verdoppelt. Der Vorstand wird der Hauptversammlung am 25. August 2010 eine Dividende in Höhe von 0,75 EUR je Aktie für das Wirtschaftsjahr 2009/10 (2008/09: 0,50 EUR je Aktie) vorschlagen. Das entspricht einer Ausschüttungsquote von rund 28 % (2008/09: rund 47 %).

Deutlich verbessert hat Kapsch TrafficCom den Free Cashflow, der auf 41,6 Mio. EUR (2008/09: 19,9 Mio. EUR) gesteigert werden konnte. Die Investitionen in das Anlagevermögen wurden mit 4,8 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahr (2008/09: 22,2 Mio. EUR) signifikant und das Nettoumlaufvermögen (Net Working Capital) um 14 % auf 104,6 Mio. EUR (2008/09: 122,3 Mio. EUR) reduziert.

Deutlich verbessert hat Kapsch TrafficCom auch die Kapitalstruktur. So hat sich die Bilanzsumme gegenüber dem Vorjahr um 9 % auf 295,1 Mio. EUR zum 31. März 2010 reduziert. Die Eigenkapitalquote hat sich damit von 41,4 % auf 57,0 % erhöht.

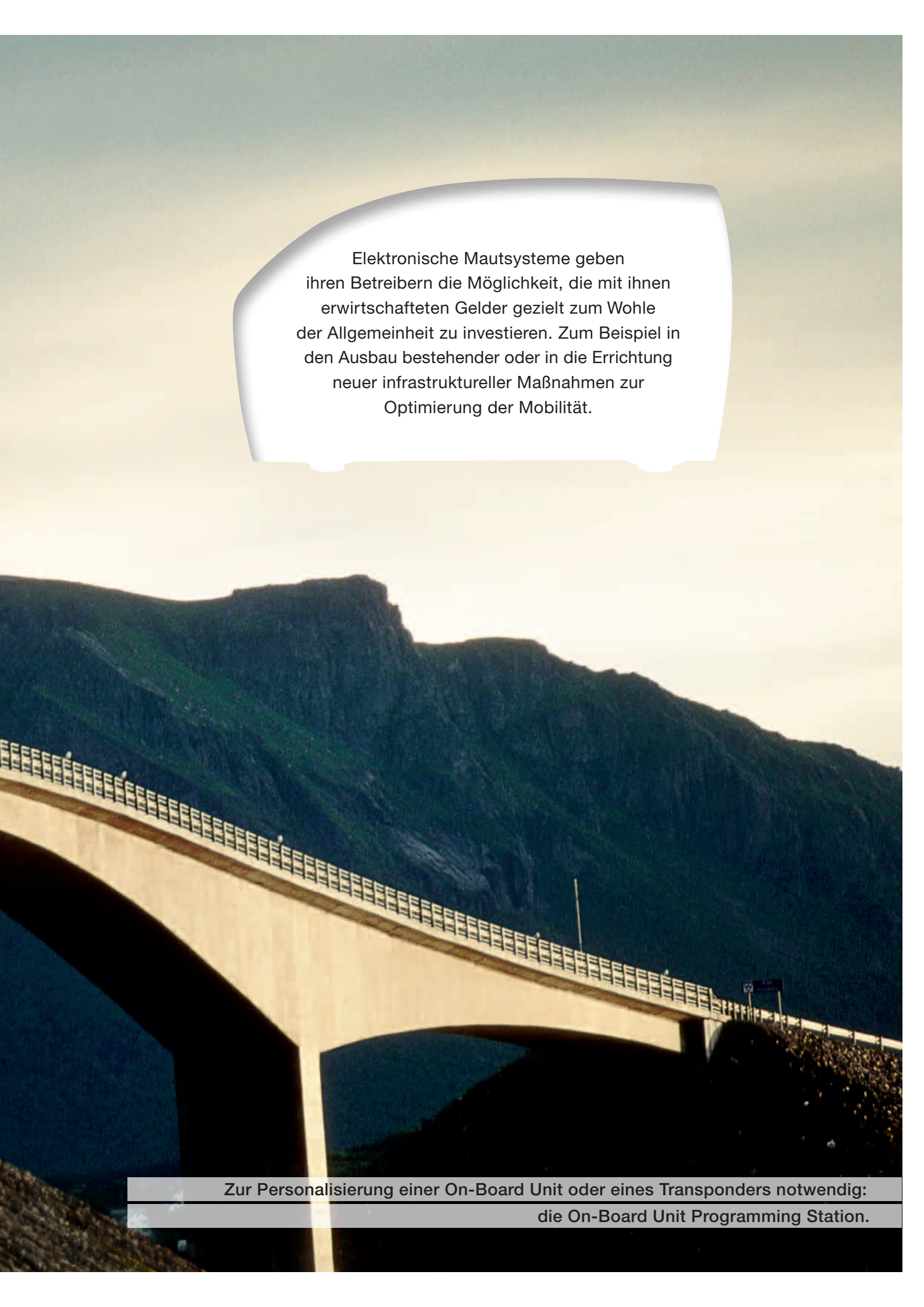
Sehr erfolgreich entwickelte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auch das Projektgeschäft. So konnte Kapsch TrafficCom unter anderem einen Großauftrag in Südafrika für die Errichtung und den Betrieb eines Mautsystems für den mehrspurigen Fließverkehr (Multi-Lane Free-Flow) über ein von ihr angeführtes Joint Venture gewinnen.

Neben der Expansion in neue Länder konnte Kapsch TrafficCom auch in den bestehenden Märkten die Präsenz weiter ausbauen. In Australien wurden zwei Aufträge über die Lieferung von elektronischen Mautsystemen für den mehrspurigen Fließverkehr (Multi-Lane Free-Flow) in Brisbane gewonnen. Einen Erfolg verbuchte Kapsch TrafficCom auch in Thailand, wo der Bang Na-Bangpakong Expressway in Bangkok, der als die längste Trägerbrücke der Welt bezeichnet wird, mit einem Mautsystem ausgestattet wird.

Wichtige Schritte hat Kapsch TrafficCom auch in den USA gesetzt: Gemeinsam mit Partnern wird für das amerikanische „IntelliDrive“-Programm ein Technologieprogramm mit einer Vielzahl neuer Anwendungen für mehr Verkehrssicherheit und Mobilität von Nutzfahrzeugen entwickelt. Im Mai 2010 wurde die auf der Technologie-Plattform 5,9 GHz DSRC (Dedicated Short-Range Communication) WAVE (Wireless Access in Vehicular Environment) basierende Mautlösung auf der Hauptversammlung von ITS America in Houston vorgestellt.

Am 8. April 2010, und somit nach dem Bilanzstichtag zum 31. März 2010, hat die Kapsch TrafficCom AG über eine Kapitalerhöhung im Ausmaß von 75 Mio. Rand (umgerechnet rund 8 Mio. EUR) einen Anteil von 51,43 % an der südafrikanischen TMT Services and Supplies (Proprietary) Limited erworben.





Elektronische Mautsysteme geben ihren Betreibern die Möglichkeit, die mit ihnen erwirtschafteten Gelder gezielt zum Wohle der Allgemeinheit zu investieren. Zum Beispiel in den Ausbau bestehender oder in die Errichtung neuer infrastruktureller Maßnahmen zur Optimierung der Mobilität.

Zur Personalisierung einer On-Board Unit oder eines Transponders notwendig:
die On-Board Unit Programming Station.

Inhaltsverzeichnis.

Brief des Vorstandsvorsitzenden		Konzernlagebericht	
Brief des Vorstandsvorsitzenden	1	Konzernlagebericht	25
Corporate Governance Bericht		Erklärung der gesetzlichen Vertreter	
Corporate Governance Erklärung	4	Erklärung der gesetzlichen Vertreter	38
Vorstand	4	Konzernabschluss	
Aufsichtsrat	6	Konzernabschluss zum 31. März 2010	39
Ausschüsse des Aufsichtsrates	7	Bestätigungsvermerk	
Bericht des Aufsichtsrates	8	Bestätigungsvermerk	79
Die Kapsch TrafficCom Aktie		Services	
Aktienmärkte im Wirtschaftsjahr 2009/10	9	Adressen der Leitgesellschaften	81
Kapsch TrafficCom Aktie im Wirtschaftsjahr 2009/10	9	Glossar	82
Dividendenpolitik	10	Finanzkalender	83
Aktionärsstruktur	11	Kennzahlenübersicht 6 Jahre	84
Investor Relations	12	Impressum:	
Research Reports	12	Eigentümer, Herausgeber und Verleger: Kapsch TrafficCom AG	
Informationen zur Aktie	12	Gestaltung und Produktion: Westend United Werbeagentur GmbH	
Das Unternehmen		Bildbearbeitung: Vienna Paint	
Markt	13	Druck: Stiepan Druck	
Produkte, Systeme und Lösungen	14		
Referenzen, Kunden und ausgewählte Projekte	17		
Forschung und Entwicklung, Innovationen und Qualität	18		
Mitarbeiter	19		
Soziale und kulturelle Verantwortung	20		
Geschäftssegmente und Beteiligungen			
Geschäftssegmente	21		
Kapsch TrafficCom AG und Beteiligungen	23		

Disclaimer

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

Always one step ahead.

Unternehmensphilosophie und Strategie von Kapsch TrafficCom lassen sich in einem Kernsatz auf den Punkt bringen: always one step ahead. Kapsch TrafficCom ist immer den entscheidenden Schritt voraus. Gegenüber seinen Wettbewerbern, bei der Forschung und Entwicklung, bei neuen Produkten und Lösungen und in seiner Haltung gegenüber der Gesellschaft. Fünf strategische Inhalte verdeutlichen diesen Vorsprung:

Kapsch TrafficCom ist immer zukunftsorientiert. Visionäres Denken steht bei Kapsch TrafficCom an oberster Stelle. Wir streben nach Best Performance, sind der konsequenten Wertschaffung und -schöpfung verpflichtet, engagieren uns global und tragen ganzheitliche Verantwortung. Unsere Lösungen leisten einen wesentlichen Beitrag zur Optimierung der Verkehrsflüsse und zur Reduktion klimaschädlicher Emissionen.

Kapsch TrafficCom ist immer innovativ. Neue und neueste Technologie und deren praxisrelevante Anwendbarkeit sind integraler Bestandteil unserer Unternehmensstrategie und unverzichtbar, um unseren Zielen konsequent gerecht werden zu können. Daher verfügen wir über ein dichtes Netz an Forschungs- und Entwicklungszentren in Europa, Süd- und Nordamerika. Systemübergreifendes Denken und wirtschaftliches Selbstverständnis ermöglichen es uns, Produkte und Lösungen zu entwickeln, die universell und weltweit eingesetzt werden.

Kapsch TrafficCom ist immer leistungsorientiert. Unsere Systeme bieten unseren Kunden hohe Rentabilität, garantieren Risikominimierung, eine hervorragende Transaktions-Performance und Systemsicherheit dank neuester Technologien, engagierter Mitarbeiter und unserer Erfahrung aus vielen erfolgreichen Referenzen. Die Prozesse des Kapsch TrafficCom-Qualitätsmanagements basieren dabei auf ISO 9001 und ISO 20000 für IT-Service-Management.

Kapsch TrafficCom ist immer verantwortungsbewusst. Kapsch TrafficCom leistet mit innovativer Verkehrstelematik und intelligenten Verkehrsmanagement-Systemen einen wesentlichen Beitrag für eine nachhaltige Gestaltung der Zukunft. Unsere Lösungen tragen u.a. zur Finanzierung von Infrastrukturprojekten bei, helfen mit, Staus und Verkehrsunfälle zu reduzieren und sorgen damit auch für eine Verringerung von CO₂-Emissionen.

Immer in der Nähe unserer Kunden. Lösungen von Kapsch TrafficCom finden sich rund um den Globus. Über 230 Referenzprojekte in 38 Ländern in Europa, Australien, dem mittleren Osten, dem asiatisch-pazifischen Raum und Afrika, nahezu 18 Millionen On-Board Units (OBUs) und die Ausrüstung von beinahe 13.000 Fahrzeugen stehen für internationalen Erfolg und globale Marktdominanz. Als führender Anbieter von anspruchsvollen Intelligent Transportation Systems (ITS) bieten wir alles aus einer Hand und decken mit unseren Systemen und unserem Dienstleistungsportfolio die gesamte Wertschöpfungskette unserer Kunden ab, von der Beratung über die Entwicklung und Implementierungen bis zur deren Betrieb.







Für den Betrieb eines elektronischen Mautsystems unerlässlich:
Service- und Kontrolleinrichtungen wie zum Beispiel das Enforcement Center.

Mit City Access Control-Systemen können sensible Bereiche wie beispielsweise historische Stadtzentren konsequent vor Verkehrsbelastungen, Straßenlärm und schädlichen Emissionen geschützt werden. Zur lückenlosen Zufahrtskontrolle werden Mautkameras installiert, die sich dem jeweiligen Straßen- und Stadtbild vollkommen anpassen.

Brief des Vorstandsvorsitzenden.



Georg Kapsch, Vorstandsvorsitzender

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

auch vor dem Hintergrund der aktuell schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen kann ich Ihnen zum abgelaufenen Wirtschaftsjahr 2009/10 berichten, dass wir unseren kontrollierten Wachstumskurs fortsetzen und unsere starken Marktpositionen in den einzelnen Märkten weiter ausbauen konnten. Dem nachfolgenden Geschäftsbericht können Sie entnehmen, dass die Kapsch TrafficCom Gruppe insbesondere Wachstumsraten beim Umsatz erzielen, einen deutlich positiven Free Cashflow erwirtschaften und die Eigenkapitalquote wesentlich erhöhen konnte. Mit dieser Stärkung der Finanzkraft sollten wir für weiteres Wachstum aus eigener Kraft auch in einem vermutlich anhaltend herausfordernden wirtschaftlichen Umfeld gut vorbereitet sein.

Die Kapsch TrafficCom Gruppe konnte im zum 31. März 2010 zu Ende gegangenen Wirtschaftsjahr 2009/10 den Gesamtumsatz im Vorjahresvergleich um 8 % auf 216,0 Mio. EUR (2008/09: 200,3 Mio. EUR) steigern. Aufgrund abermals höherer Investitionen in die Erschließung neuer Märkte (insbesondere die USA) hat sich im gleichen Zeitraum das EBITDA um 9 % auf 32,0 Mio. EUR (2008/09: 35,0 Mio. EUR) und das EBIT um 15 % auf 24,5 Mio. EUR (2008/09: 29,0 Mio. EUR) verringert.

Weitgehend bedingt durch einen Buchgewinn in Höhe von 14,1 Mio. EUR aus einer Umgliederung der Beteiligung am norwegischen Mitbewerber Q-Free ASA, die durch ein Sinken der Beteiligung unter die 20%-Marke aufgrund von Kapitalerhöhungen zwingend erforderlich wurde, sowie durch ein im Gegensatz zum Vorjahr wieder deutlich positives Finanzergebnis verbesserte sich das Ergebnis vor Steuern auf 43,9 Mio. EUR (2008/09: 21,9 Mio. EUR) und das Ergebnis nach Steuern auf 36,5 Mio. EUR (2008/09: 16,4 Mio. EUR).

Eine sehr erfreuliche Entwicklung, die auch die erfolgreiche Umsetzung unserer Strategie widerspiegelt, zeigte das Segment Services, System Extensions, Components Sales (SEC). So haben wir den Umsatz dieses Segments von 135,6 Mio. EUR im Wirtschaftsjahr 2008/09 um 19 % auf 161,9 Mio. EUR in der Berichtsperiode

erhöht. Dieser Erfolg ist neben dem weiter gestiegenen wiederkehrenden Umsatz aus dem Betrieb des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in der Tschechischen Republik vor allem auch auf das Rekordvolumen an ausgelieferten On-Board Units (OBUs) zurückzuführen. Mit dem historischen Höchstwert von insgesamt 3,5 Mio. ausgelieferten OBUs im Wirtschaftsjahr 2009/10 konnten wir das Gesamtvolumen von rund 2,7 Mio. im Wirtschaftsjahr 2008/09 um mehr als 30 % steigern. Weiters haben Bonuszahlungen aus den landesweiten elektronischen LKW-Mautsystemen in Österreich und in der Tschechischen Republik, wo die durchschnittliche Mauttransaktionsrate von 98,2 % im Kalenderjahr 2008 auf 99,0 % im Kalenderjahr 2009 gesteigert werden konnte, zu der erfreulichen Segmententwicklung beigetragen.

Deutlich verbessert haben wir im abgelaufenen Wirtschaftsjahr den Free Cashflow, den wir auf 41,6 Mio. EUR (2008/09: 19,9 Mio. EUR) steigern konnten. Die Investitionen in das Anlagevermögen wurden mit 4,8 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahr (2008/09: 22,2 Mio. EUR) signifikant reduziert. Gleichzeitig konnten wir die Kapitalstruktur der Kapsch TrafficCom Gruppe weiter verbessern. So hat sich die Bilanzsumme gegenüber dem Stichtag 31. März 2009 (324,5 Mio. EUR) um 9 % auf 295,1 Mio. EUR zum 31. März 2010 reduziert. Die Eigenkapitalquote hat sich damit auf 57,0 % (31. März 2009: 41,4 %) erhöht. Das Nettoumlaufvermögen (Net Working Capital) reduzierte sich um 14 % von 122,3 Mio. EUR zum 31. März 2009 auf 104,6 Mio. EUR zum 31. März 2010. Dies sollte unsere Position auf den internationalen Finanzmärkten weiter verbessern.

Das Ergebnis je Aktie hat sich von 1,06 EUR im Wirtschaftsjahr 2008/09 auf 2,64 EUR im Wirtschaftsjahr 2009/10 mehr als verdoppelt. Der Vorstand wird der Hauptversammlung am 25. August 2010 eine Dividende in Höhe von 0,75 EUR je Aktie für das Wirtschaftsjahr 2009/10 (2008/09: 0,50 EUR je Aktie) vorschlagen. Das entspricht einer Ausschüttungsquote von rund 28 % (2008/09: rund 47 %).

Sehr erfolgreich entwickelte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auch das Projektgeschäft. So konnten wir unter anderem einen Großauftrag in Südafrika gewinnen: Die South African National Roads Agency Ltd (SANRAL) vergab den Auftrag für die Errichtung und den Betrieb eines Mautsystems für den mehrspurigen Fließverkehr (Multi-Lane Free-Flow) an das von Kapsch TrafficCom angeführte Joint Venture Electronic Toll Collection (ETC) Pty. Der Vertragswert für die Errichtung des Systems beträgt 1,16 Mrd. Rand (zum 31. März 2010 umgerechnet rund 117 Mio. EUR). Das Konsortium wird dieses System, das seinen Betrieb plangemäß im April 2011 aufnehmen soll, in einem Zeitraum von 18 Monaten errichten. Der Vertragswert für den anschließenden Betrieb des Systems ist für die gesamte Vertragsdauer exklusive Umsatzsteuer und provisorischer Summen, die erst mit vollständiger Kenntnis des Umfangs und der Konfiguration des Systems bestimmt werden können, mit 4,56 Mrd. Rand (zum 31. März 2010 umgerechnet rund 461 Mio. EUR) geschätzt. Die Betriebsdienstleistungen sollen am 8. April 2011 beginnen und haben eine Laufzeit von acht Jahren, mit Ausnahme des „Transaction Clearing House“ (TCH) und des „Violation Processing Centre“ (VPS), für welche zunächst eine Laufzeit von fünf Jahren gilt.

Neben der Expansion in neue Länder konnten wir aber auch in den bestehenden Märkten unsere Präsenz weiter ausbauen. Erfreulicherweise konnten wir zwei prestigeträchtige Aufträge über die Lieferung von elektronischen Mautsystemen für den mehrspurigen Fließverkehr (Multi-Lane Free-Flow) in Brisbane, Australien, gewinnen. Zum einen werden wir mit einem Vertragswert von rund 4 Mio. EUR den Hale Street Link, eine vierspurige Brücke in Brisbane mit unseren Systemen ausstatten, zum anderen mit einem Vertragswert von rund 9 Mio. EUR die Flughafen-anbindung (Airport Link), einem vierspurigen Tunnel von Brisbane Central Business District (CBD) zum Flughafen.

Auch in Thailand konnten wir Erfolge verbuchen, wo wir den Bang Na-Bangpakong Expressway in Bangkok, der als die längste Trägerbrücke der Welt bezeichnet wird, mit einem modernen Mautsystem im Gesamtwert von rund 7 Mio. EUR ausstatten werden. Interessant waren auch aktuelle Entwicklungen in der Tschechischen Republik: So wurde das Gewichtslimit für die Bemannung ab 1. Jänner 2010 per Gesetzesbeschluss von 12 auf 3,5 Tonnen reduziert. Dies hat sich bereits im vierten Quartal 2009/10 in einem weiter erhöhten Betriebsumsatz im Segment SEC widergespiegelt.

Wichtige Schritte haben wir auch in den USA gesetzt: Gemeinsam mit den Partnern New York State Department of Transportation, Volvo und Southwest Research Institute entwickelt Kapsch TrafficCom für das amerikanische „IntelliDrive“-Programm ein Technologieprogramm mit einer Vielzahl neuer Anwendungen für mehr Verkehrssicherheit und Mobilität von Nutzfahrzeugen. Das System nutzt die 5,9 GHz DSRC (Dedicated Short-Range Communication) Technologie – straßenseitig und im On-Board-Equipment – und optimiert Wireless-Kontrollen von Fahrzeugen während der Fahrt. Im Mai 2010 stellten wir auf der Hauptversammlung von ITS America in Houston, Texas, unser Mautsystem vor, welches auf der Technologieplattform 5,9 GHz DSRC WAVE (Wireless Access in Vehicular Environment) basiert.

Das Projektgeschäft bleibt auch weiter spannend: Es stehen Ausschreibungen für die landesweiten elektronischen LKW-Mautsysteme in Frankreich und in Polen vor der Vergabe. Für beide Projekte konnte sich Kapsch TrafficCom bereits präqualifizieren. Weitere Projekte – darunter die landesweiten Systeme in Ungarn, Slowenien und Dänemark – stehen vor der Entscheidung für eine Ausschreibung.

Am 8. April 2010, und somit nach dem Bilanzstichtag zum 31. März 2010, hat die Kapsch TrafficCom AG über eine Kapitalerhöhung im Ausmaß von 75 Mio. Rand (umgerechnet rund 8 Mio. EUR) einen Anteil von 51,43 % an der südafrikanischen TMT Services and Supplies (Proprietary) Limited (TMT) erworben. TMT ist, neben anderen Beteiligungen, zu 35 % Teilnehmer am Electronic Toll Collection Joint Venture (ETC), an dem Kapsch TrafficCom die verbleibenden 65 % hält. Alle bestehenden Aktionäre, darunter die drei Gründer der Gesellschaft und Matemeku TMT (Proprietary) Limited, ein „Black Economic Empowerment“-Investor, bleiben Aktionäre von TMT. Die Kapitalzufuhr sollte TMT in eine Position der Stärke versetzen, von den bereits bestehenden und bevorstehenden Möglichkeiten, die am südafrikanischen Markt zu erwarten sind, zu profitieren.

Mit Blick auf das Wirtschaftsjahr 2010/11 sehen wir die Entwicklungen auf unseren Märkten auch unter den geänderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen langfristig durchaus optimistisch. Insbesondere werden die Realisierung des Projektes in Südafrika sowie die Teilnahme an den erwarteten Ausschreibungen bzw. Projektvergaben in Frankreich, Polen, Ungarn, Slowenien und Dänemark das Wirtschaftsjahr 2010/11 prägen.

Der Erfolg von Kapsch TrafficCom stützt sich auf eine starke Unternehmenskultur und die zielgerichtete, verantwortungsvolle Zusammenarbeit aller Beteiligten. Mein Dank geht in erster Linie an unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf der ganzen Welt, dank deren Einsatz und Engagement trotz hoher Investitionen in neue Märkte und Produkte erneut ein sehr gutes Ergebnis erwirtschaftet werden konnte. Danken möchte ich meinen Vorstandskollegen Erwin Toplak und André Laux, der seit 1. April 2010 neben der erfolgreichen Geschäftsführung der schwedischen Tochtergesellschaft nunmehr auch Mitglied des Vorstandes der Kapsch TrafficCom AG ist, für die sehr freundschaftliche und intensive Zusammenarbeit. Mein Dank gilt auch dem Aufsichtsrat für die produktiven Diskussionen und die effiziente Bearbeitung der laufenden Themen. Ihnen, geschätzte Aktionärinnen und Aktionäre, danke ich für das Vertrauen, das Sie in uns setzen. Begleiten Sie uns auch weiterhin auf unserem Wachstumskurs in eine erfolgreiche Zukunft.

Mit freundlichen Grüßen



Georg Kapsch
Vorstandsvorsitzender

Corporate Governance Bericht.

Vorstand und Aufsichtsrat haben im Juni 2007 entschieden, die Vorschriften des Österreichischen Corporate Governance Kodex (der Kodex), soweit diese der spezifischen Unternehmenssituation entsprechen, anzuwenden. Die Evaluierung über die Einhaltung des Kodex wird jährlich durch den Compliance Officer und die Konzernrevision durchgeführt.

Corporate Governance Erklärung.

Im zum 31. März 2010 zu Ende gegangenen Wirtschaftsjahr 2009/10 wandte die Kapsch TrafficCom AG alle „L-Regeln“ und „C-Regeln“ des Kodex in der Fassung Jänner 2010 mit Ausnahme der C-Regel 53 (die Gesellschaft legte über die Generalklausel der Kriterien der Unabhängigkeit hinausgehend keine weiteren Kriterien der Unabhängigkeit fest, da sie zusätzliche Kriterien nicht als sinnvoll erachtet) sowie der C-Regel 65 (aufgrund der besonderen Wettbewerbssituation der Gesellschaft werden nicht sämtliche neuen Tatsachen, welche die Gesellschaft Finanzanalysten mitteilt, zeitgleich allen Aktionären zur Verfügung gestellt oder auf der Website der Gesellschaft mit der Möglichkeit zum Download veröffentlicht) an.

Vorstand.

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 Vorstandmitglieder sowie die Beaufsichtigung der Geschäftsführung des Vorstands verantwortlich. Obwohl der Aufsichtsrat das Unternehmen nicht aktiv führt, hat der Vorstand die Zustimmung des Aufsichtsrats für die Durchführung von im österreichischen Aktiengesetz, der Satzung und der Geschäftsordnung bestimmte Geschäftsfälle einzuholen.



Erwin Toplak, Chief Operating Officer

Georg Kapsch, Chief Executive Officer

André F. Laux, Mitglied des Vorstandes

Der Vorstand der Gesellschaft besteht nach der Satzung aus einem bis vier Mitgliedern, die vom Aufsichtsrat für eine Dauer von bis zu fünf Jahren bestellt werden. Derzeit besteht der Vorstand aus drei Mitgliedern.

Name	Zuständigkeitsbereich	Alter	Jahr Erstbestellung	Jahr Ablauf lfd. Bestellung
Georg Kapsch (CEO)	Finanzen und Administration, Mergers & Acquisitions, Investor Relations, Recht, Internationale Tochtergesellschaften, Personalwesen, Marketing & Kommunikation, Internationales Beziehungsmanagement, Produktion, Telematische Dienstleistungen und Markt Nordamerika	51	2002	2011
Erwin Toplak (COO)	Vertrieb Region 1, Business Development, System Engineering, Forschung & Entwicklung und Technischer Betrieb	48	2002	2011
André F. Laux (Mitglied des Vorstandes)	Vertrieb Region 2, Business Development, Produkt- und Projektmanagement	47	2010	2013

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. Seit Oktober 2000 ist er 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, der an der Wirtschaftsuniversität Wien Betriebswirtschaftslehre studierte und 1981 graduierte, ist Vorsitzender der Fachhochschule Technikum Wien (seit September 2002), Vorsitzender des Elektronikverbandes (seit Dezember 2002) sowie Vizepräsident des Fachverbandes der Elektro- und Elektronikindustrie (seit Jänner 2003). Seit Dezember 2008 ist Georg Kapsch Präsident der Industriellenvereinigung Wien. Zudem übt Georg Kapsch weitere Funktionen als Geschäftsführer der DATAX HandelsgmbH, Vorsitzender des Aufsichtsrates der Kapsch BusinessCom AG und der Kapsch CarrierCom AG sowie als Mitglied des Aufsichtsrates der Teufelberger Holding AG aus.

Ing. Erwin Toplak ist seit Juni 2002 Mitglied des Vorstandes der Kapsch TrafficCom AG und übt zudem Funktionen in deren direkten und indirekten Beteiligungen aus. Er begann seine Karriere bei der Kapsch Gruppe 1991, zunächst als Vertriebsleiter der neu gegründeten Sparte Mautsysteme der Kapsch AG (1991–1994). Später war er als Senior Manager (1994–1999) und Direktor des Geschäftsbereichs Verkehrskontrollsysteme der Kapsch AG (1999–2002) tätig. Erwin Toplak verfügt über einen Abschluss in Nachrichten- und Elektrotechnik der Höheren Technischen Lehranstalt in Graz. Er ist Vizepräsident des Österreichischen Verbandes für Elektrotechnik.

André Friedrich Laux ist seit 1. April 2010 Mitglied des Vorstandes der Kapsch TrafficCom AG und übt zudem Funktionen in deren direkten und indirekten Beteiligungen aus. Er begann nach seinem betriebswirtschaftlichen Studium in Deutschland und England seine berufliche Laufbahn mit 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 in Salzburg. Ab 2004 übernahm er die Position des Vorstandsvorsitzenden der Winter AG in München.

Vergütung. In dem zum 31. März 2010 zu Ende gegangenen Wirtschaftsjahr 2009/10 beliefen sich die fixen und variablen Bezüge der Vorstandsmitglieder inklusive der seitens der Kapsch AG erfolgten Verrechnung der Leistungen von Georg Kapsch auf insgesamt 1,46 Mio. EUR (Wirtschaftsjahr 2008/09: 1,26 Mio. EUR). Georg Kapsch ist bei der Kapsch AG angestellt. Seine Dienste sind Teil der Management- und Beratungsleistungen, die von der Kapsch AG erbracht und der Kapsch TrafficCom AG in Rechnung gestellt werden.

Die Bezüge von Erwin Toplak sind in einem Vergütungssystem festgelegt, das neben der fixen eine variable Vergütung von maximal 40 % der fixen Vergütung vorsieht. Die variable Vergütung hängt insbesondere von der Erreichung bestimmter Finanzkennzahlen ab. Im Fall einer Auflösung des Vorstandsvertrags am Ende der festgelegten Periode steht ihm eine Abfindungszahlung in der Höhe von zehn Monatsentgelten zu. Im Falle eines Ausscheidens aus dem Vorstand unterliegt er für den Zeitraum eines Jahres einem Wettbewerbsverbot (außer bei einer außerordentlichen Kündigung). Erwin Toplak verfügt über einen individuellen Pensionsplan. Die Kapsch TrafficCom AG zahlt dafür jährlich rund TEUR 14 in eine externe Pensionskasse ein. Erwin Toplak hält 154.528 Aktien der Kapsch TrafficCom AG.

Aufsichtsrat.

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 Aufsichtsrats sind:

Name	Position	Alter	Jahr Erstbestellung	Jahr Ablauf lfd. Bestellung
Franz Semmernegg	Vorsitzender	41	2002	2010
Kari Kapsch	Stv. Vorsitzender	46	2002	2010
William Morton Llewellyn	Mitglied ¹	45	2008	2010
Christian Windisch	Mitglied ²	46	n.a.	n.a.
Werner Dreschl	Mitglied ²	38	n.a.	n.a.

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

² Vom Betriebsrat entsandt

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. Von 1999 bis September 2001 war er Mitglied des Vorstandes der Schrack BusinessCom AG. 1998 zeichnete Franz Semmernegg 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. Er verfügt über einen Abschluss in Betriebswirtschaftslehre (1992) der Karl-Franzens-Universität in Graz, wo er 1997 promovierte. Zudem übt Franz Semmernegg weitere Funktionen als Mitglied der Geschäftsführung der CALPANA business consulting GmbH sowie der Kapsch Smart Energy GmbH, Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates der Kapsch CarrierCom AG, Mitglied des Aufsichtsrates der österreichischen Rundfunk und Telekom Regulierungs-GmbH und Mitglied des Beirates der Kapsch Sp. Z.o.o., der Kapsch Telecom Kiew, der Kapsch Kft., der Kapsch s r.o., Prag, der Kapsch s r.o., Bratislava sowie der Enso GmbH aus.

Dr. Kari Kapsch ist seit Juni 2002 Mitglied des Aufsichtsrates der Kapsch TrafficCom AG. Er war 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. Kari Kapsch ist in mehreren branchenbezogenen Vereinigungen aktiv und war von 1996 bis 2002 Vorstandsvorsitzender der „Jungen Industrie Wien“ und Stellvertretender Vorsitzender der „Jungen Industrie Österreich“. Er erwarb an der Universität Wien einen Abschluss in Physik (1988), wo er auch promovierte (1992). Zudem übt Kari Kapsch weitere Funktionen als Mitglied der Geschäftsführung der Kapsch Immobilien GmbH und Mitglied des Beirates der Kapsch Sp. Z.o.o., der Kapsch Telecom Kiew, der Kapsch Kft., der Kapsch s r.o., Prag, sowie der Kapsch s r.o., Bratislava aus. Kari Kapsch ist der Bruder von Georg Kapsch, dem CEO der Kapsch TrafficCom AG.

William Morton Llewellyn wurde in der ordentlichen Hauptversammlung am 10. Juli 2008 in den Aufsichtsrat der Gesellschaft gewählt. Er ist seit 1994 im Bankwesen tätig und arbeitete bei ING, WestLB und HSBC Groups, wo er die Bereiche Corporate and Project Finance sowie Debt Capital Markets verantwortete. Derzeit leitet er den Bereich Debt Capital Markets der Evolutions Securities Ltd, UK. Im Jahr 1991 erhielt William Morton Llewellyn die Befähigung zum Wirtschaftsprüfer bei Robson Rhodes, wo er in den Bereichen Auditing, Accounting, and Insolvency Services mitwirkte. Im Jahr 1987 schloß er das Studium zu Law and Economics an der London University ab.

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

DI Werner Dreschl ist seit November 2006 vom Betriebsrat entsandtes Mitglied des Aufsichtsrates der Kapsch TrafficCom AG. Er startete seine Karriere innerhalb der Kapsch Gruppe als Teilnehmer eines Trainee-Programms und ist heute im Produktmanagement tätig. Werner Dreschl verfügt über einen Abschluss in Wirtschaftsingenieurwesen Maschinenbau der Technischen Universität Graz (2000).

Vergütung. Mitglieder des Aufsichtsrates und seiner Ausschüsse haben einen Anspruch auf Erstattung ihrer Auslagen, einschließlich angemessener Reisekosten. Zusätzlich kann die Hauptversammlung eine jährliche Vergütung für die Aufsichtsratsmitglieder festlegen. Mit Hauptversammlungsbeschluss vom 24. Juni 2009 wurde dem Aufsichtsratsmitglied William Morton Llewellyn eine Vergütung von TEUR 3 pro Sitzung gewährt. Für das abgelaufene Geschäftsjahr wurden Vergütungen in Höhe von TEUR 19 geleistet. Alle anderen Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten für diese Tätigkeit keine gesonderte Vergütung. Die Kapsch AG erbringt sonstige entgeltliche Beratungsleistungen an die Kapsch TrafficCom AG, die teilweise durch Franz Semmernegg und/oder Kari Kapsch ausgeführt werden. Der Kapsch Konzern hat für leitende Mitarbeiter eine Directors & Officers Versicherung abgeschlossen. Diese umfasst auch die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Gesellschaft.

Ausschüsse des Aufsichtsrates.

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

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

Der Prüfungsausschuss hat die in § 92 Abs 4a Aktiengesetz aufgezählten Aufgaben. Dazu gehören die Prüfung und die Vorbereitung der Feststellung des Jahres- und des Konzernabschlusses, die Prüfung des Corporate Governance Berichtes, die Überwachung der Abschlussprüfung und der Unabhängigkeit des Prüfers, die Vorbereitung des Ausschüttungsvorschlags sowie die Vorbereitung des Berichts an die Hauptversammlung. Darüber hinaus bereitet der Prüfungsausschuss den Vorschlag des Aufsichtsrats 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 so genannter Finanzexperte sein. Personen, die früher Mitglied 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.

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. Der Prüfungsausschuss wird von Franz Semmernegg (Vorsitzender/Finanzexperte), Kari Kapsch und Werner Dreschl gebildet.

Bericht des Aufsichtsrates.



Franz Semmernegg, Vorsitzender des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat der Kapsch TrafficCom AG hat im Wirtschaftsjahr vom 1. April 2009 bis 31. März 2010 insgesamt vier Sitzungen abgehalten. Kein Mitglied des Aufsichtsrats hat an weniger als der Hälfte der Sitzungen teilgenommen. Der Aufsichtsrat ist vom Vorstand darüber hinaus laufend schriftlich und mündlich und in den gemeinsam mit dem Vorstand stattgefundenen Sitzungen über die Lage sowie über die Entwicklung der Gesellschaft und deren strategische Ausrichtung unterrichtet worden und hat im Berichtszeitraum die Geschäftsführung des Vorstandes laufend und umfassend überwacht sowie beratend begleitet. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats war regelmäßig mit dem Vorstandsvorsitzenden in Kontakt, um die Geschäftsentwicklung, Strategie und das Risikomanagement des Unternehmens zu besprechen.

Der vom Vorstand vorgelegte Jahresabschluss der Kapsch TrafficCom AG sowie der Konzernabschluss zum 31. März 2010 und der Lagebericht und Konzernlagebericht des Vorstandes vom 14. Mai 2010 wurden durch den gewählten Abschlussprüfer PwC INTER-TREUHAND GmbH, Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft, Wien, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Die Abschlüsse, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands 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 hat diese Unterlagen gemäß § 96 Aktiengesetz geprüft und den Jahresabschluss gebilligt, so dass dieser damit gemäß § 96 Abs 4 Aktiengesetz festgestellt ist. Der Aufsichtsrat schließt sich auch dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands an.

Der Prüfungsausschuss hat im Wirtschaftsjahr vom 1. April 2009 bis 31. März 2010 insgesamt vier Sitzungen abgehalten und hat die in § 92 Abs 4a Aktiengesetz aufgezählten Aufgaben erfüllt.

Der Aufsichtsrat dankt den Mitgliedern des Vorstandes und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kapsch TrafficCom AG für die Tätigkeit im Wirtschaftsjahr vom 1. April 2009 bis 31. März 2010.

Wien, am 16. Juni 2010

Dr. Franz Semmernegg
Vorsitzender des Aufsichtsrates

Die Kapsch TrafficCom Aktie.

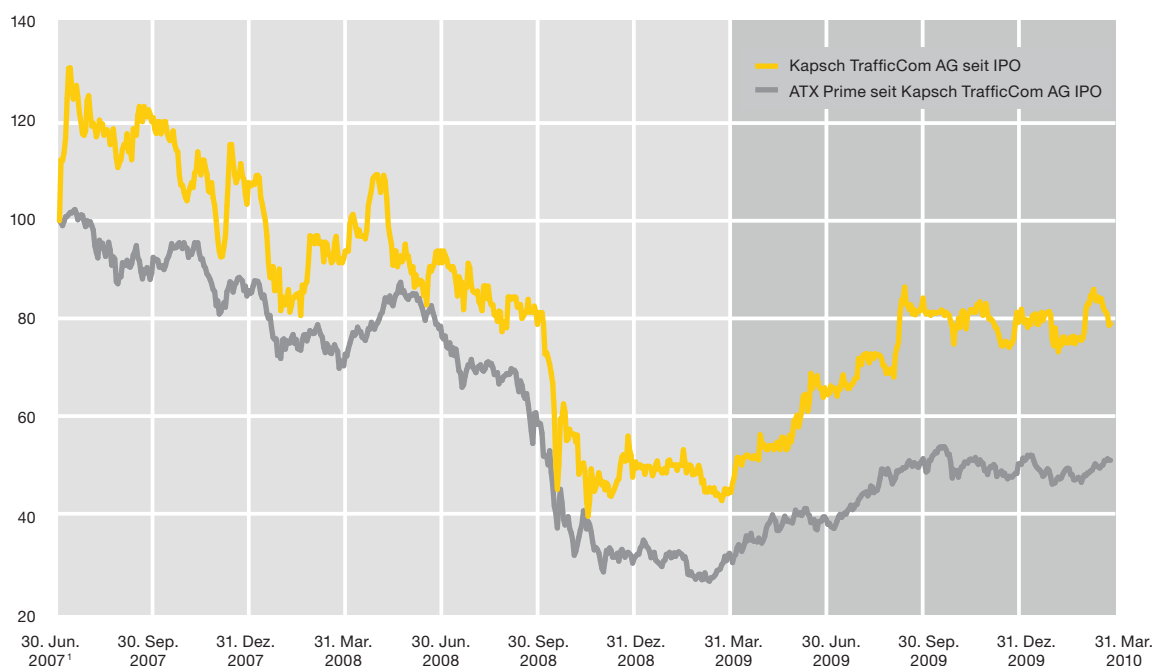
Aktienmärkte im Wirtschaftsjahr 2009/10.

Internationale Aktienmärkte. Das Börsenjahr 2009 stand – insbesondere zu Beginn – noch ganz im Zeichen der Auswirkungen der internationalen Finanz- und Wirtschaftskrise, die 2008 einen Höhepunkt erreicht hatte. Nach einem unverändert schwachen Jahresanfang, stabilisierten sich die Kurse im Frühjahr 2009 und stiegen danach von einem niedrigen Niveau aus. Das Börsenjahr 2009 brachte ein starkes Jahresende. Das erste Quartal 2010 verlief an den meisten internationalen Börsen in Seitwärtsbewegungen.

Wiener Börse. Zu Jahresbeginn 2009 dominierte noch Verunsicherung. Der Leitindex ATX der Wiener Börse setzte die Abwärtsbewegung des Jahres 2008 fort und fiel bis Mitte März 2009 auf erneute Tiefststände. Darauf folgte allerdings eine rasche Erholung, und der ATX konnte Steigerungsraten von bis zu 85 % gegenüber den Jahrestiefstständen erzielen. Gegen Ende des Jahres trat er in eine Seitwärtsbewegung ein und schloss per Ultimo 2009 bei 2.495,56 Punkten. Dies bedeutet ein Plus von 42,5 % gegenüber Ultimo 2008. Nach einem tiefen Einschnitt bei der Marktkapitalisierung im Jahr 2008 folgte 2009 parallel zur Erholung der Aktienkurse ein Anstieg der Marktkapitalisierung von 54,8 Mrd. EUR auf 79,5 Mrd. EUR zu Jahresultimo 2009. Das bedeutet einen Zuwachs von 45,1 %. Im ersten Quartal 2010 entwickelte sich der ATX wie die meisten internationalen Börsen in Seitwärtsbewegungen.

Kapsch TrafficCom Aktie im Wirtschaftsjahr 2009/10.

Der Kurs der Kapsch TrafficCom AG Aktie verlief 2009 ähnlich der Entwicklung des österreichischen Aktienmarktes bzw. der internationalen Börsen. Das gesamte Jahr 2009 war von volatilen Kursbewegungen und teilweise erheblichen Kursgewinnen geprägt. Verglichen mit dem Ultimokurs 2009 (31. März 2009) von 14,80 EUR hat sich der Preis der Aktie im Jahresverlauf deutlich erhöht und lag per Ultimo 2010 (31. März 2010) bei 25,26 EUR; das entspricht einem Anstieg von 70,9 %, während der ATX Prime im gleichen Zeitraum um 69,8 % zulegen.



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

Basierend auf dem Schlusskurs der Aktie zum Stichtag 31. März 2010 von 25,26 EUR wies die Kapsch TrafficCom AG bei einer unveränderten Aktienzahl von 12,2 Mio. Stück eine Börsikapitalisierung von 308,2 Mio. EUR aus. Der durchschnittliche Tagesumsatz der Kapsch TrafficCom AG Aktie an der Wiener Börse betrug rund 0,26 Mio. EUR (Doppelzählung) und lag damit leicht unter dem Vorjahr.

Aktienkennzahlen		2009/10	2008/09	2007/08
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Aktien ¹	in Mio.	12,20	12,20	11,70
Ergebnis je Aktie	in EUR	2,64	1,06	2,60
Dividende je Aktie	in EUR	0,75	0,50	0,90
Free Cashflow je Aktie	in EUR	3,41	1,63	-1,26
Emissionspreis je Aktie ²	in EUR	32,00	32,00	32,00
Ultimokurs ¹	in EUR	25,26	14,80	31,82
Ultimo KGV ¹	in EUR	9,57	13,96	12,23
Ultimo Börsikapitalisierung ¹	in Mio. EUR	308,17	180,56	388,20
Performance der Aktie	in %	70,9	-53,49	-0,56
Performance ATX Prime	in %	69,8	-68,63	-26,00
Ø Tägliches Handelsvolumen ³	in Mio. EUR	0,26	0,30	1,49

¹ Zum Stichtag 31. März

² Am 26. Juni 2007

³ Doppelzählung

Dividendenpolitik.

Kapsch TrafficCom verfolgt eine klare Dividendenpolitik. Demnach empfiehlt der Vorstand eine Dividendenausschüttung, die jener anderer Unternehmen entspricht, die der Vorstand als Branchen-Benchmark erachtet. Derzeit entspricht dies einer Ausschüttungsquote von rund einem Drittel des Konzernjahresgewinnes. Zeitpunkt und Höhe der Zahlung solcher Dividenden hängen von der Gewinnentwicklung und den Gewinnprognosen, vom Kapitalbedarf resultierend aus Projekten und Akquisitionen und von der Finanzlage des Unternehmens ab, sowie von anderen Faktoren, die der Vorstand und der Aufsichtsrat des Unternehmens für relevant erachten, unterliegen aber in jedem Fall der Beschlussfassung der Hauptversammlung.

Die Fähigkeit der Gesellschaft zur Dividendenzahlung beruht auf dem unternehmensrechtlichen Einzelabschluss der Kapsch TrafficCom AG. Die Gesellschaft kann keine Zusage dafür abgeben, dass zukünftig Dividendenzahlungen erfolgen werden und dass diese, wenn sie erfolgen, der oben genannten Politik entsprechen werden.

In Verfolgung der beschriebenen Dividendenpolitik wird der Vorstand der Hauptversammlung am 25. August 2010 die Zahlung einer Dividende von 0,75 EUR je Aktie für das Wirtschaftsjahr 2009/10 (2008/09: 0,50 EUR je Aktie) vorschlagen. Das entspricht einer Ausschüttungsquote von rund 28 % (2008/09: rund 47 %).

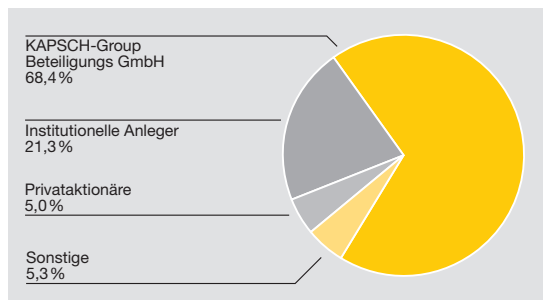
Aktionärsstruktur.

Zum Stichtag 31. März 2010 und damit unverändert gegenüber dem 31. März 2009 befanden sich rund 31,6 % der Anteile im Streubesitz, die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hielt rund 68,4 % der Anteile. Zum Stichtag 31. März 2010 hielt kein weiterer Aktionär mehr als 5 % der Stimmrechte an der Kapsch TrafficCom AG.

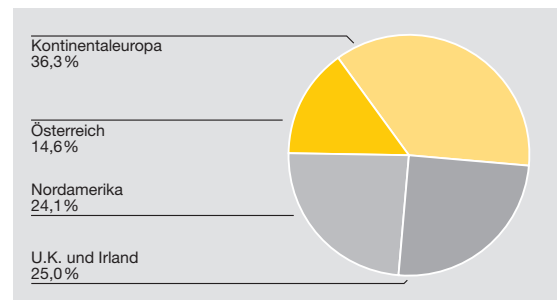
Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der DATAX HandelsgmbH, deren Anteile zu gleichen Teilen von der Traditio-Privatstiftung, der ALUK-Privatstiftung und der Children of Elisabeth-Privatstiftung, drei Privatstiftungen nach dem österreichischen Privatstiftungsgesetz, gehalten werden. Jede dieser Privatstiftungen wird von einem eigenen Stiftungsvorstand geleitet, und keine Person ist im Vorstand von mehr als einer der drei Privatstiftungen vertreten. Die Begünstigten dieser Privatstiftungen sind Georg Kapsch sowie Mitglieder seiner Familie (Traditio-Privatstiftung), Kari Kapsch sowie Mitglieder seiner Familie (ALUK-Privatstiftung) und Elisabeth Kapsch sowie Mitglieder ihrer Familie (Children of Elisabeth-Privatstiftung).

Die Kapsch TrafficCom AG hat eine breit gestreute Aktionärsstruktur. Im Rahmen des Streubesitzes stammt nach Kenntnis des Unternehmens die Mehrheit der institutionellen Anleger aus dem angelsächsischen Raum, U.K. und Irland (25,0 %) sowie Nordamerika (24,1 %). 14,6 % der Anteile werden von institutionellen Anleger in Österreich gehalten. Bei einem Anteil der Privataktionäre von 5,0 % einschließlich der von Erwin Toplak, dem Chief Operating Officer (COO) der Kapsch TrafficCom AG, gehaltenen Aktien, dominieren neben dem Hauptaktionär KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH (68,4 %) mit 21,3 % institutionelle Anleger, wobei davon auf die Top 10 ein Anteil von 77,7 % entfällt. Die verbleibenden 5,3 % entfallen auf sonstige Aktionäre.

Aktionärsstruktur



Verteilung der institutionellen Anleger



Investor Relations.

Professionelle Investor Relations haben bei Kapsch TrafficCom einen hohen Stellenwert. Die Funktion ist daher direkt dem Vorstandsvorsitzenden bei starker Einbindung der Leitung des Finanz- und Rechnungswesens unterstellt. Das Ziel aller Investor Relations-Aktivitäten von Kapsch TrafficCom ist es, ein umfassendes Bild des Unternehmens zu vermitteln, um so eine angemessene Bewertung der Kapsch TrafficCom Aktie zu ermöglichen.

Vor diesem Hintergrund hat Kapsch TrafficCom im Wirtschaftsjahr 2009/10 zahlreiche Roadshows durchgeführt und an Investoren-Konferenzen in Europa und den USA teilgenommen. Zudem haben der Vorstandsvorsitzende und das Investor Relations-Team im abgelaufenen Jahr zahlreiche Investoren aus aller Welt persönlich getroffen und dabei über das Unternehmen, die Entwicklung und die Strategie informiert. Die Kapsch TrafficCom Website bietet als wichtiges Kommunikationsmedium umfangreiche Informationen über das Unternehmen und die Aktie.

Research Reports.

Die Beobachtung durch renommierte heimische und internationale Investmentbanken bzw. Research Institute sichert die Visibilität der Kapsch TrafficCom AG Aktie in der „Financial Community“. Per 31. März 2010 wurde die Kapsch TrafficCom AG von vier Analysten regelmäßig beobachtet (in alphabetischer Reihenfolge): Erste Bank (Wien, Österreich), GSC Research (Düsseldorf, Deutschland), Macquarie Securities Group (Frankfurt, Deutschland) und YMB Pressburg M&A Ltd. (Pressburg, Slowakei).

Informationen zur Aktie.

Investor Relations Officer	Marcus Handl
Aktionärstelefon	+43 50811 1120
E-Mail	ir.kapschtraffic@kapsch.net
Website	www.kapsch.net
Börseplatz	Wien, Prime Market
ISIN	AT000KAPSCH9
Börse-Kürzel	KTCG
Reuters	KTCG.VI
Bloomberg	KTCG AV



A person is lying on their back on a grassy hill, wearing a light blue shirt and dark blue jeans. Their hands are clasped together in their lap. In the background, a city skyline with several tall buildings is visible under a clear blue sky. The scene is bright and sunny.

Pssst, ganz leise: Moderne Verkehrstelematik-Systeme tragen durch die Reduktion von Verkehrsverzögerungen und durch selektive Zu- und Durchfahrtsbeschränkungen dazu bei, die Lärmbelastung in urbanen Gegenden gezielt zu minimieren und die Lebensqualität der Anrainer nachhaltig zu verbessern.

Ein zusätzliches Kontrollinstrument elektronischer Mautsysteme: der Laser Scanner.

Das Unternehmen.

Die Kapsch Gruppe wurde im Jahr 1892 von Johann Kapsch in Wien, Österreich, gegründet. In den frühen 1990ern erfolgte der Einstieg in den Bereich Verkehrstelematik, der durch ausgewählte Akquisitionen, einschließlich der Akquisition des Bereichs für die elektronische Mauterhebung der Bosch Telecom, Deutschland (1999), und der Combitech Traffic Systems AB, Schweden (2000), unterstützt wurde. Im Zuge einer Reorganisation der Kapsch Gruppe im Jahr 2002 ist die Kapsch TrafficCom AG durch Abspaltung aus der damaligen Kapsch AG hervorgegangen. Seither bilden die Kapsch TrafficCom AG und ihre Tochtergesellschaften den Bereich Verkehrstelematik der Kapsch Gruppe. Im Jahr 2005 erfolgte mit der Gründung der Kapsch Telematic Services GmbH der Einstieg in den kommerziellen Betrieb von Mautsystemen.

Seit 2006 beschleunigte sich die Internationalisierung der Kapsch TrafficCom Gruppe über die Gründung von Niederlassungen und Repräsentanzen in mehreren Ländern der Welt, sowie über ausgewählte Akquisitionen, einschließlich jener von DPS Automation S.A., Argentinien. Im Jahr 2008 gelang durch den Erwerb von Assets der TechnoCom Corp., USA, der Einstieg in den nordamerikanischen sowie durch ein Joint Venture mit Busi Impianti S.p.A. der Einstieg in den italienischen Markt. Im Jänner 2009 wurden 20,47 % der Anteile am norwegischen Mitbewerber Q-Free ASA erworben. Die Beteiligung wurde im Wirtschaftsjahr 2009/10 aufgrund von Kapitalerhöhungen auf nunmehr 18,46 % verwässert. Im April 2010 hat Kapsch TrafficCom AG über eine Kapitalerhöhung einen Anteil von 51,43 % an der südafrikanischen TMT Services and Supplies (Proprietary) Limited erworben.

Markt.

Kapsch TrafficCom adressiert derzeit den Markt für Intelligent Transportation Systems (ITS), der sich in nachfolgende Marktsegmente untergliedert:

- **Electronic Toll Collection (ETC) Systems** umfassen Technologien, die dem Fahrzeuglenker eine Bezahlung der Mautgebühr ohne Anhalten an der Mautstation ermöglichen.
- **Advanced Traffic Management Systems (ATMS)** umfassen die Verkehrsüberwachung, die Optimierung der Nachrichtenübermittlung und die Regulierung des Verkehrsflusses.
- **Commercial Vehicle Operations (CVO) Systems** umfassen Technologien zur Erhöhung der Sicherheit und der Produktivität von Frachtführern im grenzüberschreitenden Verkehr.
- **Public Vehicle Transportation Management Systems (PVTMS)** ermöglichen die Rationalisierung von Durchfahrten sowie die Fahrzeuglokalisierung und unterstützen die Sicherheit im Fern- und Nahverkehr.
- **Advanced Vehicle Information Systems (AVIS)** umfassen eine Reihe von Applikationen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Intelligent Transportation Systems (ITS) sind integrierte Netzwerke von Kommunikationstechnologien, unabhängigen Modulen von anspruchsvollen PC/satelliten-basierten Navigationssystemen und anderen elektronischen Datensensoren sowie Systemen zur Datenerfassung und -übertragung, die kollektiv den Transport hinsichtlich einem regulierten und staufreien Verkehrsfluss, einer gesteuerten, mühelosen, sicheren und unfallsfreien Straßenbenützung, einem schnelleren und beschleunigten Notfallschutz, einer automatisierten und dezenten Erkennung und Nachverfolgung von Fahrzeugen, der Mauterhebung und dem Flottenmanagement verbessern.

Kapsch TrafficCom ist ein internationaler Anbieter von anspruchsvollen Intelligent Transportation Systems (ITS). Kapsch TrafficCom entwickelt und liefert vorrangig Elektronische Mautsysteme (Electronic Toll Collection –

ETC), insbesondere für den mehrspurigen Fließverkehr (Multi-Lane Free-Flow – MLFF), und bietet den technischen und kommerziellen Betrieb dieser Systeme an. Darüber hinaus bietet Kapsch TrafficCom Verkehrsmanagement-Lösungen (ATMS). Die jüngst mehrheitlich erworbene TMT ist ein Spezialist für PVTMS im südafrikanischen Markt. In Zukunft wird Kapsch TrafficCom mit der neu eingeführten 5,9 GHz Technologie auch die Segmente CVO und AVIS adressieren.

Kapsch TrafficCom ist der Ansicht, dass folgende Schwerpunkte die wichtigsten Treiber im derzeit adressierten Markt sind.

Finanzierung von Infrastrukturprojekten. Die steigende Anzahl von Fahrzeugen verlangt nach zusätzlichen Finanzmitteln für den Bau neuer und die Wartung und Instandhaltung bereits bestehender Straßen. Die Einhebung einer Gebühr/Maut stellt eine zuverlässige Finanzierungsquelle dar und bietet damit die Möglichkeit, die notwendigen Mittel für Infrastrukturprojekte aufzubringen. Effiziente, insbesondere elektronische, Mautsysteme sichern Regierungen, öffentlichen Stellen und Konzessionären signifikante, konstante und nachhaltige Einnahmen zur Erweiterung und Erhaltung der Straßeninfrastruktur.

Reduktion von Verkehrsstaus. Die Einhebung einer Gebühr/Maut wird allgemein als effektive Lösung anerkannt, um insbesondere in Ballungsräumen den Verkehr zeitlich besser zu staffeln oder Verkehrsstaus zu reduzieren, da dies Autofahrer dazu bewegt, Fahrgemeinschaften zu bilden oder öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen.

Verringerung von Umweltbelastung durch den Verkehr. Die Bemühungen um die Verringerung der Umweltbelastung durch den Verkehr haben sich bei der Einführung von Mautsystemen zu einem wesentlichen Markttreiber entwickelt. Diese führen zu einer reduzierten oder veränderten Fahrzeugnutzung, was zu einer Verringerung der Emissionen und damit der Umweltbelastung führt. Effiziente, insbesondere elektronische Mautsysteme haben gezeigt, dass es möglich ist, die Umweltbelastung und den Ausstoß von Kohlendioxid zu verringern, indem Staubildungen an Mautstationen vermieden werden und der Verkehrsfluss nicht unterbrochen wird. Auch Stadtmaut-Systeme tragen dazu bei, Staus zu vermeiden und die Umweltbelastung zu reduzieren.

Reduktion von Verkehrsunfällen. Insbesondere Verkehrsmanagement-Systeme leisten einen Beitrag, konsequent Unfallraten zu senken und die Überlebenswahrscheinlichkeit bei Verkehrsunfällen zu erhöhen.

Produkte, Systeme und Lösungen.

Als internationaler Anbieter am ITS-Markt mit einem umfassenden Portfolio von Produkten und Dienstleistungen liegt unsere Kernkompetenz in:

- Mautsystemen
- Stadtverkehrslösungen
- Betrieb
- ITS und Telematiklösungen
- Produkten und Komponenten für den ITS-Markt

Unsere Systeme folgen internationalen technischen Standards, bieten eine hervorragende Transaction-Performance, Daten- und Systemsicherheit, eine hohe Rentabilität und konsequente Risikominimierung. Unsere Produkte und Lösungen sind dabei offen, modular und flexibel konzipiert – und damit nachhaltig investitions- und zukunftssicher.

Mautsysteme. Eine nachhaltige Steigerung der Verkehrssicherheit, die konsequente Reduktion von Verkehrsbehinderungen und die kontinuierliche und langfristige Senkung von Umweltbelastungen, wie z. B. durch verursachergerechte Mauteinhebung, sind wesentliche Ziele unserer Kunden. Daher entwickelt, integriert, implementiert, wartet und betreut Kapsch TrafficCom Mautsysteme zur Gebühreneinhebung für den ein- oder mehrspurigen Fließverkehr. Unsere vielseitigen Produkte und Systeme unterstützen dabei den Gebühreneinhebungsprozess in verschiedenster Weise: als Teil von Netzwerken; für einzelne Straßenabschnitte und Gebiete; im urbanen Bereich oder als landesweites System, das entweder nur den Schwerverkehr oder alle Verkehrsteilnehmer umfassen kann. Die Verrechnung erfolgt dabei flexibel entweder als Pre-paid- oder Post-paid-Modell.

Multi-Lane Free-Flow-ETC-Systeme. Die langjährige Erfahrung aus der erfolgreichen Implementierung von beinahe 20 elektronischen Multi-Lane Free-Flow-Mautsystemen macht Kapsch TrafficCom zum weltweit führenden Anbieter auf diesem Gebiet. Unsere Systeme arbeiten ohne jeglichen Eingriff in den Verkehrsfluss und sichern dadurch einen maximalen Fahrzeugdurchsatz und eine optimale Ausnutzung der verfügbaren Straßeninfrastruktur. Kapsch TrafficCom-Multi-Lane Free-Flow-Systeme werden aufgrund der jeweiligen Anforderungen des Mautprojektes auf unterschiedliche Basistechnologien ausgelegt und bieten daher eine sichere und flexible Synthese der unterschiedlichen Vorteile von Mikrowellentechnologie (DSRC), Satellitenortung (GPS/GNSS, GSM/GPRS) und Videotechnik.

Single-Lane-ETC-Systeme. Kapsch TrafficCom-DSRC-Single-Lane-ETC-Systeme nutzen moderne und leistungsfähige Fahrzeugdetektoren auf unterschiedlichen technischen Plattformen (Video, Laser etc.), die einfach und kosteneffektiv in eine bestehende Bemaunungsinfrastruktur integriert werden können. Durch den höheren Fahrzeugdurchsatz im Vergleich zu manuellen Mautplazas werden nachweislich Verkehrsbehinderungen und Staus vermieden sowie eine nachhaltige Schadstoffreduzierung erzielt.

Manuelle und automatische Mautsysteme. Kapsch TrafficCom bietet Systeme für herkömmliches Mautmanagement sowie manuelle und automatische Gebühreneinhebung, die nachträglich durch elektronische Maut auf Einzelspuren erweitert werden können.

Kontroll- und Zentralsysteme sind wesentliche Bestandteile eines Mautsystems. Kontrollsysteme dienen der sichtbaren und wirksamen Abschreckung gegen systematische Mautumgehung. Dies sichert einerseits nachhaltig die Einkünfte des Straßenbetreibers und bewahrt die Integrität des Systems durch die Gerechtigkeit in der Gebührenerhebung. Kapsch TrafficCom bietet effiziente und effektive Lösungen für stationäre und mobile Kontrollen sowie deren Kombination durch Video- oder Laserscannertechnik. Zentralsysteme unterstützen die Kontrolle sowie die Bemaunung und gewähren die Gebühreneinhebung: Dazu gehört die automatische Beurteilung von Bildern, die sichere Abwicklung und Durchführung der Mautabrechnung sowie die vollautomatische Rechnungslegung bzw. Zahlungserinnerung. Das zentrale Transaktions-Back-Office-System von Kapsch TrafficCom ist als flexibles System konzipiert, welches effektiv und effizient an individuelle Kundenanforderungen im Bemaunungs- und Abrechnungsprozess angepasst werden kann.

Stadtverkehrslösungen. Die Einhebung von Straßenbenützungsgebühren oder die Überprüfung bzw. Ausübung von selektiven Zufahrtsberechtigungen im urbanen Bereich werden inzwischen weltweit als geeignetes und erforderliches Instrument der Verkehrs- und Stadtplanung betrachtet. Diese tragen zur nachhaltigen Stauvermeidung sowie zur Verbesserung der Lebensqualität durch Reduktion von Umweltbelastungen und Lärm bei. Maßnahmen dieser Art verbessern die Mobilität und Umweltbedingungen für Anrainer, private und berufliche Verkehrsteilnehmer sowie Betreiber des öffentlichen Verkehrswesens und schützen historische Stadtzentren vor übermäßigem Verkehrsaufkommen.

Für Stadtmaut-Lösungen bietet Kapsch TrafficCom ein elektronisches Gebühreneinhebungs- und Kontrollsystem, welches primär auf einer automatischen Kennzeichenerkennung über Video mit gezielter Unterstützung durch DSRC-Mikrowellenkommunikation basiert. Diese Lösung wurde für alle Anforderungen im urbanen Gebiet wie Stau, Stop-and-Go-Verkehr oder undiszipliniertes Fahrverhalten (Spurwechsel und Überholen im Systembereich) konzipiert und erfüllt die vielfältigen Anforderungen an zonen- oder zeitbasierte Gebührenmodelle.

Dynamische Umweltzonen – ein vollautomatisches System von Kapsch TrafficCom – dienen der situativen Regelung des Stadtverkehrs je nach Verkehrssituation oder Feinstaubkonzentration. Dieses moderne System vermittelt dem Verkehrsteilnehmer direkt die Auswirkungen seines Fahrverhaltens auf die Umwelt, ermöglicht zeitkritische Verkehrssteuerung und appelliert darüber hinaus nachhaltig an sein Verantwortungsbewusstsein.

Mit „Dynamic Parking“ bietet Kapsch TrafficCom Kommunen eine vollautomatische zeitbasierte Lösung für Parken auf Straßen. Die anfallenden Parkgebühren werden dabei abhängig von der Aufenthaltsdauer des Fahrzeugs innerhalb eines definierten Bereiches („physische Anwesenheit“) berechnet. So wird sowohl die Gebühreneinhebung als auch der gesamte Abrechnungs- und Kontrollprozess für Kommune und Straßenbenutzer einfach, transparent und sicher.

Betrieb. Die Unterstützung des gesamten Wertschöpfungsprozesses unserer Kunden ist uns ein wesentliches Anliegen. Deshalb betreuen wir als professioneller Partner auch den gesamten Betrieb elektronischer Mautsysteme. Mit unseren Turnkey-Lösungen minimieren wir das Risiko von Straßenbetreibern und Investoren und schaffen konsequent Zukunfts- und Investitionssicherheit. Wir stehen dabei für absolute Prozess- und Ergebnisqualität über alle Projektphasen und Wertschöpfungsebenen hinaus. Um den reibungslosen Betrieb eines elektronischen Mautsystems innerhalb des vorgegebenen Zeitfensters zu erreichen und in Folge langfristig sicherzustellen, sind vielfältige Maßnahmen und Services erforderlich. Unsere Road User Services schaffen optimale Voraussetzungen für einen unkomplizierten und effektiven Umgang mit allen unterschiedlichen Anforderungen an den Betrieb derartiger Systeme. Dazu zählen u. a. die Planung und Umsetzung von Point-of-Sales-Maßnahmen, die Einrichtung und der Betrieb von Call Center-Diensten oder die Gestaltung spezifischer Webportale, sodass die unterschiedlichen Informationsanforderungen der Straßenbenutzer einfach, rasch und kostengünstig abgedeckt werden.

Unsere Payment Solutions umfassen das vollständige Rechnungs- und Mahnwesen und stellen dabei sicher, dass dem Straßenbenutzer unterschiedlichste Zahlungssysteme wie Barzahlung, Kreditkarte oder Flotten-Karte zur Verfügung stehen. Zur Durchsetzung und Kontrolle der Mautgebühreneinhebung installieren wir im Zuge eines Betriebsprojektes eine Zentrale für die manuelle Nachbearbeitung (Validation Center) und setzen gezielte Maßnahmen für mobiles Enforcement (Kontrolle).

ITS und Telematiklösungen. Kapsch TrafficCom-Telematiklösungen unterstützen die Erhöhung der Verkehrssicherheit und tragen dazu bei, die bestehenden Infrastruktureinrichtungen effizient zu nutzen. Unser Lösungsportfolio in diesem Segment umfasst im Wesentlichen Incident-Detection-Systeme, videobasierte Verkehrs-sensoren und eine multifunktionale Telematikplattform. Incident-Detection-Systeme von Kapsch TrafficCom ermöglichen die verlässliche Erkennung von Ereignissen oder besonderen Straßensituationen wie Stau, Unfall oder auffälliges Fahrverhalten innerhalb von Sekunden und gewährleisten dadurch den sicheren Betrieb und Verkehrsfluss auf Verkehrsflächen und in eskalierten Gefahrenbereichen wie z. B. im Tunnelbereich.

Die Kapsch-Telematikplattform bildet ein modulares Softwaresystem als Ergänzung zu den elektronischen Mautlösungen, auf deren multifunktionaler Basis vielfältige Telematikanwendungen für Verkehrsplanung, Verkehrsmanagement, Verkehrssicherheit sowie umfangreiche Mobility Services realisiert werden.

Produkte und Komponenten für den ITS-Markt. Kapsch TrafficCom entwickelt in sechs globalen Engineering-Kompetenzzentren eine Vielzahl von Komponenten für den weltweiten Einsatz in unterschiedlichen Maut- und Telematiklösungen. Unser Sortiment umfasst dabei primär On-Board Units (OBUs), straßenseitige Infrastruktur (wie Sende-/Empfangsgeräte) oder auch Videokameras und Kontrollsysteme.

Für die Personalisierung von On-Board Units (OBUs) stellen wir moderne Programmierstationen zur Verfügung und bieten Mobile Readers zum mobilen Enforcement der On-Board Units. Wir konzentrieren uns bei der Konzeption aller unserer technischen Komponentenprodukte auf hohe Konfigurierbarkeit, Miniaturisierung, standardisierte Schnittstellen, wartungsfreien Betrieb sowie hohe Benutzerfreundlichkeit.

Referenzen, Kunden und ausgewählte Projekte.

Know-how, Erfahrung, Verlässlichkeit: Auftraggeber rund um den Erdball wissen unsere Produkte, Systeme, Lösungen und Dienstleistungen zu schätzen. In Österreich und der Tschechischen Republik ebenso wie in Chile, Australien oder Südafrika. Zu unseren Auftraggebern zählen u. a. die öffentliche Hand, private Konzessionäre sowie führende Systemintegratoren. Die Zahlen sprechen für sich – und damit für uns: Über 230 Referenzen in 38 Ländern, nahezu 18 Millionen ausgelieferte On-Board Units (OBUs) und beinahe 13.000 ausgestattete Mautspuren (Lanes).

Europa. In Österreich wurde zum 1. Jänner 2004 ein landesweites elektronisches Multi-Lane Free-Flow-System für LKW in Betrieb genommen. Als Systemlieferant zeichnete Kapsch TrafficCom für das gesamte schlüsselfertige System verantwortlich: für die Systemkonzeption und das Systemdesign, die Errichtung der straßenseitigen Infrastruktur, die Entwicklung der Systemanwendungssoftware sowie die Entwicklung und Herstellung von On-Board Units (OBUs), die Systemintegration, die Implementierung und Inbetriebnahme, die Koordinierung der Subunternehmer und den Roll-out des Projekts.

In der Tschechischen Republik wurde Kapsch TrafficCom mit dem Design, der Entwicklung, der Produktion, der Integration, der Installation, dem Aufbau, dem Betrieb und der Wartung des landesweiten LKW-Mautsystems, das am 1. Jänner 2007 den Betrieb aufnahm, beauftragt. In einer Rekordzeit von neun Monaten wurde es realisiert und in Betrieb genommen.

In Italien sind City-Zufahrtslösungen (ZTL) von Kapsch TrafficCom in den Städten Rom, Bologna, Piacenza, Genua, Livorno, Arezzo, Ravenna, Lecce und Salerno im Einsatz.

Südamerika. Gleich drei elektronische MLFF-Systeme auf Autobahnen und Schnellstraßen kann Kapsch TrafficCom in Chile zu seinen Referenzen zählen: Costanera Norte, Autopista Central und Vespucio Norte Express. Alle Systeme schließen Lösungen zur Fahrzeugerkennung und -klassifizierung (VDC) sowie zur Fahrzeugregistrierung (VDR) mit ein.

Afrika. 2002 wurde das erste elektronische Mautsystem am afrikanischen Kontinent von Kapsch in Südafrika auf dem Platinum Toll Highway installiert. 2009 erhielt Kapsch TrafficCom den Auftrag für die Errichtung und den Betrieb eines MLFF-Systems in der Gauteng-Region. Das GORT-Projekt („Gauteng Open Road Tolling“) zählt zu den größten Mautprojekten weltweit.

Nordamerika. Gemeinsam mit seinen Partnern New York State Department of Transportation, Volvo und Southwest Research Institute entwickelt Kapsch TrafficCom ein Technologieprogramm für das amerikanische „IntelliDrive“-Programm. Mit einer Vielzahl neuer Anwendungen für mehr Verkehrssicherheit und Mobilität von Nutzfahrzeugen. Das System nutzt die 5,9 GHz-DSRC-Technologie – straßenseitig und im On-Board-Equipment – und optimiert Wireless-Kontrollen von Fahrzeugen während der Fahrt.

Asiatisch-pazifischer Raum. In Thailand stattet Kapsch TrafficCom im Jahr 2010 den Bang Na-Bangpakong Expressway in Bangkok, der als die längste Trägerbrücke der Welt bezeichnet wird, mit einem modernen Mautsystem aus. In Indien errichtete Kapsch TrafficCom im Jahr 2007 am Highway Nr. 8 in New Delhi ein ETC Mautsystem (manuelle Bemannung mit elektronischer DSRC), inklusive der größten Mautplaza Asiens mit 36 Spuren. In Australien implementierte Kapsch TrafficCom im Jahr 1999 in Melbourne das weltweit erste MLFF-ETC-System für eine Stadtautobahn sowie Systeme zur Fahrzeugerkennung, -klassifizierung und -registrierung. Darüber hinaus realisierte Kapsch TrafficCom in Australien weitere MLFF Systeme auf dem Western City Orbital und Eastlink in Melbourne, dem Hills Motorway (M2) in Sydney und dem Clem 7 Tunnel in Brisbane. Insgesamt wurden in Australien beinahe sechs Millionen On-Board Units (OBUs) verkauft.

Forschung und Entwicklung, Innovationen und Qualität.

Forschung und Entwicklung. Die Kapsch TrafficCom Gruppe verfügt über ein Netz an Forschungs- und Entwicklungszentren in Wien (Österreich), Jönköping (Schweden), Buenos Aires (Argentinien) und Carlsbad (Kalifornien/USA). Die einzelnen F&E Zentren sind in Form von Kompetenz-Zentren organisiert. Die Entwicklungsaktivitäten im Bereich F&E werden dabei von der Zentrale in Wien weltweit koordiniert. Per 31. März 2010 beschäftigte die Kapsch TrafficCom Gruppe einschließlich internem Projektmanagement, Qualitätssicherung und Tests, Dokumentation, internationale Zertifizierungen und Unterstützung für Patentangelegenheiten mehr als 230 Ingenieure (31. März 2009: rund 210).

Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten haben für die Kapsch TrafficCom Gruppe im Hinblick auf die Erreichung der strategischen Ziele einen hohen Stellenwert. Das Wissen um und die Anwendbarkeit gänzlich neuer Technologien, basierend auf nationalen und internationalen Standards, stellen die Grundlage für eine erfolgreiche Geschäftsentwicklung dar und ermöglichen auch den Eintritt in neue Märkte. Der Fokus richtet sich derzeit auf Länder wie die USA, Südafrika und Südamerika. Erfolgreiche Forschung ist zudem die essentielle Grundlage für die laufende Verbesserung bestehender Produkte und Systeme und die kontinuierliche Senkung von Produktions-, Installations-, Betriebs- und Wartungskosten – wesentliche Faktoren für die Aufrechterhaltung des Technologie- und Wettbewerbsvorteils.

Die Kapsch TrafficCom Gruppe konzentriert ihre Aktivitäten in erster Linie auf neue, innovative Anwendungen und angewandte Forschung und Entwicklung für alle Arten von ITS-Lösungen. Die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten werden in einigen Bereichen durch gemeinsame Projekte und enge Zusammenarbeit mit Universitäten, öffentlichen und privaten Instituten und Technologie- und Forschungsunternehmen ergänzt.

Forschungskosten werden, soweit zulässig, als Aufwand erfasst. Dasselbe gilt für Entwicklungskosten, sofern die IFRS-Kriterien für den Ansatz als immateriellen Vermögenswert nicht erfüllt werden. Infolge der Anwendung des Gesamtkostenverfahrens werden die Forschungs- und Entwicklungskosten in verschiedenen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, insbesondere unter Material- und sonstiger Produktionsaufwand, Personalkosten und Sonstiger Betriebsaufwand. Die Forschungs- und Entwicklungskosten beliefen sich im Wirtschaftsjahr 2009/10 auf 24,9 Mio. EUR (Wirtschaftsjahr 2008/09: 21,3 Mio. EUR).

Innovationen. Es ist unser Selbstverständnis, für unsere Kunden und Partner konsequent Wettbewerbsvorteile und Nutzen zu schaffen und zu sichern, ohne unsere Verantwortung für die Umwelt dadurch einzuschränken. Unser Anspruch ist die globale Qualitäts- und Innovationsführerschaft bei ITS-Lösungen.

Das Vertrauen der Kunden gewinnt und erhält Kapsch TrafficCom durch Konzentration auf die Kundenbedürfnisse. Durch optimalen Service will Kapsch TrafficCom langwährende Partnerschaften mit zufriedenen Kunden erreichen. Kapsch TrafficCom verpflichtet sich zu einem permanenten und durchgängigen Innovationsprozess, der ihrer Marktposition als Innovationsführer entspricht und diese langfristig sichert. Darüber hinaus strebt das Unternehmen beständig danach, im internationalen Vergleich zu anderen innovativen Unternehmen eine führende Rolle einzunehmen.

Qualität. Die Prozesse des Qualitätsmanagements der Kapsch TrafficCom basieren auf ISO 9001 und erfüllen die Anforderungen des V-Modells, einer ursprünglich aus der IT kommenden Projektmanagement-Methode zur Identifikation eines Verbesserungsbedarfes. Die Gesellschaft folgt einem integrierten Managementsystem (HSSEQ Health-Safety-Security-Environment-Quality) für Qualität (Zertifizierung nach ISO 9001), Umwelt (Zertifizierung nach ISO 14001), Arbeitsplatzsicherheit (Zertifizierung nach OHSAS 18001) sowie Informationssicherheit (Zertifizierung nach ISO 27001). Zudem ist Kapsch TrafficCom auch nach ISO 20000 für IT-Service-Management zertifiziert. Alle Prozesse werden normkonform dokumentiert und laufend auditiert.

Mitarbeiter.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Aufteilung der Mitarbeiter in der Kapsch TrafficCom Gruppe per 31. März 2010, 2009, 2008 und 2007:

	31. März 2010	31. März 2009	31. März 2008	31. März 2007
Aufteilung nach Funktion				
Intelligent Transportation Systems	879	785	647	553
Produktion und Logistik (Kapsch Components KG)	144	161	177	221
Gesamt, nach Funktion	1.023	946	824	774
Aufteilung nach Regionen				
Europa:				
Österreich	528	519	497	475
Schweden	122	110	97	89
Westeuropa	13	10	1	0
Zentral- und Osteuropa (exklusive Österreich)	152	148	128	108
Lateinamerika	132	112	80	94
Asien und Afrika	38	14	12	2
Australien und Neuseeland	11	10	9	6
USA	27	23	0	0
Gesamt, nach Regionen	1.023	946	824	774

Die durchschnittliche Beschäftigtenzahl betrug in der Kapsch TrafficCom Gruppe im Wirtschaftsjahr 2009/10 973 Mitarbeiter und erhöhte sich von durchschnittlich 898 Personen im Wirtschaftsjahr 2008/09, dies entspricht einer Steigerung von 8,4 %. Per 31. März 2010 waren 1.023 Mitarbeiter (974 Angestellte und 49 Arbeiter) beschäftigt.

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

Gewinnbeteiligung. Kapsch TrafficCom ist sich des Beitrages der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Erfolg bewusst und lässt diese mit einem Anteil von 5 % am Gewinn der Kapsch TrafficCom Gruppe partizipieren, wobei landesspezifische Obergrenzen angewendet werden, die sicherstellen, dass eine kaufkraftparität-basierte Verteilung erfolgt. Die Verteilung erfolgt pro Kopf und einkommensunabhängig.

Arbeitsklima. Die Unternehmensleitung ist davon überzeugt, dass die Kernwerte des Unternehmens – Dynamik, Respekt, Verantwortung, Familie, Disziplin, Leistung, Transparenz und Freiheit – ein sehr gutes Arbeitsklima generieren.

Soziale und kulturelle Verantwortung.

Im festen Bewusstsein ihrer gesellschaftspolitischen und sozialen Verantwortung unterstützt die Kapsch Gruppe – organisiert aus der Kapsch AG – eine Reihe von Kunst- und Kultureinrichtungen, ausgewählte Bildungsinitiativen sowie soziale Maßnahmen.

Musik. Einen wesentlichen Teil dieser Verantwortung umfassen die Sponsoring-Aktivitäten rund um das Wiener Konzerthaus, eine kulturelle Institution, die weit über Österreichs Grenzen hinaus einen exzellenten Ruf genießt. Seit 1992 fungiert Kapsch als Hauptsponsor des Wiener Konzerthauses. Das Festival „Wien modern“ – eines der weltweit renommiertesten Festivals zeitgenössischer Musik – wird seit 1989 gefördert.

Bildende Kunst. Ein besonderes Anliegen der Kapsch Gruppe ist die Förderung noch wenig arrivierter Künstler. Insbesondere junge Künstler aus dem In- und Ausland werden daher immer wieder mit Förderungsaktionen bedacht. Beispielhaft ist der Bildkalender, den die Kapsch Gruppe bereits seit 1994 auflegt und dessen Präsentation einmal jährlich im Spätherbst im Rahmen einer Vernissage erfolgt.

Sport. Kapsch hat zuletzt den Segler Norbert Sedlacek bei der Vendée Globe 2008 Regatta als Partner und Sponsor unterstützt.

Bildungseinrichtungen. Als technik- und innovationsorientiertes Unternehmen ist Kapsch TrafficCom ständig daran interessiert, mit den größten Talenten technischer Ausbildungsgänge so früh als möglich in Kontakt zu treten. Die Kapsch Gruppe fördert seit 2005 die Universitäre Gründerservice Wien GmbH, die Jungunternehmer bei der Umsetzung von Ideen zu schlüssigen Geschäftskonzepten begleitet und unterstützt.

Soziale Maßnahmen. Es ist Kapsch TrafficCom ein Anliegen, auch ausgewählte soziale Bereiche im In- und Ausland zu unterstützen. Stellvertretend für eine Vielzahl an Projekten seien hier die Cliniclowns, das St. Anna Kinderspital und „wings for handicapped“ im Inland sowie das ICEP – Institut für Kooperation bei Entwicklungsprojekten – im Ausland erwähnt. Mit gezielter Förderung von Migration und Integration trägt Kapsch TrafficCom zu sozialer Gerechtigkeit, positiver Gesellschaftsentwicklung und langfristiger Sicherheit bei.

Frauen werden bei Kapsch TrafficCom insbesondere durch das flexible Arbeitszeitmodell unterstützt, um Beruf und Familie miteinander vereinbaren zu können. Weiters bestehen zahlreiche Kooperationen mit Schulen, Universitäten und Fachhochschulen, die u. a. eine Erhöhung der Frauenquote bei Kapsch TrafficCom zum Ziel haben. Zudem engagiert sich Kapsch TrafficCom für Frauenförderung durch spezielle Programme wie beispielsweise „FIT“ oder „FemTech“. Gruppenweit gibt es außerdem ein spezielles Traineeprogramm für „Frauen in den Vertrieb“. Weiters ist in Kapsch TrafficCom ein Gremium für Gleichbehandlung eingerichtet.

Für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die umfassende Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist seit jeher eine zentrale Säule der Unternehmensphilosophie. Neben fachspezifischen Maßnahmen werden im Rahmen der „Kapsch University“ auch persönlichkeitsbildende Programme angeboten.

Umwelt. Bereits heute verfügt Kapsch TrafficCom über ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 und wird auch in Zukunft ihrer gesellschaftlichen Verantwortung verstärkt nachkommen und Ressourcen in noch höherem Maße schonend und verantwortungsvoll einsetzen.

Nachhaltigkeit ist ein wesentliches Anliegen von Kapsch TrafficCom. Mit Wirkung zum 22. Juni 2009 wurden die Aktien der Kapsch TrafficCom AG in den VÖNIX Nachhaltigkeitsindex aufgenommen. Nachhaltigkeit ist heute ein wirtschaftlicher Erfolgsfaktor. In Österreich sind daher jene börsennotierten österreichischen Unternehmen im VÖNIX (VBV Österreichischer Nachhaltigkeitsindex) zusammengefasst, die hinsichtlich sozialer und ökologischer Leistung führend sind.





Wesentlicher Bestandteil eines Mautsystems: die On-Board Unit.

Das Multi-Lane Free-Flow ETC-System ermöglicht eine Gebühren- und Mauteinhebung ohne störenden Eingriff in den Verkehrsfluss. Staus, die schon den ersten Urlaubstag zum Albtraum werden lassen, gehören somit der Vergangenheit an.

Geschäftssegmente und Beteiligungen.

Geschäftssegmente.

Kapsch TrafficCom unterteilt das Geschäft in die drei Segmente Road Solution Projects (RSP), Services, System Extensions, Components Sales (SEC) und Others (OTH).

Road Solution Projects (RSP). In diesem Segment werden Projekte mit einem Gesamtvolumen von über 3 Mio. EUR dargestellt. In der Regel handelt es sich dabei um Projekte, welche entweder durch öffentliche Stellen oder durch private Konzessionäre ausgeschrieben werden. Es kann sich dabei um Systeme auf einzelnen Straßenabschnitten bis hin zu landesweiten Systemen handeln.

Das Segment RSP zeigt die Einmaleffekte, die aus der Realisierung neuer Projekte für Kapsch TrafficCom entstehen und weist von Periode zu Periode stark unterschiedliche Umsätze und operative Ergebnisse auf, je nachdem, ob sich einzelne Projekte in der Vorbereitungs-, Start- oder Implementierungsphase befinden. Die Projektnatur dieses Segments bringt erhebliche Schwankungen bei Umsätzen, Materialkosten und anderen Produktionsleistungen, Personalkosten sowie bei anderen Betriebsaufwendungen und – bei bestimmten Projekten (wie beispielsweise dem landesweiten elektronischen LKW-Mautsystem in der Tschechischen Republik) – auch bei den Projektfinanzierungskosten mit sich.

Services, System Extensions, Components Sales (SEC). Nachdem Systeme installiert wurden, übernimmt Kapsch TrafficCom bei den meisten Projekten auch den technischen Betrieb und die Wartung der Systeme. Zusätzlich fallen auch sämtliche Nachlieferungen von Ausrüstung und Komponenten (wie OBUs bzw. Transceiver) für die Erweiterung bzw. Adaptierung der bestehenden Systeme ebenso wie für die Aufrüstung von manuellen zu automatischen Mautsystemen in dieses Segment. Seit 2005 wird auch der kommerzielle Betrieb von Systemen angeboten. All diese auf kontinuierliche Umsatzerlöse angelegten Geschäftstätigkeiten fallen in dieses Segment. Das Segment SEC umfasst auch Projekte kleineren Umfangs mit einem Gesamtvolumen von weniger als 3 Mio. EUR, die oft nicht im Zuge von Ausschreibungsverfahren vergeben werden.

Das Segment SEC umfasst das wiederkehrende Geschäft, welches durch relativ stabile Umsätze über bestimmte Perioden hinweg gekennzeichnet ist, da die hierin enthaltenen Leistungen überwiegend auf Basis mittel- oder langfristiger Service- und Rahmenverträge erbracht werden. Kapsch TrafficCom erwartet in diesem Segment aufgrund der angebotenen Dienstleistungen, insbesondere durch die Leistungen im Zusammenhang mit dem Betrieb des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in der Tschechischen Republik kontinuierliche Umsatzerlöse.

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

Der Gesamtumsatz belief sich im Wirtschaftsjahr 2009/10 auf 216,0 Mio. EUR und lag damit um 8 % über dem Vergleichswert des Vorjahres (Wirtschaftsjahr 2008/09: 200,3 Mio. EUR).

Das Segment Services, System Extensions, Components Sales (SEC) steuerte mit 161,9 Mio. EUR einen Anteil von 75 % zum Gesamtumsatz bei und lag damit um 19 % über dem Vergleichswert des Vorjahres (Wirtschaftsjahr 2008/09: 135,6 Mio. EUR).

Die Top-5 Absatzmärkte im Segment SEC waren die Tschechische Republik mit 61,1 Mio. EUR (dies entspricht einem Anteil von 37,7 % am Umsatz des Segmentes SEC), Österreich mit 35,1 Mio. EUR (21,7 %), Australien mit 19,9 Mio. EUR (12,3 %), Frankreich mit 7,3 Mio. EUR (4,5 %) sowie Chile mit 6,4 Mio. EUR (4,0 %). Mit 32,1 Mio. EUR wurden 19,8 % des Umsatzes des Segmentes SEC außerhalb der Top-5 Absatzmärkte erzielt.

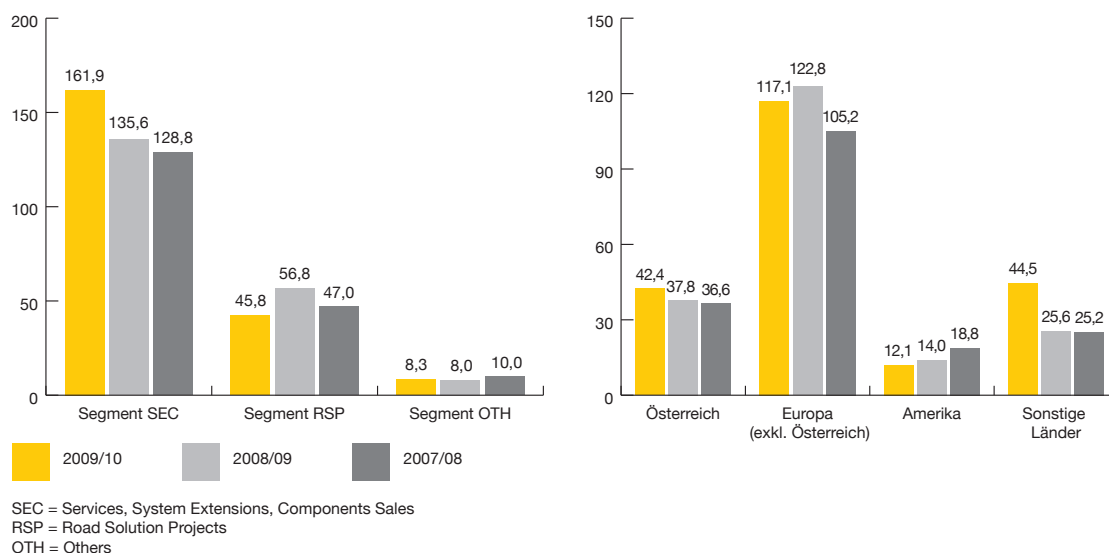
Das Segment Road Solution Projects (RSP) steuerte mit 45,8 Mio. EUR einen Anteil von 21 % zum Gesamtumsatz bei und lag damit um 19 % unter dem Vergleichswert des Vorjahres (Wirtschaftsjahr 2008/09: 56,8 Mio. EUR).

Die Top-5 Absatzmärkte im Segment RSP waren die Tschechische Republik mit 19,3 Mio. EUR (dies entspricht einem Anteil von 42,1 % am Umsatz des Segmentes RSP), Südafrika mit 9,9 Mio. EUR (21,6 %), Australien mit 8,1 Mio. EUR (17,7 %), Chile mit 4,1 Mio. EUR (9,0 %) sowie Neuseeland mit 2,7 Mio. EUR (5,9 %). Mit 1,7 Mio. EUR wurden 3,7 % des Umsatzes des Segmentes RSP außerhalb der Top-5 Absatzmärkte erzielt.

Das Segment Others (OTH) steuerte mit 8,3 Mio. EUR einen Anteil von 4 % am Gesamtumsatz bei und lag damit um 4 % über dem Vergleichswert des Vorjahres (Wirtschaftsjahr 2008/09: 8,0 Mio. EUR). Der Top-Absatzmarkt war Österreich mit 7,3 Mio. EUR (dies entspricht einem Anteil von 88,0 % am Umsatz des Segmentes OTH).

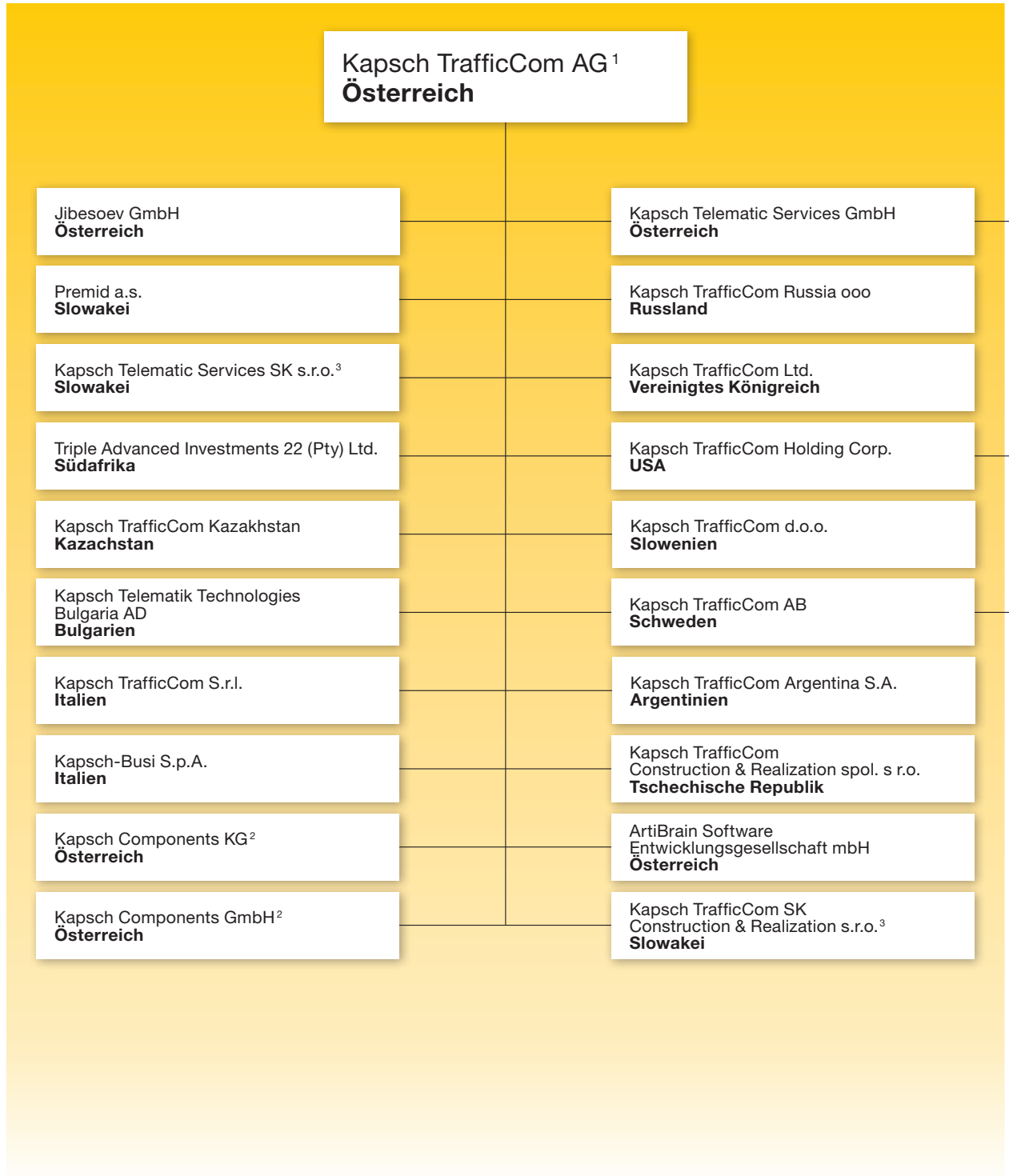
Nach Regionen betrachtet, belief sich der Umsatz im Wirtschaftsjahr 2009/10 in Österreich auf 42,4 Mio. EUR (dies entspricht einem Anteil von 20 % am Gesamtumsatz), in Europa (ohne Österreich) auf 117,1 Mio. EUR (54 %), in Amerika auf 12,1 Mio. EUR (6 %) sowie in der Restlichen Welt auf 44,5 Mio. EUR (21 %).

Nach Ländern betrachtet, waren die Top-5 Absatzmärkte im Wirtschaftsjahr 2009/10 die Tschechische Republik mit 80,3 Mio. EUR (dies entspricht einem Anteil von 37,2 % am Gesamtumsatz), Österreich mit 42,4 Mio. EUR (19,6 %), Australien mit 27,9 Mio. EUR (12,9 %), Südafrika mit 10,7 Mio. EUR (5,0 %) sowie Chile mit 10,5 Mio. EUR (4,9 %). Mit 44,2 Mio. EUR wurden 20,5 % des Gesamtumsatzes außerhalb der Top-5 Absatzmärkte erzielt.



Kapsch TrafficCom AG und Beteiligungen.

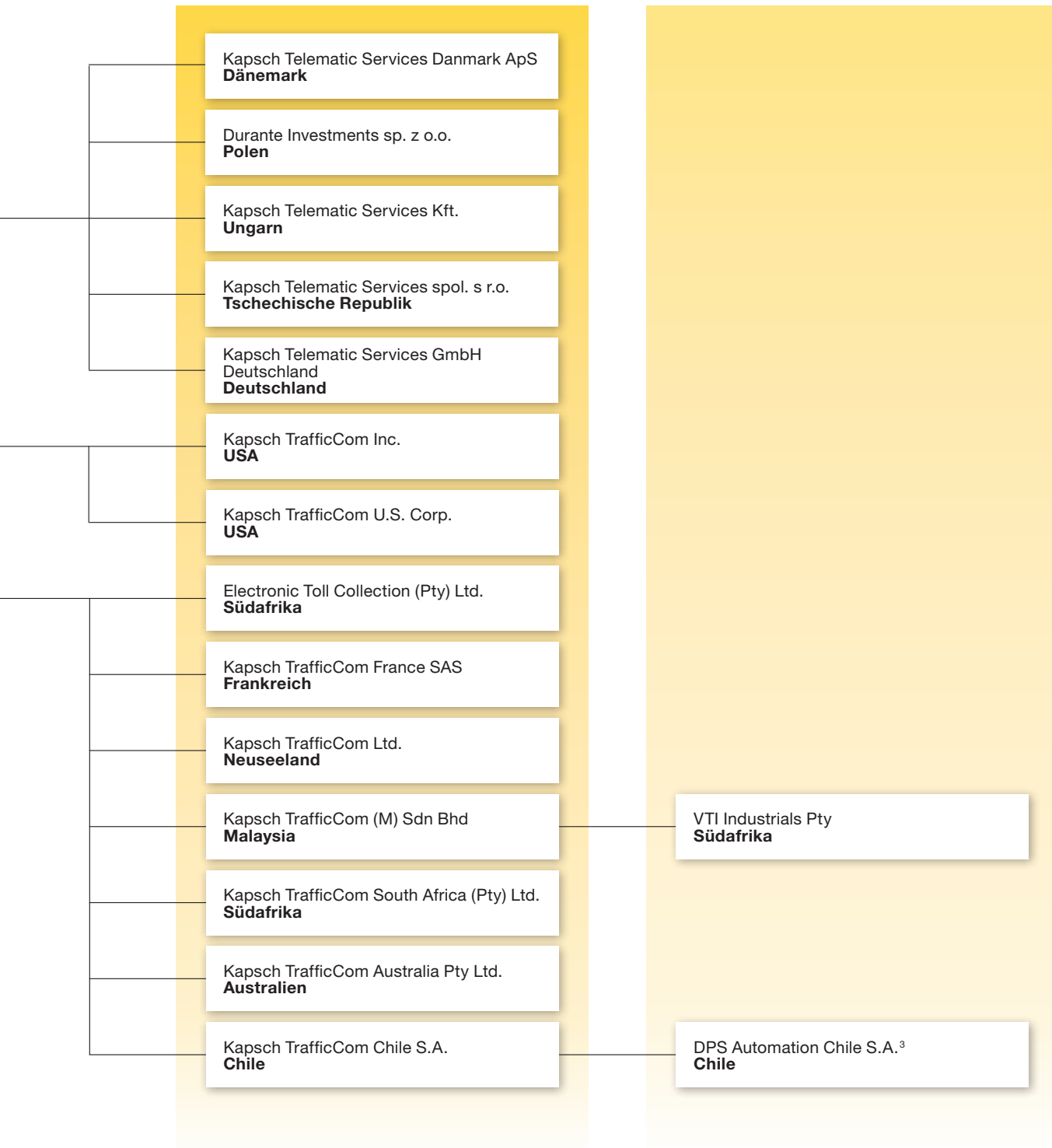
Die folgende Tabelle zeigt die Unternehmensstruktur der in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften der Kapsch TrafficCom Gruppe per 31. März 2010:



¹ Die Muttergesellschaft Kapsch TrafficCom AG hält mit Ausnahme der Kapsch Telematic Services GmbH, der Kapsch Telematic Services Deutschland GmbH, der Kapsch Telematic Services Danmark ApS, der Kapsch Telematic Services Kft., der Kapsch Telematic Services spol. s r.o., der Durante Investments sp. z o.o., der Kapsch TrafficCom Construction & Realization spol. s r.o., der Kapsch-Busi S.p.A., der Kapsch TrafficCom U.S. Corp. und der Electronic Toll Collection (Pty) Ltd. direkt oder indirekt 100 % der Anteile an den vollkonsolidierten Tochtergesellschaften. Das Unternehmen unterhält zudem Vertretungsbüros in São Paulo, Brasilien und Peking, China sowie eine Niederlassung in Zagreb, Kroatien.

² Kapsch Components GmbH ist der einzige Komplementär der Kapsch Components KG.

³ Wird derzeit in eine andere Konzerngesellschaft verschmolzen (vgl. Konsolidierungskreis im Konzernanhang)





A young girl with dark hair in a ponytail, wearing a brown cardigan over a pink shirt and a plaid skirt, is running across a grey floor in a modern gallery. The walls are white and feature several framed abstract artworks. The scene is brightly lit, and the girl is captured in motion, with her arms and legs extended.

Damit haben die Behörden die Möglichkeit der mobilen OBU-Kontrolle:
mit dem On-Board Unit Mobile Reader.

Elektronische Mautsysteme ermöglichen eine gerechte und faire Abrechnung einer verursachergerechten Straßenbenützungsg Gebühr.

Eine verlässliche Einnahmenquelle für den Straßenbetreiber – und damit eine gute Möglichkeit zur gezielten Umverteilung. Zum Beispiel zur Förderung eines vielfältigen und ansprechenden Kulturangebotes.

Konzernlagebericht.

Kapsch TrafficCom AG zum Konzernabschluss per 31. März 2010.

1 Wirtschaftliches Umfeld.

1.1 Allgemeine wirtschaftliche Lage

Die internationale Finanz- und Wirtschaftskrise führte zu Beginn des abgelaufenen Wirtschaftsjahres in fast allen Industrieländern zu einem drastischen Rückgang der Konjunktur. Auch jene Schwellenländer, welche in den letzten Jahren sehr stark gewachsen sind, mussten zum Teil erhebliche Rückschläge hinnehmen. Somit schrumpfte das Welt-Bruttoinlandsprodukt 2009 um rund -1 % (2008 war noch ein Wachstum von +3,1 % zu verzeichnen), was deutlich hinter den Erwartungen lag.

Die Regierungen vieler Länder reagierten auf die Rezession mit massiven Maßnahmen zur Konjunkturunterstützung. So wurden viele Investitionsprogramme angekündigt, Kurzarbeitsmodelle eingeführt, Haftungsübernahmen für Garantien bereitgestellt, die Zinsniveaus auf historische Tiefststände gesenkt, uvm.

Dennoch verteuerten sich im Laufe des letzten Wirtschaftsjahres insbesondere die langfristigen Finanzierungen für Banken und Unternehmen, was unter anderem auf die Bonitätsverschlechterung und den daraus resultierenden Vertrauensverlust der Marktteilnehmer zurückzuführen war. Erst ab Mitte 2009 setzte eine Beruhigung ein. Auch die Finanzmärkte haben sich im Laufe des Jahres 2009 erholt. Durch den steigenden Optimismus nahm auch das Vertrauen der Investoren wieder zu und die internationalen Aktienmärkte konnten Kursanstiege von bis zu 40 % verzeichnen. Wobei sich die Experten einig sind, dass dies zum Teil eine Erholung der Realwirtschaft bereits vorweg nahm. Im Bankensektor ist das Vertrauen zwar zum Teil wieder hergestellt, was sich durch geringere Risikozuschläge untereinander niederschlägt, der Abschreibungsbedarf an „faulen“ Wertpapieren dürfte aber noch immer hoch sein und ebenso halten die Banken aus der Erfahrung der letzten Jahre eine hohe Liquiditätsreserve. Auch die aktuellen Anzeichen der Schuldenkrise tragen einiges dazu bei, dass die Lage auf den Finanzmärkten insgesamt als labil eingestuft werden muss. Die Rohstoffpreise blieben im letzten Wirtschaftsjahr relativ konstant. So lag der Ölpreis bei ca. 80 USD pro Barrel Brent.

In den letzten Monaten des Wirtschaftsjahres mehren sich die Anzeichen einer konjunkturellen Erholung, was sowohl von aktuellen Unternehmenszahlen als auch von steigendem Konsumentenvertrauen abgeleitet werden kann. Auch der stattgefundene Lagerabbau und die Meldungen über zunehmende Produktions- und Auslastungskapazitäten weisen auf eine Erholung der Realwirtschaft hin. Für das kommende Wirtschaftsjahr kann damit generell zu einer Rückkehr zu positiven Wachstumszahlen gerechnet werden (es wird ein weltweites BIP-Wachstum von +3,3 % erwartet), obgleich diese regional sehr unterschiedlich ausfallen und teilweise auch nur sehr langsam und in sehr bescheidenem Ausmaß erreicht werden.

Die nächsten Jahre werden weltweit auch vom Abbau der im Zuge der Krise stark gestiegenen Verschuldung der öffentlichen Haushalte geprägt sein, was sich generell dämpfend auf die Konjunkturentwicklung der nächsten Jahre auswirken wird.

Die USA mussten 2009 den stärksten Wirtschaftseinbruch seit mehr als 7 Jahrzehnten verkraften. Es mussten weit mehr als 100 Banken geschlossen werden und auch die Arbeitslosenrate erreichte mit 10,2 % im Oktober den höchsten Wert in den letzten 25 Jahren. In einer einzigartigen Rettungsaktion hat die US-Regierung viele Maßnahmen gesetzt, um die Wirtschaft und den Arbeitsmarkt wieder zu beleben. Auch der noch immer sehr niedrig gehaltene Leitzinssatz (zwischen null und 0,25 %) soll einen Beitrag dazu leisten.

Der US-Dollar spiegelte im Jahr 2009 die realwirtschaftliche Entwicklung wider. Per Jahresende 2009 lag der Euro bei 1,43 US-Dollar. Erst in den letzten Wochen begann der US-Dollar im Vergleich zum Euro zu steigen, was jedoch in erster Linie auf die Schuldenprobleme einiger Euro-Länder zurückzuführen ist.

Für 2010 wird in den USA trotz der hohen Arbeitslosigkeit eine deutliche und sehr rasche Erholung erwartet. Es wird mit einem BIP-Wachstum von +2,5 bis 3,0 % gerechnet. Indikatoren dafür sind die Stabilisierung des Immobilienmarktes und die zunehmende Nachfrage nach Investitionsgütern.

Auch die Emerging Markets, allen voran China und Indien, blieben von der Krise nicht verschont. Doch auch in diesen Ländern wurden sehr rasch riesige staatliche Konjunkturprogramme umgesetzt. Diese zeigten auch schon sehr bald ihre Wirkung und so konnten China mit +8,7 % und Indien mit +5,6 % in 2009 sogar noch ein deutliches BIP-Wachstum verzeichnen. In Japan hingegen schrumpfte das BIP um -5,0 %. Im Jahr 2010 soll China wieder um mehr als +9 % wachsen und auch Japan soll mit +1,5 % den Turnaround schaffen.

In der Eurozone ging die Wirtschaftsentwicklung im Jahr 2009 ebenfalls stark zurück (-4,1 % BIP-Rückgang). Fehlende Exporte (diese litten auch bedingt durch den starken Euro), massive Korrekturen auf den Immobilienmärkten und erschwerte Kreditbedingungen machten den Unternehmen zu schaffen. In Deutschland fiel das BIP um 5 % und das, obwohl der private Konsum, gestützt durch staatliche Konjunkturstützungsprogramme, weitgehend stabil blieb.

Insgesamt haben sich die Staaten durch die gesetzten Maßnahmen hoch verschuldet und müssen nun mit scharfen Kosteneinsparungen und Steuererhöhungen gegensteuern, wobei sich das Bild in den einzelnen Staaten sehr unterschiedlich zeigt. In den letzten Wochen war in diesem Zusammenhang vor allem die Verschuldung Griechenlands, das de facto zahlungsunfähig ist, zu einem ganz großen Thema geworden. Als Folge war natürlich niemand mehr bereit Geld an Griechenland zu borgen bzw. schlug sich dies auch bei den griechischen Staatsanleihen nieder und führte somit weltweit zu einiger Verunsicherung. In einer sehr raschen Reaktion haben sich die Euroländer geeinigt, um Griechenland in dieser Schuldenkrise zu helfen. Somit wird Griechenland einerseits Milliardenbeträge als Soforthilfe von den anderen europäischen Staaten erhalten und andererseits werden diese Staaten auch bisher investierte Gelder nicht vorzeitig zurückfordern. Diese Hilfsmaßnahmen sind natürlich an enorme Einsparungsmaßnahmen Griechenlands gebunden (Anhebung der Mehrwertsteuer, massive Einschnitte bei Löhnen, etc.). Generell wird es in Europa künftig noch weitere diesbezüglich Reformen (rechtzeitige Sanktionen für Defizitsünder, Durchgriffsrechte in die Budgetpolitik einzelner Staaten, ...) geben.

Gründe für dieses Notkreditpaket waren, dass man ein Übergreifen auf andere Länder Europas wie Portugal, Spanien, Italien, Irland aber auch Großbritannien sowie generell um die Stabilität des Euros bis zu einem Zerfall der Währungsunion fürchtete, was Europa noch wesentlich mehr Schaden zugefügt hätte, als dieses Konjunkturpaket gekostet hat.

Weiters wurde von der EU gemeinsam mit dem IWF (Internationaler Währungsfond) ein Haftungsvolumen in Höhe von bis zu 750 Mrd. EUR beschlossen, welche die Stärke des Euroraumes signalisieren soll. Einerseits will man dadurch sicherstellen, dass auch einzelne Länder durch diesen Zusammenhalt weiterhin zu günstigem Geld kommen und andererseits soll dadurch Stabilität für den Euro demonstriert werden. Mit dieser Maßnahme will man künftigen Turbulenzen auf den Finanzmärkten Einhalt gebieten und auch diesbezügliche Spekulationen verhindern.

In der Realwirtschaft zeigen viele Unternehmenszahlen bereits, dass auch in Europa mittlerweile eine Bodenbildung stattgefunden hat. 2010 soll es auch im Euroraum wieder aufwärts gehen, wenngleich das Wachstum im Gegensatz zu den Steigerungsraten von früheren Krisen sehr moderat und in langsamen Schritten ausfallen soll. Die derzeitigen Prognosen gehen von einem BIP-Wachstum in Höhe von +1 % aus. Es ist aber evident, dass Europa verglichen mit anderen Kontinenten eine schlechtere Entwicklung aufweisen wird.

In den neuen EU-Ländern war der BIP-Rückgang in 2009 mit -3,5 % etwas geringer als im Rest der Euroländer, für das Jahr 2010 wird ein Wachstum des BIP von +0,4 % erwartet, das damit etwas unter dem Niveau anderer EU Länder liegt.

Das österreichische BIP ging im Jahr 2009 um -3,6 % zurück, was sowohl auf die starke Abnahme der Exporte als auch auf die Reduktion im Bereich der Sachgütererzeugung und der damit zusammenhängenden Unternehmensinvestitionen zurückzuführen ist. Lediglich der Konsum der Privathaushalte war bedingt durch hohe Realzuwächse (Steuerreform, Ausweitung der Sozialtransfers sowie geringe Inflation) die einzig positive Konjunktursäule.

Für 2010 und 2011 werden die Nettorealeinkommen pro Kopf durch schwächere Gehaltsabschlüsse und steigende Inflation wieder etwas zurückgehen. Dennoch geht man von einer geringen Expansion der Konsumausgaben privater Haushalte um 0,7 % aus. Der österreichische Warenexport sollte 2010 um +5 % und 2011 um +6 % wachsen.

Insgesamt ist die österreichische Konjunkturerholung (wie in der EU) noch labil und unterliegt einer Reihe von Risiken, vor allem bezüglich des internationalen Umfelds. Entscheidend wird sein, ob ein starker Aufschwung der Investitionstätigkeit der Unternehmen einsetzt, bevor mögliche nachfragedämpfende Effekte der zeitgleichen Budgetkonsolidierung in allen EU-Ländern wirksam werden. 2010 sollte das österreichische BIP um +1,3 % wachsen, für 2011 wird ein Anstieg von +1,4 % erwartet.

Zwar sorgt die Stabilisierung der Konjunktur in den letzten Monaten für eine Abflachung der Zunahme der Arbeitslosigkeit, ein Rückgang der Arbeitslosigkeit dürfte jedoch weder heuer noch 2011 zu erwarten sein. Seit Mitte 2008 gingen in Österreich mehr als 75.000 Arbeitsplätze verloren und für 2011 wird sogar ein Stand von 360.000 Arbeitslosen erwartet, was einer Arbeitslosenquote von 7,7 % (national) oder 5,4 % der Erwerbspersonen (gemäß Eurostat) entspricht.

1.2 Entwicklung des Marktes für Intelligent Transportation Systems

Für die bessere Vergleichbarkeit orientiert sich die Kapsch TrafficCom Gruppe an den international gebräuchlichen Begriffen für den ITS-Markt (Intelligent Transportation Systems). Die Studie „Intelligent Transportation Systems – A global strategic business report“ von Global Industry Analysts, Mai 2008 beschreibt den ITS-Markt als diversifizierten Markt mit folgenden stark unterschiedlichen Anwendungs- und Produktsegmenten.

Electronic Toll Collection Systems (ETC): Dieses Segment wird von Kapsch TrafficCom am intensivsten bedient und umfasst elektronische Mautlösungen für den interurbanen, wie auch den Stadtverkehr.

Commercial Vehicle Operations (CVO): CVO beschreibt jene ITS-Anwendungen, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit des kommerziellen Güterverkehrs auf der Straße dienen. Dazu zählen beispielsweise Systeme zur automatisierten Inspektion des Fahrzeugzustandes, der Fahrzeug-Registrierungsdaten oder der Beladung.

Advanced Traffic Management Systems (ATMS): ATMS-Lösungen dienen der allgemeinen Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fahrzeuge und Verkehrsteilnehmer, der Steuerung des Verkehrs zur Erzielung eines freien und ungestörten Verkehrsflusses und der Überwachung und Kontrolle des Verkehrs mittels Kameras, detektorgestützter Überwachungssysteme und Kommunikationseinrichtungen.

Public Vehicle Transportation Management Systems (PVTMS): Dieses Segment beschreibt Steuerungs- und Kontrolleinrichtungen zur Überwachung und Optimierung des öffentlichen Verkehrs.

Advanced Vehicle Information Systems (AVIS): Hierunter fallen vor allem die in den Fahrzeugen befindlichen Systeme für den Verkehrsteilnehmer (Informationssysteme).

Laut Global Industry Analysts, Mai 2008, wird der ITS-Markt in 2008 weltweit auf ca. 9,8 Mrd. USD eingeschätzt und bis 2010 auf ca. 12,5 Mrd. USD ansteigen. Das größte Segment stellt dabei ATMS mit 3,8 Mrd. USD in 2008 dar. Das am schnellsten wachsende ITS-Segment ist ETC mit einem jährlichen Wachstum von 17,1 % von 2000-2010. Das Segment ETC wird bis Ende 2010 ein Volumen von 3 Mrd. USD erreicht haben.

Marktsituation und Markttreiber

Unabhängig von der wirtschaftlichen Rezession bedeutet das weltweite Verkehrswachstum den wichtigsten Wachstumsfaktor des ITS-Marktes. Nach Analysen der EU (European Union 2006, „Energy & Transport in Figures“) ist zwischen 1995 und 2005 der Gesamtgüterverkehr jährlich um 2,8 % und insgesamt um 31,3 % gestiegen. Der Anstieg des Güterverkehrs auf der Straße betrug jährlich 3,3 % und insgesamt 37,9 %. Trotz politischen Drucks ist es nicht gelungen, Gütertransporte verstärkt auf Schiene und/oder Wasser zu verlegen. Dieses Wachstum erhöht den Finanzierungsdruck für die Straßeninfrastruktur enorm. ITS-Lösungen und hier vor allem das Segment ETC gewinnen dadurch eine enorme Bedeutung und zusätzliches Wachstumspotential.

Für das TEN-V (Trans-European Road Network), das im Jahr 2005 mit einer Gesamtlänge von 84.700 km rund ein Viertel des gesamten primären Straßennetzes umfasste, aber 40 % des Straßengüterverkehrs beförderte, wird bis 2020 ein durchschnittlicher Ausbau im Ausmaß von 4.800 km pro Jahr, davon 3.500 km bestehender Straßen, erwartet. Insbesondere den neuen Mitgliedsländern sowie den Korridoren zu diesen Ländern wird hoher Investitionsbedarf beigemessen. Im „Whitepaper: European transport policy for 2010“ hat die Europäische Kommission die Investitionskosten bis 2020 mit 600 Mrd. EUR veranschlagt. Während die Wachstumserwartungen für die Verkehrszunahme langfristig ungebrochen hoch bleiben, zeigt sich durch die Rezession eine Abnahme des Verkehrs mit daraus resultierenden Einnahmerückgängen.

Technologisch werden je nach Anwendungserfordernis neben den DSRC (Dedicated Short-Range Communication)-basierten Systemen, die dem CEN-5,8-GHz-Standard entsprechen, zunehmend satellitengestützte Systeme eingesetzt. Erhebliches Wachstumspotential wird auch der videobasierten automatischen Kennzeichenerkennung (Automatic Number Plate Recognition – ANPR) für die Kontrolle (Enforcement) und für die Gebühren-/Mauteinhebung urbaner Bereiche zuerkannt.

Im urbanen Bereich versucht man durch Stadtmaut-Systeme und intelligente Parkraumbewirtschaftung die Umwelt- und Verkehrsbelastung zu reduzieren.

Das Verkehrsaufkommen entspricht einer generellen globalen Tendenz. Insbesondere in den asiatischen Ländern wird mit gesteigertem Bedarf nach zusätzlichen ETC-Mautspuren (Lanes) in bislang traditionellen manuellen Mautsystemen gerechnet. Mit 3,4 Mio. km im Jahr 2004, zählt das Straßennetz in Indien zu den größten weltweit. Davon sind nur 2 % Autobahnen (national highways), die jedoch 40 % des Straßengüterverkehrs befördern. In China wurden zwischen 1992 und 2002 52.000 km an Autobahnen errichtet und es sind weitere 200.000 km geplant.

Der hohe Finanzierungsbedarf für die Erhaltung der Straßeninfrastruktur in den USA (Standard & Poor's Research schätzt, dass bis 2020 jährlich 92 Mrd. USD für die Erhaltung der Highways und Brücken sowie weitere 125,6 Mrd. USD für deren Verbesserung aufgewendet werden müssten) führt zu veränderten Geschäftsmodellen und dem Aufkommen privater Konzessionsmodelle. Während in Europa eine DSRC-Technologie vorherrscht, die im 5,8 GHz-Bereich operiert, werden ETC-Systeme in Nordamerika derzeit mit einer Frequenz von 915 MHz auf Basis von proprietären Protokollen betrieben. Es wird erwartet, dass die USA nach und nach auf ein grundsätzlich neues Kommunikationsverfahren im 5,9 GHz Frequenzbereich umrüsten werden.

2 Wirtschaftliche Lage des Konzerns.

2.1 Geschäftsverlauf

Die Kapsch TrafficCom Gruppe verfolgte auch in diesem Wirtschaftsjahr ihre klare Expansionsstrategie, wobei die Schwerpunkte die Aktivitäten auf dem amerikanischen und südafrikanischen Markt darstellen. Gemeinsam mit den Partnern New York State Department of Transportation, Volvo und Southwest Research Institute entwickelt Kapsch TrafficCom für das amerikanische „IntelliDrive“-Programm ein Technologieprogramm mit einer Vielzahl neuer Anwendungen für mehr Verkehrssicherheit und Mobilität von Nutzfahrzeugen. Für die Abwicklung des gewonnenen Projektes in der Region Gauteng in Südafrika beteiligte sich die Gruppe mehrheitlich an der lokalen Gesellschaft Electronic Toll Collection Pty Ltd. (ETC). Außerdem wurde die Mantelgesellschaft Triple Advanced Investments 22 (Pty) Ltd. erworben, um noch stärker am südafrikanischen Markt Fuß zu fassen.

Mit der Übernahme der restlichen Anteile an der Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, von der BRISA Gruppe wurde eine weitere Voraussetzung für die konzerninterne strategische Positionierung des Telematik-Bereiches geschaffen. Darauf folgend wurde im August 2009 die Kapsch Telematic Services Danmark ApS, Kopenhagen, gegründet und im Februar 2010 eine bestehende Mantelgesellschaft in Polen (Durante Investments sp. z o.o., Warschau) erworben, um die erwarteten Ausschreibungen abwickeln zu können. Ebenso wurden die Beteiligungsverhältnisse der slowakischen Tochtergesellschaften neu geordnet. Sämtliche Vorbereitungen wurden geschaffen, um die drei bestehenden Gesellschaften zu verschmelzen. Des Weiteren erwarb die Kapsch TrafficCom AG die ausstehenden Fremddanteile an der Kapsch Telematic Technologies Bulgaria EAD, Sofia.

Die im Januar 2009 erworbene Beteiligung in Höhe von 20,47 % an der norwegischen Q-Free ASA, einem direkten Mitbewerber wurde im Wirtschaftsjahr 2009/10 aufgrund von Kapitalerhöhungen auf nunmehr 18,46 % verwässert.

Im September 2009 vergab die South African National Roads Agency Ltd (SANRAL) den Auftrag für die Errichtung und den Betrieb eines Mautsystems für den mehrspurigen Fließverkehr (Multi-Lane Free-Flow) in der Provinz Gauteng an das von Kapsch TrafficCom angeführte Joint Venture Electronic Toll Collection (ETC). Die erste Phase umfasst die Ausrüstung von 185 km Autobahnen, die innerhalb von 18 Monaten abgeschlossen sein soll. Der darauffolgende Betriebsdienstleistungsvertrag wurde für die technische Wartung mit einer Laufzeit von 8 Jahren und für das „Transaction Clearing House“ und das „Violation Processing Centre“ mit einer Laufzeit von 5 Jahren abgeschlossen. Der Auftragswert für die Errichtung beläuft sich auf rund 117 Mio. EUR und für den Betrieb derzeit auf rund 461 Mio. EUR, der endgültige Wert kann erst mit vollständiger Kenntnis der Konfiguration des Systems bestimmt werden.

In Australien konnte die Ausschreibung für ein elektronisches Mautsystem im Gesamtvolumen von rund 4 Mio. EUR gewonnen werden. Kapsch TrafficCom wird im Rahmen des Projektes eine Multi-Lane Free-Flow (MLFF) Mautlösung auf dem Hale Street Link, einer vierspurigen Brücke in Brisbane, realisieren.

In der Tschechischen Republik wird auf knapp 1.300 Kilometer Autobahnen und Schnellstraßen Maut eingehoben. Derzeit sind rund 236 Mautstationen und ca. 500.000 OBUs in Betrieb. Am 1. Jänner 2010 wurde das Gewichtslimit für die Bemaufung von 12 auf 3,5 Tonnen reduziert. Im Rahmen des Traffic Management Systems – einer Anwendung zur aktiven Verkehrsbeeinflussung, mittels Anzeigetafeln, automatischer Verkehrsdichtemessung, visueller Erfassung und durchschnittlicher Fahrzeitermittlung – wurden weitere Phasen vom Auftraggeber abgenommen. Die Fertigstellung des Traffic Management Systems ist bis Mitte des Jahres 2010 geplant.

In Österreich werden rund 2.200 Kilometer Autobahnen und Schnellstraßen im vollelektronischen Multi-Lane Free-Flow Betrieb für LKW über 3,5 Tonnen höchstzulässiges Gesamtgewicht bemaufet. Dafür wurden seitens Kapsch TrafficCom seit 2004 die komplette zentrale und straßenseitige Infrastruktur für knapp 490 Mautstationen und mittlerweile ca. 1 Mio. OBUs (GO-Box) geliefert. Im Wirtschaftsjahr 2009/10 wurde das Autobahnnetz um die Straßenabschnitte S1, S2 und A5 im Norden von Wien um insgesamt 52 Kilometer erweitert. Kapsch TrafficCom lieferte und implementierte dafür unter anderem die Mauttechnik für 36 neue Maut- und zwei neue Kontrollstationen. Weiters wurde im Rahmen der Einführung der schadstoffklassenabhängigen Mauttarifizierung eine umfangreiche Adaptierung der Mautsystemsoftware für die Kontrolle der ordnungsgemäßen Vergebühnung vorgenommen.

Die durchschnittlich erzielte Mauttransaktionsrate lag sowohl in Österreich als auch in der Tschechischen Republik wieder auf hohem Niveau und konnte in der Tschechischen Republik von 98,2 % im Kalenderjahr 2008 auf 99,0 % im Kalenderjahr 2009 gesteigert werden, wodurch für das abgelaufene Wirtschaftsjahr erneut die vertraglich vereinbarten Bonuszahlungen lukriert werden konnten.

2.2 Ertragslage

Im Wirtschaftsjahr 2009/10 konnte die Kapsch TrafficCom Gruppe ihren Umsatz trotz der schwierigen weltwirtschaftlichen Situation um 8 % im Vergleich zum Vorjahr steigern und dieser liegt jetzt bei 216,0 Mio. EUR. Die Steigerungen kommen aus dem Segment Services, System Extensions, Components Sales (SEC) mit einem Zuwachs von 19 % und dem Segment Others (OTH) mit einer Steigerung von 4 %, während es im Segment Road Solution Projects (RSP) zu einem Rückgang von knapp 19 % gegenüber dem Vorjahr kam.

Im Segment Services, System Extensions, Components Sales (SEC) konnte der Umsatz um 26,3 Mio. EUR von 135,6 Mio. EUR auf 161,9 Mio. EUR verbessert werden. Die größten Einflußfaktoren hierfür waren die Erweiterungen im bestehenden Autobahnnetz und die Inbetriebnahme der Nordautobahn (A5) in Österreich, die Ausweitung der Mautpflicht für LKW ab 3,5 Tonnen in der Tschechischen Republik, sowie der Verkauf von Komponenten und On-Board-Units (OBUs). Der Umsatz im Segment SEC konnte in den vergangenen Wirtschaftsjahren kontinuierlich gesteigert werden und trug mit einem Anteil von 75 % maßgeblich zum Erfolg bei. Die Vorjahresmenge der ausgelieferten OBUs konnte um 30 % gesteigert werden und hat damit den bisherigen Höchststand von 3,5 Mio. Einheiten innerhalb eines Wirtschaftsjahres erreicht. Besonders positiv haben sich die Verkäufe in Australien, Frankreich und Thailand entwickelt.

Im Segment Road Solution Projects (RSP) lag der Umsatz mit 45,8 Mio. EUR um 19 % unter dem Wert des Vorjahres von 56,8 Mio. EUR. Bedingt durch die im Vorjahr erfolgten Projektfertigstellungen in der Tschechischen Republik kam es im Segment RSP zu einem Umsatzrückgang. Die laufenden Projekte in Chile und der Tschechischen Republik als auch die gewonnenen Projekte in Australien und Südafrika konnten diesen nur teilweise ausgleichen. Im abgelaufenen Wirtschaftsjahr 2009/10 gelangten mit Ausnahme des landesweiten LKW-Mautsystems in der Slowakei keine weiteren Großprojekte zur Umsetzung.

Umsatz nach Segmenten (Anteil am Umsatz)		2009/10	2008/09	+/- %	2007/08
Road Solution Projects (RSP)					
Umsatz	in Mio. EUR	45,8 (21 %)	56,8 (28 %)	-19 %	47,0 (25 %)
EBIT	in Mio. EUR	-20,9	-1,7	>-100 %	6,3
Services, System Extensions, Components Sales (SEC)					
Umsatz	in Mio. EUR	161,9 (75 %)	135,6 (68 %)	19 %	128,8 (69 %)
EBIT	in Mio. EUR	45,3	31,7	43 %	29,1
Others (OTH)					
Umsatz	in Mio. EUR	8,3 (4 %)	8,0 (4 %)	4 %	10,0 (5 %)
EBIT	in Mio. EUR	0,2	-1,0	>-100 %	-0,4

Den größten Anteil am Gesamtumsatz mit 54 % stellt die Region Europa dar, obwohl es hier im Vergleich zum Vorjahr zu einem Rückgang von knapp 5,7 Mio. EUR (-5 %) kam. In der Region Restliche Welt konnte der Umsatz um 18,9 Mio. EUR (74 %) gesteigert werden. Maßgebliche Einflßfaktoren waren die Projekte in Südafrika und Australien. Die Steigerung von 12 % in Österreich ist auf Erweiterungen im Segment SEC zurückzuführen. In der Region Amerika kam es zu einem Umsatzrückgang von 1,9 Mio. EUR (-14 %), der in den geringeren Verkäufen in Chile im Segment SEC begründet war.

Umsatz nach Regionen (Anteil am Umsatz)		2009/10	2008/09	+/- %	2007/08
Österreich	in Mio. EUR	42,4 (20 %)	37,8 (19 %)	12 %	36,6 (20 %)
Europa (exkl. Österreich)	in Mio. EUR	117,1 (54 %)	122,8 (61 %)	-5 %	105,2 (57 %)
Amerika	in Mio. EUR	12,1 (5 %)	14,0 (7 %)	-14 %	18,8 (10 %)
Restliche Welt	in Mio. EUR	44,5 (21 %)	25,6 (13 %)	74 %	25,2 (13 %)

Im Wirtschaftsjahr 2009/10 sank das Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit (EBIT) von 29,0 auf 24,5 Mio. EUR. Die EBIT-Marge verminderte sich somit von 14,5 % auf 11,4 %. Der negative Beitrag zum EBIT im Segment RSP war einerseits eine Folge des Umsatzrückganges und andererseits der Investitionen wie zum Beispiel in den Aufbau von Ressourcen für die Erschließung neuer Märkte. Der Beitrag aus dem Segment SEC konnte durch die rückwirkende Klärung der Kostenübernahme der Transaktionsabrechnungen für das landesweite elektronische LKW-Mautsystem in der Tschechischen Republik zusätzlich verbessert werden. Dies führte zu einer überdurchschnittlich hohen EBIT-Marge von 28,0 % im Jahresvergleich (2008/09: 23,4 %). Das Segment OTH hatte nur eine geringfügige, aber positive Auswirkung auf die Entwicklung des EBIT.

Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen sind um 19,9 Mio. EUR gestiegen. Der Personalaufwand erhöhte sich um 5,1 Mio. EUR, bedingt durch die gestiegene Mitarbeiterzahl (plus 76 Mitarbeiter zum Bilanzstichtag), um die benötigten Ressourcen für geplante Großprojekte und die Erschließung neuer Märkte aufzubauen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind um 2,5 Mio. EUR gestiegen. Mehrbelastungen ergaben sich bei den Mietaufwendungen bedingt durch das neue Bürogebäude am Standort Wien sowie aus höherem Vorsorgebedarf für Gewährleistungen und Garantien.

Trotz geringerer Zins- und sonstiger Erträge konnte das Finanzergebnis von -7,1 Mio. EUR auf 4,1 Mio. EUR verbessert werden. Dies ist unter anderem auch darauf zurückzuführen, dass im abgelaufenen Wirtschaftsjahr keine Wertminderung von kurzfristigen finanziellen Vermögenswerten (Wertpapiere) zu verzeichnen war.

Die Verwässerung des Anteils der an der Q-Free ASA, Norwegen, gehaltenen Beteiligung führte zu einer Umgliederung in der Bilanz und einem sich dadurch ergebenden Buchgewinn, der erfolgswirksam erfaßt wurde. Dies mündete in eine Verdoppelung des Vorsteuerergebnisses, welches somit bei 43,9 Mio. EUR (2008/09: 21,9 Mio. EUR) lag. Dadurch konnte ein Ergebnis nach Steuern von 36,5 Mio. EUR (2008/09: 16,4 Mio. EUR) erzielt werden.

2.3 Vermögenslage

Die Bilanzsumme der Kapsch TrafficCom Gruppe konnte im abgelaufenen Wirtschaftsjahr um 9 % von 324,5 Mio. EUR auf 295,1 Mio. EUR reduziert werden. Dieser Rückgang resultierte im Wesentlichen aus Veränderungen im Bereich der kurzfristigen Vermögenswerte. Ursache dafür war neben einer Verminderung der Forderungen und sonstigen kurzfristigen Vermögenswerte um 39,0 Mio. EUR auch eine Abnahme der liquiden Mittel um 12,5 Mio. EUR. Im Bereich der langfristigen Vermögenswerte kam es außerdem zu einer Umgliederung der bisher als assoziiertes Unternehmen bilanzierten Q-Free ASA, Norwegen, da die Beteiligung aufgrund von Kapitalerhöhungen unter die 20 %-Marke gesunken ist. Der Ausweis erfolgt nunmehr in den sonstigen langfristigen Finanzanlagen und Beteiligungen (31. März 2009: Anteile an assoziierten Unternehmen). Aus der im Zuge der Umgliederung erfolgenden Aufwertung auf den beizulegenden Zeitwert ergab sich ein Buchgewinn in Höhe von 14,1 Mio. EUR. Die sonstigen langfristigen Vermögenswerte konnten durch die planmäßigen Tilgungen im Zusammenhang mit dem landesweiten elektronischen LKW-Mautsystem in der Tschechischen Republik abgebaut werden. Die Veränderung in den immateriellen Vermögenswerten war auf die Übernahme der Anteile der BRISA Gruppe an der Kapsch Telematic Services GmbH zurückzuführen.

Passivseitig spiegelte sich die Bilanzverkürzung vor allem in den kurzfristigen Verbindlichkeiten wider. Die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten konnten im abgelaufenen Wirtschaftsjahr um 40,0 Mio. EUR auf 9,2 Mio. EUR (31. März 2009: 49,2 Mio. EUR) gesenkt werden. Stichtagsbezogen lagen die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 14,9 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert. Im Zusammenhang mit den vereinbarten Projektfinanzierungen in der Tschechischen Republik kam es zu einer Abnahme der sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten.

Dies führte zu einer signifikanten Verbesserung der Eigenkapitalquote auf 57,0 % per 31. März 2010 (31. März 2009: 41,4 %).

2.4 Finanzlage

Der Nettogeldfluss aus betrieblicher Tätigkeit konnte im Wirtschaftsjahr 2009/10 auf 46,5 Mio. EUR (2008/09: 42,1 Mio. EUR) verbessert werden, da sich die Veränderung des Nettoumlaufvermögens von -7,7 Mio. EUR im Vorjahr auf 17,4 Mio. EUR im Wirtschaftsjahr 2009/10 positiv entwickelte. Einen wesentlichen Einfluß darauf hatte die Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstigen Vermögenswerte.

Der Nettogeldfluss aus Investitionstätigkeit betrug im abgelaufenen Wirtschaftsjahr -15,3 Mio. EUR (2008/09: -44,8 Mio. EUR) und resultierte im Wesentlichen aus sonstigen langfristigen Vermögenswerten im Zusammenhang mit dem südafrikanischen Projekt in der Provinz Gauteng sowie aus dem Erwerb der Minderheitenbeteiligung an der Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, von der BRISA-Gruppe. Die Investitionen in Sachanlagevermögen beschränkten sich im abgelaufenen Wirtschaftsjahr vor allem auf Ersatzinvestitionen.

Der Nettogeldfluss aus Finanzierungstätigkeit lag bei -48,4 Mio. EUR (2008/09: 19,3 Mio. EUR). Der Grund dafür war im Wesentlichen der Abbau der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten in Österreich und der Tschechischen Republik.

Bedingt durch die Abflüsse aus der Finanzierungstätigkeit kam es auch zu einer Abnahme des Finanzmittelbestandes, der zum Bilanzstichtag bei 47,7 Mio. EUR (31. März 2009: 60,2 Mio. EUR) lag.

2.5 Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Verlässlichkeit und Genauigkeit der installierten ETC-Systeme

Die Mauttransaktionsrate ist eine Kennzahl für die Genauigkeit und Verlässlichkeit des Mautsystems. Sie zeigt die Anzahl der erfolgreichen in Relation zu allen potenziellen Mauterhebungstransaktionen von Fahrzeugen an, die mit einer funktionierenden OBU ausgestattet sind. Eine hohe Mauttransaktionsrate sorgt für maximale Mauterträge.

Die durchschnittliche Mauttransaktionsrate des bestehenden LKW-Mautsystems in Österreich betrug im Jahr 2009 rund 99,7 % und erreichte damit wieder das hohe Niveau des Jahres 2008.¹

Während des gleichen Zeitraumes betrug die durchschnittliche Leistungsrate des in der Tschechischen Republik installierten landesweiten elektronischen Mautsystems rund 99,0 % und lag damit um 0,8 % über dem Wert des Vorjahres (98,2 %).¹

Mitarbeiter

Die durchschnittliche Beschäftigtenzahl betrug in der Kapsch TrafficCom Gruppe im Wirtschaftsjahr 2009/10 973 Mitarbeiter. Per 31. März 2010 waren 1.023 Mitarbeiter beschäftigt.

Es wird großer Wert auf die laufende Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter gelegt. Dabei wird nicht nur die fachliche Aus- und Weiterbildung gefördert, sondern es werden auch Seminare und Trainings für die Entwicklung der Persönlichkeit bzw. Teamfähigkeit angeboten. Im Rahmen der Kapsch University werden für Mitarbeiter gezielte Schulungen angeboten. Ausgewählte Mitarbeiter werden im Rahmen des Nachwuchsführungskräfte-Programms auf die bevorstehenden Aufgaben vorbereitet.

Zur Förderung des multinationalen Mitarbeiteraustauschs gibt es ein Programm für die Arbeitsplatzrotation (Job Rotation) zwischen den Standorten.

Abhängig von der Dienstzugehörigkeit und dem Unternehmenserfolg werden von Konzernunternehmen für ihre Mitarbeiter Beiträge in eine externe Pensionsvorsorgekasse einbezahlt.

Darüber hinaus gibt es ein Mitarbeitergewinnbeteiligungsmodell, bei dem die Mitarbeiter am Gewinn der Kapsch TrafficCom Gruppe partizipieren.

Die Kapsch TrafficCom AG ist seit 2005 nach OHSAS 18001 – Arbeitssicherheits-Managementsystem zertifiziert und hat die erforderlichen Maßnahmen in ihren internen Prozessen verankert und kontrolliert diese laufend.

Umwelt

Gültige Zertifikate für Qualität nach ISO 9001 und Umwelt nach ISO 14001 liegen vor. Auch in Zukunft wird der gesellschaftlichen Verantwortung verstärkt nachgekommen werden, insbesondere die Ressourcen sollen noch schonender und verantwortungsvoller eingesetzt werden.

Corporate Social Responsibility

Im Bewusstsein ihrer gesellschaftspolitischen Verantwortung unterstützt die gesamte Kapsch Gruppe – organisiert aus der Kapsch AG – eine Vielzahl zeitgenössischer Kunst- und Kultureinrichtungen bzw. -projekte und ausgewählte Bildungsinitiativen sowie umfangreiche soziale Maßnahmen. Diese Haltung zeigt das Unternehmen nicht nur nach außen. Auch die Mitarbeiter der Kapsch TrafficCom Gruppe wissen diese nachhaltige soziale Verantwortung des Unternehmens in Form vieler Programme und Maßnahmen zu schätzen.

2.6 Risikomanagement

Als Technologieunternehmen agiert die Kapsch TrafficCom Gruppe in einem sehr dynamischen Umfeld. Risiken gehören damit zum täglichen Geschäft. Unter Risiko versteht das Unternehmen die Möglichkeit einer Abweichung von Unternehmenszielen, der Risikobegriff umfasst somit sowohl positive (Chancen) als auch negative (Risiken) Abweichungen von geplanten Zielen.

¹ Die Berechnung der Mauttransaktionsrate erfolgt nach der mit dem jeweiligen Auftraggeber individuell vereinbarten Berechnungsmethode und kann daher zwischen den Projekten nur bedingt verglichen werden.

Risikomanagement-System

Im Finanzbereich der Kapsch TrafficCom AG ist Risikomanagement als eigene Funktion positioniert. Unter der Verantwortung eines zentralen Risikomanagers erfasst und analysiert das Risikomanagement in institutionalisierten Prozessen alle relevanten Chancen und Risiken der Projekte des Konzerns und schafft damit die Basis für die zeitgerechte Planung und Umsetzung von Steuerungsmaßnahmen. Zug um Zug wird das Risikomanagement in Richtung eines unternehmensweiten Chancen- und Risikomanagements weiterentwickelt. Primäres Ziel ist dabei nicht die Risikovermeidung, sondern der kontrollierte und bewusste Umgang mit Risiken sowie die rechtzeitige Erkennung und Umsetzung sich bietender Chancen, um dadurch einen wertvollen Beitrag für die Unternehmenssteuerung zu leisten.

Die wesentlichen Risiken des Konzerns sowie die jeweiligen Risikomanagementmaßnahmen sind nachfolgend kurz erläutert.

Branchenspezifische Risiken

Volatilität des Auftragseingangs

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

Die Strategie der Kapsch TrafficCom Gruppe zielt darauf ab, durch zunehmende geografische Diversifizierung und durch zunehmende Diversifizierung des Produktportfolios sowie durch die laufende Erhöhung des Anteiles der Wartung und des Betriebes die Volatilität der Umsätze aus einzelnen Großprojekten zu reduzieren.

Risiken der Projektabwicklung

Im Zusammenhang mit der Errichtung von Systemen ist die Kapsch TrafficCom Gruppe meist vertraglich dazu verpflichtet, Leistungs- und Termingarantien abzugeben. Da es sich bei elektronischen Mautsystemen häufig um anspruchsvolle und technologisch komplexe Systeme handelt und diese innerhalb eines kurzen Zeitrahmens implementiert werden müssen, kann es aufgrund der beschränkten Zeit, die für Tests zur Verfügung steht, zu System- und Produktmängeln kommen. Werden die garantierten Leistungen nicht erreicht oder Termine überschritten, sind üblicherweise Vertragsstrafen zu leisten. Eine deutliche Verzögerung bei einem Projekt oder ein deutliches Verfehlen der garantierten Performance bei einem Projekt würde auch die Erfolgchancen bei zukünftigen Ausschreibungen für Systeme reduzieren.

Die Kapsch TrafficCom Gruppe setzt Projektmanagementmethoden und Risikomanagementverfahren 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 Gruppe unvorteilhaft sein können. Bei langfristigen Aufträgen können darüber hinaus die erzielten Margen aufgrund von Kostenänderungen von ursprünglichen Kalkulationen abweichen. Haftungen, die sich aus Verträgen der Gruppe ergeben, können Haftungen bezüglich eines Gewinnentgangs von Kunden, Produkthaftungen und andere Haftungen beinhalten. Die Kapsch TrafficCom Gruppe 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

Innovationsführerschaft

Die führende Marktposition der Kapsch TrafficCom Gruppe beruht zu einem großen Teil auf der Fähigkeit, hochwertige, effiziente und zuverlässige Systeme, Komponenten und Produkte zu entwickeln. Um diese Technologieführerschaft aufrechtzuerhalten, investiert die Kapsch TrafficCom Gruppe einen erheblichen Anteil ihres Umsatzes in Forschung und Entwicklung. Gelingt die erfolgreiche Entwicklung innovativer Systeme, Komponenten und Produkte allerdings nicht, so kann dies der Wettbewerbsposition der Kapsch TrafficCom Gruppe abträglich sein. Da die Innovationsführerschaft 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 Gruppe haben. Darüber hinaus kann sich jede Säumnis hinsichtlich des erfolgreichen Schutzes dieser Technologien negativ auf die Wettbewerbsposition der Gruppe auswirken. Andererseits könnten die Systeme, Komponenten, Produkte oder Dienstleistungen geistige Eigentumsrechte Dritter verletzen.

Die Kapsch TrafficCom Gruppe legt großen Wert auf den Schutz von Technologien und firmeneigenem Know-how, beispielsweise durch Patente und Geheimhaltungsvereinbarung mit den relevanten Vertragspartnern. Zur Vermeidung von Klagen und Gerichtsverfahren führt die Kapsch TrafficCom Gruppe laufend ein Monitoring potenzieller Property-Rights-Verletzungen durch.

Akquisition und Integration von Unternehmen im Zuge des Unternehmenswachstums

Eines der strategischen Ziele der Kapsch TrafficCom Gruppe besteht darin, durch organisches Wachstum sowie durch ausgewählte Akquisitionen und Joint Ventures international zu wachsen. In Umsetzung dieser Strategie wurden weltweit Unternehmen akquiriert und in die Gruppe eingegliedert. Im Zusammenhang mit dieser Expansionsstrategie bestehen allerdings eine Reihe von Herausforderungen, die angestrebten Ziele und Synergien zu erreichen.

Finanzrisiken

Währungsrisiko

Die Gruppe 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 Gruppe bestrebt ist, erforderlichenfalls die Nettowährungsposition der einzelnen Aufträge abzusichern, können sich Währungsschwankungen mit Wechselkursverlusten im Konzernabschluss niederschlagen (Transaktionsrisiko). Darüber hinaus ergeben sich Risiken aus der Umrechnung ausländischer Einzelabschlüsse in die Konzernwährung Euro (Translationsrisiko). Wechselkursänderungen können auch dazu führen, dass sich die Position der Kapsch TrafficCom Gruppe gegenüber den Wettbewerbern verändert. Die Aufwendungen von Kurssicherungskontrakten aus dem Wirtschaftsjahr 2009/10 zur Absicherung der Forderungen gegenüber den tschechischen Tochtergesellschaften sind in der Gewinn- und Verlustrechnung abgebildet.

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 Gruppe sichert Zinsrisiken, sofern wesentlich, durch geeignete Finanzinstrumente ab.

Personalrisiko

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

Die Kapsch TrafficCom Gruppe setzt attraktive Maßnahmen, wie beispielsweise Prämiensysteme, Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten etc. ein, um diesem Risiko entgegen zu wirken.

Rechtliche Risiken

Der Markt für Mautsysteme wird durch zahlreiche gesetzliche Bestimmungen auf Ebene der EU und auf Ebene der nationalen Gesetzgebung beeinflusst. Es besteht das Risiko, dass bestimmte Vorschriften, wie Datenschutzgesetze oder Umwelt- und Sicherheitsanforderungen, negative Auswirkungen auf die Kapsch TrafficCom Gruppe haben.

IT-Risiken

Als Technologiekonzern ist die Kapsch TrafficCom Gruppe typischen IT-Risiken in Bezug auf die Sicherheit, Vertraulichkeit und Verfügbarkeit von Daten ausgesetzt. Die Kapsch TrafficCom AG hat dafür ein IT-Risikomanagementsystem 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 Gruppe den Betrieb der Mautsysteme nach ISO 20000 (vergleiche ITIL) „IT-Service-Management“ zertifiziert.

Zusammenfassende Beurteilung der Risikosituation der Gruppe

Aus heutiger Sicht lassen sich keine Risiken erkennen, die den Fortbestand der Kapsch TrafficCom Gruppe gefährden könnten. Die zunehmende geografische Diversifizierung, die Diversifizierung des Produktportfolios, verbunden mit einem steigenden Anteil an wiederkehrenden Umsätzen (Stärkung des Segments Services, System Extensions, Components Sales) soll Risikokonzentrationen künftig weiter reduzieren.

2.7 Internes Kontrollsystem (IKS)

Mit dem Unternehmensrechtsänderungsgesetz (URÄG) 2008 wurde die 8. EU-Richtlinie in österreichisches Recht übernommen. Nach diesem Gesetz müssen kapitalmarktorientierte Gesellschaften im Konzernlagebericht neben dem Risikomanagement nunmehr auch die wichtigsten Merkmale des IKS im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess darstellen.

Die Kapsch TrafficCom AG analysiert und dokumentiert laufend die vorhandenen internen Kontrollprozesse rund um die Rechnungslegung. In den quartalsmäßig stattfindenden Sitzungen des Prüfungsausschusses (Audit Committee) wurden die bisherigen Ergebnisse dem Aufsichtsrat zur Beurteilung vorgelegt und diskutiert.

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

Wesentliche Elemente des IKS sind die regelmäßige Prüfung der Einhaltung des institutionalisierten 4-Augen-Prinzips, der Funktionstrennung und definierte Kontrollschritte zur Überwachung und Prüfung der Wirksamkeit und der Wirtschaftlichkeit der betrieblichen Tätigkeit, die Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung und die 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 aller Geschäftsfälle im Konzern erfolgt mit unterschiedlichen Softwarelösungen. In manchen Ländern ist aufgrund der Größe der Tochterunternehmen das Rechnungswesen an lokale Steuerberater ausgelagert. Die Gesellschaften liefern quartalsweise an die Konzernzentrale Berichtspakete mit allen relevanten Buchhaltungsdaten zu Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz und Cashflow. Diese Daten werden dann in das zentrale Konsolidierungssystem (Hyperion Financial Management) eingepflegt. Die Finanzinformationen werden auf Konzernebene in der Kapsch TrafficCom Controlling Abteilung überprüft und bilden die Basis für die Quartalsberichterstattung nach IFRS.

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

Der dezentralen Struktur der Kapsch TrafficCom Gruppe entsprechend liegt auch 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 in Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess, sowie für die Einhaltung der in diesem Zusammenhang bestehenden konzernweiten Richtlinien und Vorschriften in letzter Instanz verantwortlich. Die Überwachung der Einhaltung und der Wirksamkeit des IKS wird vom Head of Finance, der Controlling Abteilung und der internen Revision wahrgenommen und periodisch an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrates berichtet.

2.8 Forschung und Entwicklung

Die Kapsch TrafficCom Gruppe verfügt über ein Netz an Forschungs- und Entwicklungszentren in Wien (Österreich), Jönköping (Schweden), Buenos Aires (Argentinien) und Carlsbad (Kalifornien/USA). Die einzelnen F&E Zentren sind in Form von Kompetenz-Zentren organisiert. Die Entwicklungsaktivitäten im Bereich F&E werden dabei von der Zentrale in Wien weltweit koordiniert. Per 31. März 2010 beschäftigte die Kapsch TrafficCom Gruppe einschließlich internes Projektmanagement, Qualitätssicherung und Tests, Dokumentation, internationale Zertifizierungen und Unterstützung für Patentangelegenheiten mehr als 230 Ingenieure (31. März 2009: rund 210).

Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten haben für die Kapsch TrafficCom Gruppe im Hinblick auf die Erreichung der strategischen Ziele einen hohen Stellenwert. Das Wissen um und die Anwendbarkeit gänzlich neuer Technologien, basierend auf nationalen und internationalen Standards, stellen die Grundlage für eine erfolgreiche Geschäftsentwicklung dar und ermöglichen auch den Eintritt in neue Märkte. Der Fokus richtet sich derzeit auf Länder wie die USA, Südafrika und Südamerika. Um den hohen Anforderungen neuer Märkte, gerade auch im Time-to-Market erfolgreich zu begegnen, waren und sind F&E-Aktivitäten oftmals auch mit Akquisitionen verbunden.

Die Kapsch TrafficCom Gruppe konzentriert ihre Aktivitäten in erster Linie auf neue, innovative Anwendungen und angewandte Forschung und Entwicklung für alle Arten von ITS-Lösungen. Die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten werden in einigen Bereichen durch gemeinsame Projekte und enge Zusammenarbeit mit Universitäten, öffentlichen und privaten Instituten und Technologie- und Forschungsunternehmen ergänzt. Im abgelaufenen Wirtschaftsjahr lag der Fokus in der Entwicklung einer neuen, gemeinsamen, generischen und skalierbaren Software-Plattform, die alle wesentlichen Sensorsysteme vereint, mit dem Ziel Doppelgleisigkeiten zwischen den verschiedenen F&E-Zentren zu vermeiden und dem internationalen Vertrieb ein flexibles, kundenspezifisches und adaptierbares Produkt zur Verfügung zu stellen. Für das Komponentengeschäft wurde besonderes Augenmerk auf die Entwicklung neuer und kostengünstigerer On-Board Units (OBUs) für die Mikrowellen- (CEN/DSRC) und die Satellitentechnologie (GPS/GNSS) gelegt. Speziell für den Aufbau des US-Marktes lag der Schwerpunkt in der Entwicklung der auf WLAN-basierenden 5,9 GHz/WAVE Technologie.

Erfolgreiche Forschung ist zudem die essentielle Grundlage für die laufende Verbesserung bestehender Produkte und Systeme und die kontinuierliche Senkung von Produktions-, Installations-, Betriebs- und Wartungskosten – wesentliche Faktoren für die Aufrechterhaltung des Technologie- und Wettbewerbsvorteils.

Forschungskosten werden als Aufwand erfasst. Dasselbe gilt für Entwicklungskosten, sofern die IFRS-Kriterien für den Ansatz als immateriellen Vermögenswert nicht erfüllt werden. Infolge der Anwendung des Gesamtkostenverfahrens werden die Forschungs- und Entwicklungskosten in verschiedenen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, insbesondere unter Material- und sonstiger Produktionsaufwand, Personalkosten und Sonstiger Betriebsaufwand.

2.9 Angaben nach § 267 UGB iVm § 243a UGB

1. Das zur Gänze eingezahlte Grundkapital der Kapsch TrafficCom AG beträgt 12,2 Mio. EUR. Es ist in 12,2 Mio. Stück nennbetragslos 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 2010 befanden sich rund 31,6 % der Anteile an der Kapsch TrafficCom AG im Streubesitz. Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hielt zum Stichtag 31. März 2010 rund 68,4 % der Anteile. Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der DATAX HandelsgmbH, deren Anteile zu gleichen Teilen von der Traditio-Privatstiftung, der ALUK-Privatstiftung und der Children of Elisabeth-Privatstiftung, jeweils Privatstiftungen nach dem österreichischen Privatstiftungsgesetz, gehalten werden. Es gab zum Stichtag 31. März 2010 keinen weiteren Aktionär, der mehr als 5 % 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 Vorstands und des Aufsichtsrats.
7. Die Gesellschaft verfügt über ein genehmigtes Kapital von 0,8 Mio. EUR. Hinsichtlich dieses genehmigten Kapitals wurde das Bezugsrecht der Aktionäre ausgeschlossen. Der Vorstand kann das genehmigte Kapital mit Zustimmung des Aufsichtsrats innerhalb von fünf Jahren ab Eintragung der in der Hauptversammlung vom 15. Mai 2007 beschlossenen Ermächtigung in das Firmenbuch ausnutzen.
8. Es bestehen keine Vereinbarungen, die im Fall eines öffentlichen Übernahmeangebots wirksam werden.
9. Es bestehen keine Entschädigungsvereinbarungen zwischen Kapsch TrafficCom AG und ihren Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines öffentlichen Übernahmeangebots.

2.10 Ausblick und Ziele

Mit Blick auf das Wirtschaftsjahr 2010/11 sieht die Gesellschaft die Entwicklungen auf ihren Märkten auch unter den geänderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen langfristig durchaus optimistisch. Insbesondere werden die Realisierung des Projektes in Südafrika sowie die Teilnahme an den erwarteten Ausschreibungen bzw. Projektvergaben in Frankreich, Polen, Ungarn, Slowenien und Dänemark das Wirtschaftsjahr prägen.

2.11 Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Beteiligungen

Am 1. April 2010 wurden durch die Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, 60 % der Anteile an der PayVend F&P A/S, Kopenhagen, zu einem Preis von 0,75 Mio. EUR gekauft und die Gesellschaft dann auf Kapsch Telematic Services Solutions A/S umfirmiert.

In Südafrika erwarb die Kapsch TrafficCom AG am 8. April 2010 über die Triple Advanced Investments 22 (Pty) im Rahmen einer Kapitalerhöhung 51,43 % des erhöhten Aktienkapitals der TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Kapstadt. Der Gegenwert der Kapitalerhöhung betrug insgesamt 75 Mio. Rand (rund 8 Mio. EUR). Die Umfirmierung der Triple Advanced Investments 22 (Pty) in Kapsch TrafficCom Holding SA ist in Umsetzung.

Erweiterung des Vorstandes

Mit Wirkung zum 1. April 2010 wurde André Laux zum dritten Mitglied des Vorstandes bestellt.

Wien, am 14. Mai 2010



Mag. Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstandes



Ing. Erwin Toplak
Mitglied des Vorstandes



André Laux
Mitglied des Vorstandes

Erklärung der gesetzlichen Vertreter.

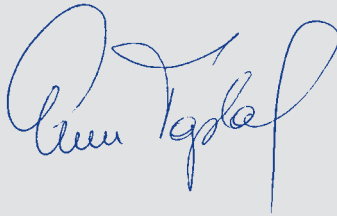
Erklärung der gesetzlichen Vertreter gemäß § 82 Abs. 4 Z 3 BörseG.

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

Wien, am 14. Mai 2010



Mag. Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstandes



Ing. Erwin Toplak
Mitglied des Vorstandes



André Laux
Mitglied des Vorstandes

Konzernabschluss zum 31. März 2010.

Gesamterfolgsrechnung.

Alle Beträge in EUR	Erläuterungen	2009/10	2008/09
Umsatzerlöse	(1)	216.012.391	200.281.637
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	10.938.947	2.612.709
Veränderung des Bestandes an Fertigerzeugnissen, unfertigen Erzeugnissen sowie an noch nicht abrechenbaren Leistungen	(3)	5.135.163	4.656.943
Andere aktivierte Eigenleistungen		15.707	145.729
Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen	(4)	-98.041.051	-78.143.939
Personalaufwand	(5)	-59.701.767	-54.637.097
Aufwand für planmäßige Abschreibungen	(6)	-7.485.401	-6.031.349
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(7)	-42.333.317	-39.882.867
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit		24.540.673	29.001.766
Finanzerträge	(8)	9.260.153	12.076.245
Finanzaufwendungen	(8)	-5.134.662	-19.211.633
Finanzergebnis	(8)	4.125.491	-7.135.388
Erträge aus assoziierten Unternehmen	(14)	15.243.465	0
Ergebnis vor Steuern		43.909.629	21.866.378
Ertragsteuern	(9)	-7.398.920	-5.498.770
Periodenergebnis		36.510.709	16.367.608
Sonstiger Gesamterfolg			
Im Eigenkapital erfasste Wertänderungen:			
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte		2.776.231	780.930
Effekte aus alineaen Kapitalerhöhungen bei assoziierten Unternehmen		69.121	0
Währungsumrechnungsdifferenzen		3.798.590	-4.291.896
Steuern, soweit auf im Eigenkapital erfasste Wertänderungen entfallend		-757.790	44.573
Sonstiger Gesamterfolg der Periode nach Steuern	(10)	5.886.150	-3.466.394
Gesamterfolg der Periode		42.396.859	12.901.215
Periodenergebnis, zurechenbar:			
Anteilseigner der Gesellschaft		32.215.536	12.976.941
Ergebnisanteil von Minderheitsgesellschaftern		4.295.173	3.390.667
		36.510.709	16.367.608
Gesamterfolg der Periode, zurechenbar:			
Anteilseigner der Gesellschaft		37.676.550	9.772.685
Ergebnisanteil von Minderheitsgesellschaftern		4.720.309	3.128.530
		42.396.859	12.901.215
Ergebnis je Aktie aus dem Periodenergebnis, das den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar ist (in EUR)	(29)	2,64	1,06
Ergebnis je Aktie aus dem Periodenergebnis, das den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar ist (in EUR), bereinigt *)	(29)	1,49	1,06

*) bereinigt um die Aufwertung der Beteiligung an der Q-Free ASA, Norwegen (siehe Erläuterung 29).

Konsolidierte Bilanz.

Alle Beträge in EUR	Erläuterungen	31. März 2010	31. März 2009
AKTIVA			
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	(12)	15.823.618	16.886.895
Immaterielles Anlagevermögen	(13)	28.528.781	26.089.490
Anteile an assoziierten Unternehmen	(14)	0	12.302.472
Sonstige langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen	(15)	38.937.076	3.784.450
Sonstige langfristige Vermögenswerte	(16)	8.480.571	18.423.234
Latente Steueransprüche – Forderungen an den Gruppenträger	(22)	1.302.201	1.300.938
Latente Steueransprüche – nicht die steuerliche Gruppe betreffend	(22)	8.347.863	6.940.884
		101.420.110	85.728.363
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	(17)	37.582.150	34.219.784
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	(18)	101.448.315	140.408.909
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	(15)	6.897.848	3.945.728
Liquide Mittel	(19)	47.743.108	60.229.653
		193.671.421	238.804.074
Summe Aktiva		295.091.531	324.532.437
EIGENKAPITAL			
Kapital und Rücklagen, die den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar sind			
Grundkapital	(20)	12.200.000	12.200.000
Kapitalrücklage		70.077.111	70.077.111
Konzernbilanzgewinn und andere Rücklagen		80.936.724	47.769.158
		163.213.835	130.046.268
Minderheitenanteile		5.034.869	4.193.524
Summe Eigenkapital		168.248.704	134.239.792
VERBINDLICHKEITEN			
Langfristige Verbindlichkeiten			
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(21)	10.060.250	10.060.250
Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	(23)	14.316.080	14.214.016
Langfristige Rückstellungen	(26)	582.733	524.042
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	(24)	9.353.264	14.773.324
Latente Steuerschulden – Verbindlichkeiten gegenüber dem Gruppenträger	(22)	1.812.366	1.653.383
Latente Steuerschulden – nicht die steuerliche Gruppe betreffend	(22)	1.471.490	217.025
		37.596.183	41.442.040
Kurzfristige Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten		41.332.197	56.253.018
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	(25)	25.932.719	25.316.061
Kurzfristige Steuerverbindlichkeiten		5.900.286	7.449.143
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(21)	9.236.566	49.209.541
Kurzfristige Rückstellungen	(26)	6.844.878	10.622.842
		89.246.646	148.850.605
Summe Verbindlichkeiten		126.842.829	190.292.645
Summe Passiva		295.091.531	324.532.437

Entwicklung des Eigenkapitals.

Alle Beträge in EUR					
	Den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar			Minderheiten- anteile	Summe Eigenkapital
	Grundkapital	Kapitalrücklage	Konzernbilanzgewinn und andere Rücklagen		
Stand 31. März 2008	12.200.000	70.077.111	48.976.473	2.123.011	133.376.596
Dividende für 2007/08			-10.980.000	-1.058.019	-12.038.019
Gesamterfolg			9.772.685	3.128.530	12.901.215
Stand 31. März 2009	12.200.000	70.077.111	47.769.158	4.193.524	134.239.792
Dividende für 2008/09			-6.100.000	-2.287.948	-8.387.948
Effekte aus Erwerb von Minderheiten			1.591.015	-1.591.015	0
Gesamterfolg			37.676.550	4.720.309	42.396.859
Stand 31. März 2010	12.200.000	70.077.111	80.936.724	5.034.869	168.248.704

Konsolidierte Geldflussrechnung.

Alle Beträge in EUR	Erläuterungen	2009/10	2008/09
Geldfluss aus betrieblicher Tätigkeit			
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit		24.540.673	29.001.766
Berichtigungen um nicht zahlungswirksame Posten und sonstige Überleitungen:			
Abschreibungen	(6)	7.485.401	6.031.349
Erhöhung bzw. Abnahme der Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	(23)	102.064	125.079
Veränderung sonstiger langfristiger Verbindlichkeiten und Rückstellungen	(24, 26)	58.691	-39.109
Zu- und Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (langfristig)	(16)	9.911.672	36.613.599
Zu- und Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (langfristig)	(24)	-5.494.549	-11.376.358
Sonstige (netto)		3.243.138	-3.479.570
		39.847.090	56.876.755
Veränderungen des Nettoumlaufvermögens:			
Zu-/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger Vermögenswerte	(18)	38.826.166	-4.571.823
Zu-/Abnahme der Vorräte	(17)	-3.362.366	-8.485.405
Zu-/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger kurzfristiger Verbindlichkeiten		-14.304.162	13.033.471
Zu-/Abnahme der kurzfristigen Rückstellungen	(26)	-3.777.964	-7.627.003
		17.381.674	-7.650.760
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit		57.228.764	49.225.995
Zinseinnahmen	(8)	676.682	2.025.158
Zinsausgaben	(8)	-2.642.103	-3.698.830
Nettozahlungen von Ertragsteuern		-8.808.142	-5.454.731
Nettogeldfluss aus betrieblicher Tätigkeit		46.455.200	42.097.592

Alle Beträge in EUR	Erläuterungen	2009/10	2008/09
Geldfluss aus Investitionstätigkeit			
Ankauf von Sachanlagen	(12)	-3.878.745	-17.542.971
Ankauf von immateriellem Anlagevermögen	(13)	-957.846	-4.687.266
Ankauf von Wertpapieren und Beteiligungen und sonstigen langfristigen Finanzanlagen	(15)	-6.279.899	-383.060
Zahlungen für den Erwerb von Gesellschaften (abzüglich der liquiden Mittel dieser Gesellschaften)		0	-11.570.796
Zahlungen für den Erwerb vom Minderheitsanteilen		-4.226.308	0
Zahlungen für den Erwerb von Anteilen an at-equity-konsolidierten Gesellschaften	(14)	-103.918	-12.302.472
Einnahmen aus dem Verkauf von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		144.624	1.703.650
Einnahmen aus dem Verkauf von Wertpapieren		0	13.358
Nettogeldfluss aus Investitionstätigkeit		-15.302.092	-44.769.557
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit			
An die Aktionäre der Gesellschaft gezahlte Dividende		-6.100.000	-10.980.000
An die Minderheitsaktionäre von Konzerngesellschaften gezahlte Dividende		-2.287.948	-1.058.019
Zunahme sonstiger langfristiger Finanzverbindlichkeiten	(21)	0	10.060.250
Abnahme sonstiger langfristiger Finanzverbindlichkeiten	(21)	0	-10.581.243
Zunahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	(21)	1.937.233	71.090.878
Abnahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	(21)	-41.910.208	-39.263.120
Nettogeldfluss aus Finanzierungstätigkeit		-48.360.924	19.268.746
Netto-Abnahme/Zunahme des Finanzmittelbestands		-17.207.816	16.596.781
Entwicklung des Finanzmittelbestands			
Anfangsbestand	(19)	60.229.653	47.428.544
Netto-Abnahme/Zunahme des Finanzmittelbestands		-17.207.816	16.596.781
Auswirkungen von Wechselkursänderungen auf den Finanzmittelbestand		4.721.271	-3.795.672
Endbestand	(19)	47.743.108	60.229.653

Konzernanhang.

Allgemeine Informationen.

Die Kapsch TrafficCom Gruppe 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
- Services, System Extensions, Components Sales
- Others

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, welches von der Tochtergesellschaft Kapsch Components KG abgewickelt wird. Es handelt sich dabei um Engineering-Lösungen, elektronische Fertigung und Logistikdienstleistungen für verbundene Unternehmen und Drittkunden.

Konzernstruktur.

Oberste Konzerngesellschaft des Kapsch-Konzerns ist die DATAX HandelsgmbH, Wien. Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, Wien, eine 100 %ige Tochtergesellschaft der DATAX HandelsgmbH, war bis Juni 2007 Alleingesellschafter der Muttergesellschaft Kapsch TrafficCom AG. Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hat ihren Anteil im Zuge eines Initial Public Offerings im Juni 2007 sowie durch weitere Anteilsverschiebungen im zum 31. März 2009 endenden Geschäftsjahr auf 68,42 % reduziert.

Konsolidierungskreis.

Die Muttergesellschaft Kapsch TrafficCom AG ist eine Aktiengesellschaft, eingetragen und ansässig in Wien, Österreich. Die Adresse ihres eingetragenen Firmensitzes ist A-1120 Wien, Am Europlatz 2. Die Aktien der Muttergesellschaft notieren seit 26. Juni 2007 im Segment Prime Market der Wiener Börse.

Die folgenden Tochtergesellschaften sind in den Konsolidierungskreis einbezogen:

- ArtiBrain Software Entwicklungsgesellschaft mbH, Wien
- Durante Investments sp. z o.o., Polen **)
- Electronic Toll Collection (PTY) Ltd., Südafrika *)
- Jibesoev GmbH, Wien
- Kapsch Components GmbH, Wien
- Kapsch Components KG, Wien
- Kapsch Telematic Services Danmark ApS, Dänemark *)
- Kapsch Telematic Services GmbH, Wien
- Kapsch Telematic Services GmbH Deutschland, Deutschland
- Kapsch Telematic Services Kft, Ungarn
- Kapsch Telematic Services spol. s r.o., Tschechien
- Kapsch Telematik Technologies Bulgaria AD, Bulgarien

- Kapsch TrafficCom (M) Sdn Bhd, Malaysia
- Kapsch TrafficCom AB, Schweden
- Kapsch TrafficCom Argentina S.A., Argentinien
- Kapsch TrafficCom Australia Pty Ltd., Australien
- Kapsch TrafficCom Construction & Realization spol. s r.o., Tschechien
- Kapsch TrafficCom Kazakhstan LLC, Kasachstan *)
- Kapsch TrafficCom U.S. Corp., USA
- Kapsch TrafficCom d.o.o., Slowenien
- Kapsch TrafficCom France SAS, Frankreich
- Kapsch TrafficCom Holding Corp., USA
- Kapsch TrafficCom Inc., USA
- Kapsch TrafficCom Limited, UK
- Kapsch TrafficCom Ltd., Neuseeland
- Kapsch TrafficCom Russia ooo, Russland
- Kapsch TrafficCom S.r.l., Italien
- Kapsch TrafficCom South Africa (Pty) Ltd., Südafrika
- Kapsch TrafficCom Chile S.A., Chile
- Kapsch-Busi S.p.A., Italien
- PREMID, a.s., Slowakei
- Triple Advanced Investments 22 (Pty) Ltd., Südafrika **)
- VTI Industrials (Pty) Ltd., Südafrika

*) Neugründung im Geschäftsjahr 2009/10

**) Erwerb einer Mantelgesellschaft im Geschäftsjahr 2009/10

Die Kapsch TrafficCom SK Construction & Realization s.r.o., Slowakei, und die Kapsch Telematik Services SK s.r.o., Slowakei, wurden im Geschäftsjahr 2009/10 auf die PREMID, a.s., Slowakei, als aufnehmende Gesellschaft verschmolzen. Die DPS Automation Chile S.A., Chile, wurde im Geschäftsjahr 2009/10 auf die Kapsch TrafficCom Chile S.A., Chile, als aufnehmende Gesellschaft verschmolzen. Durch Kauf aller Anteile an der Jibesoef GmbH, Wien (vormals BRISA ACCESS Europe GmbH, Wien) wurde im Geschäftsjahr 2009/10 ein Minderheitenanteil in Höhe von 7 % an der Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, erworben.

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.

Gemäß § 245a UGB wurde der Konzernabschluss zum 31. März 2010 in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, aufgestellt. Der Konzernabschluss wurde in Euro (EUR) erstellt. Der Konzernabschluss zum 31. März 2010 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.

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 Vorstands auf den laufenden Transaktionen basieren, können die tatsächlichen Werte letztendlich von diesen Schätzungen abweichen. Jene Bereiche, die ein hohes Maß an Schätzung oder Komplexität aufweisen, oder Bereiche, wo Annahmen und Schätzungen von großer Bedeutung für den Konzernabschluss sind, werden in Erläuterung 21 dargelegt.

a) Neue und geänderte Standards und Interpretationen, die von der EU übernommen wurden und im Geschäftsjahr erstmalig angewendet wurden:

IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“ ersetzt den bestehenden IAS 1. Die wesentlichen Änderungen gegenüber der Vorversion bestehen darin, dass ein Unternehmen a) alle Veränderungen des Eigenkapitals, die nicht aufgrund der Eigentümerstellung erfolgen entweder in einer Gesamtergebnisrechnung oder in zwei Aufstellungen (einer eigenständigen Gewinn- und Verlustrechnung und einer Überleitung zum Gesamtergebnis) ausweisen muss und b) eine Darstellung der Vermögenslage (Bilanz) zu Beginn der frühesten Vergleichsperiode als Teil eines vollständigen Abschlusses zeigen muss, wenn das Unternehmen eine Bilanzierungs- oder Bewertungsmethode rückwirkend anwendet oder es sich für eine rückwirkende Neudarstellung entscheidet und c) die Ertragsteuer in Bezug auf jede Komponente des sonstigen Ergebnisses angeben muss und d) Anpassungen infolge von Umgliederungen im Hinblick auf Komponenten des sonstigen Ergebnisses angeben muss. Durch die erstmalige Anwendung haben sich geringfügige Änderungen in der Darstellung der Ergebnisrechnung und der Eigenkapitalveränderungsrechnung ergeben.

IFRS 8 „Geschäftssegmente“ ersetzt IAS 14 „Segmentberichterstattung“. Der neue Standard sieht die Anwendung des „Management Approach“ vor, wonach Geschäftssegmente wie bei der internen Berichterstattung des Managements verwendet werden. Aus der erstmaligen Anwendung ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Darstellung des Konzernabschlusses.

Alle anderen neu anzuwendenden Regelungen (Standards, Standardänderungen, Interpretationen), die im Geschäftsjahr erstmals verpflichtend anzuwenden waren, hatten keine wesentliche Auswirkung auf den Konzernabschluss.

b) Neue von der Europäischen Union übernommene Standards und Interpretationen:

IFRS 3 (überarbeitet) „Unternehmenszusammenschlüsse“ und IAS 27 (Änderungen) „Konzern- und separate Einzelabschlüsse“ (gültig für Berichtsperioden, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen). Im Falle zukünftiger Unternehmenszusammenschlüsse, die in den Anwendungsbereich dieses Standards fallen, plant die Gesellschaft, die geänderten Standards für Berichtsperioden anzuwenden, die am oder nach dem 1. April 2010 beginnen.

Eine Reihe von weiteren Änderungen von Standards sowie Interpretationen wurden publiziert und von der Europäischen Union übernommen. Die Auswirkungen dieser Regelungen auf den Konzernabschluss der Gesellschaft sind nicht wesentlich und werden daher im Detail nicht dargestellt.

c) Standards, Interpretationen und Änderungen zu publizierten Standards, die von der Europäischen Union noch nicht übernommen wurden und für den Konzern nicht relevant sind:

Eine Reihe von Änderungen von Standards, ein neuer Standard und eine neue Interpretation bzw. eine geänderte Interpretation wurden bereits publiziert, aber von der Europäischen Union noch nicht übernommen. Die Auswirkungen dieser Regelungen auf den Konzernabschluss der Gesellschaft sind nicht wesentlich bzw. kann deren Auswirkung noch nicht ausreichend beurteilt werden und daher werden sie im Detail nicht näher dargestellt.

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 vom Aufsichtsrat noch nicht festgestellt worden. Der Aufsichtsrat und, im Fall der Vorlage an die Hauptversammlung, die Hauptversammlung könnten den Jahresabschluss in einer Weise abändern, welche die Darstellung des Konzernabschlusses beeinflussen würde.

2 Konsolidierung.

a) Tochtergesellschaften

Tochtergesellschaften sind Unternehmen, an denen der Konzern direkt oder indirekt eine Beteiligung im Ausmaß von mehr als der Hälfte der Stimmrechte hält oder bei welchen er auf andere Weise einen beherrschenden Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik ausüben kann. Solche Tochtergesellschaften werden ab dem Zeitpunkt in die Konsolidierung einbezogen, ab dem die Gruppe einen beherrschenden Einfluss ausüben kann, und werden ab dem Zeitpunkt, zu dem dieser beherrschende Einfluss nicht mehr gegeben ist, entkonsolidiert. Alle konzerninternen Salden und Transaktionen wurden eliminiert. Die Bilanzierungsmethoden der Tochtergesellschaften wurden an die einheitlich im Konzern angewendeten Methoden erfasst. Minderheitsanteile, falls vorhanden, werden gesondert ausgewiesen.

Der Konzern behandelt Transaktionen mit Minderheiten grundsätzlich in gleicher Weise wie Transaktionen mit Anteilseignern des Konzerns. Für Käufe von Minderheiten wird die Differenz zwischen dem bezahlten Entgelt und dem entsprechenden erworbenen Anteil am Buchwert des Nettovermögens der Tochtergesellschaft vom Eigenkapital abgezogen. Gewinne oder Verluste aus der Veräußerung an Minderheiten werden auch im Eigenkapital erfasst. Für Veräußerungen an Minderheiten werden die Differenzen zwischen erhaltenen Erträgen und dem entsprechenden Anteil der Minderheit ebenfalls im Eigenkapital erfasst.

Die Erwerbsmethode wird für die Bilanzierung beim Erwerb von Tochtergesellschaften durch den Konzern angewendet. Die Kosten der Akquisition werden als beizulegender Zeitwert der übertragenen Vermögenswerte, der ausgegebenen Aktien und der zum Transaktionsdatum eingegangenen oder übernommenen Verbindlichkeiten gemessen, zuzüglich der dem Erwerb direkt zurechenbaren Kosten. Identifizierbare erworbene Vermögenswerte und Schulden und Eventualschulden, die bei einem Unternehmenszusammenschluss übernommen wurden, werden anfangs zu ihrem jeweiligen beizulegenden Zeitwert am Akquisitionstag bewertet, unabhängig vom Ausmaß eines Minderheitenanteils. Der Überhang der Akquisitionskosten über den Zeitwert des Konzernanteils an identifizierbaren erworbenen Nettovermögenswerten wird als Firmenwert ausgewiesen. Wenn die Akquisitionskosten niedriger als der Zeitwert der Nettovermögenswerte der erworbenen Tochtergesellschaft sind, wird die Differenz direkt in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen.

Der Firmenwert wird zumindest einmal jährlich auf Wertminderung geprüft bzw. immer dann, wenn es Hinweise auf eine Wertminderung gibt. Wurde ein Wertminderungsbedarf festgestellt, wird der Firmenwert unverzüglich um die Höhe der Wertminderung abgeschrieben. Zuschreibungen auf den Firmenwert werden nicht vorgenommen. Der Firmenwert wird zum Zweck der Überprüfung des Wertminderungsbedarfs den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zugeordnet. Die Zuordnung erfolgt an jene zahlungsmittelgenerierenden Einheiten oder Gruppen von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, die voraussichtlich vom Firmenzusammenschluss profitieren werden und bei welchen der Firmenwert entstanden ist.

b) Assoziierte Unternehmen

Assoziierte Unternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert. 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. Der Anteil des Konzerns an den Veränderungen bei den Gewinnen oder Verlusten seiner assoziierten Unternehmen nach dem Erwerb wird in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst und sein Anteil an den Veränderungen der Rücklagen nach dem Erwerb wird in den Rücklagen erfasst. Der Firmenwert aus dem Erwerb von assoziierten Unternehmen wird abzüglich etwaiger Wertminderungsverluste unter den Beteiligungen an assoziierten Unternehmen ausgewiesen.

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

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.

c) Transaktionen und Salden

Konzerninterne Forderungen und Verbindlichkeiten, Erträge, Aufwendungen und eventuelle Zwischenergebnisse werden eliminiert, sofern sie nicht von untergeordneter Bedeutung für die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sind.

3 Währungsumrechnung.

a) Umrechnung ausländischer Abschlüsse

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung ausländischer Unternehmen wird zu den durchschnittlichen Wechselkursen des Geschäftsjahres, die Bilanz zum jeweiligen Mittelkurs der Fremdwährung am Bilanzstichtag in die Berichtswährung des Konzerns umgerechnet. Wechselkursdifferenzen, die aus der Umrechnung von Anteilen an Tochtergesellschaften entstehen, werden im Eigenkapital unter dem Posten „Währungsumrechnungsdifferenzen“ ausgewiesen. Bei Verkauf von ausländischen Unternehmen werden solche Umrechnungsdifferenzen in der Gewinn- und Verlustrechnung als Teil des Gewinnes/Verlustes aus dem Verkauf von Anteilen an verbundenen Unternehmen dargestellt.

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

b) Transaktionen in fremder Währung

Transaktionen in Fremdwährungen werden zum Wechselkurs am Tag der Transaktion in die Berichtswährung umgerechnet. Gewinne und Verluste, die aus der Abwicklung von solchen Transaktionen und aus der Umrechnung monetärer Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährungen resultieren, sind in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Nicht monetäre Posten der Bilanz werden zu historischen Kursen und nicht monetäre Posten, die zum niedrigeren beizulegenden Wert (Nettoveräußerungswert) bewertet wurden, zu dem zum Zeitpunkt der Wertermittlung geltenden Wechselkurs umgerechnet.

4 Finanzinstrumente und Risikomanagement.

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

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

a) Fremdwährungsrisiko

Unter Fremdwährungsrisiko versteht man jenes Risiko, das durch Wertschwankungen bei den Finanzinstrumenten, anderen Bilanzposten (z. B. Forderungen und Verbindlichkeiten) und/oder Zahlungsströmen aufgrund von Währungsschwankungen entsteht.

Ein Wechselkursrisiko besteht insbesondere, wenn Geschäftstransaktionen in einer Währung durchgeführt werden oder im Zuge der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit entstehen könnten, die nicht mit der funktionalen Währung der Gesellschaft übereinstimmt (im Weiteren als „Fremdwährung“ bezeichnet).

Der Konzern agiert international und ist einem Fremdwährungsrisiko ausgesetzt, das aus den Risiken von verschiedenen Währungen resultiert, vor allem hinsichtlich der tschechischen Krone. 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 angeführten Währungen zum Stichtag 31. März 2010 (31. März 2009) um den unten angeführten Prozentsatz („Volatilität“) verändert, wären die Vorsteuergewinne, sofern alle anderen Variablen konstant geblieben wären, um die folgenden Beträge höher bzw. niedriger ausgefallen.

Währung	Volatilität	Hypothetische Ergebnisänderung in TEUR	
		2009/10	2008/09
CZK	10 %	2.991	1.895
SEK	10 %	3	102
USD	10 %	149	201
ZAR	10 %	160	0

b) Zinsrisiko

Unter Zinsrisiko versteht man das Risiko, das aus den Wertschwankungen von Finanzinstrumenten, anderen Bilanzposten (z. B. Forderungen und Verbindlichkeiten) und/oder Zahlungsströmen aufgrund von Schwankungen bei den Marktzinssätzen entsteht.

Für festverzinsliche Bilanzposten umfasst das Risiko das Barwertrisiko. Im Fall, dass der Marktzinssatz für Finanzinstrumente schwankt, kann entweder ein Gewinn oder ein Verlust resultieren, wenn das Finanzinstrument vor Fälligkeit veräußert wird.

Für variabel verzinsten Bilanzposten bezieht sich das Risiko auf den Zahlungsstrom. Bei variabel verzinsten Finanzinstrumenten können Anpassungen in den Zinssätzen von Änderungen bei den Marktzinssätzen resultieren. Solche Veränderungen würden Änderungen bei Zinszahlungen zur Folge haben. Variabel verzinsten (sowohl kurzfristige und langfristige) Finanzverbindlichkeiten machen den Großteil der verzinsten Bilanzposten aus. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. März 2010 um 100 Basispunkte höher (niedriger) gewesen wäre, hätte dies – wie im Vorjahr – keine wesentliche Auswirkung auf das Konzernergebnis. Zum Bilanzstichtag waren keine derivativen Finanzinstrumente zur Absicherung des Zinsrisikos vorhanden.

c) Kreditrisiko

Als Teil des Risikomanagements des Konzerns unterhält der Konzern Geschäftsbeziehungen nur mit als kreditwürdig eingestuften Dritten und hat Richtlinien eingeführt, um sicherzustellen, dass der Konzern Kunden mit entsprechender Bonität beliefert. Zusätzlich überwacht der Konzern laufend seine Forderungssalden, um sein Risiko hinsichtlich uneinbringlicher Forderungen zu beschränken. Bestimmte Konzernrichtlinien beschränken das Kreditlimit gegenüber einzelnen Finanzinstitutionen, je nach Bonitätsbeurteilung der Institution. Es besteht mit Ausnahme des tschechischen Mautprojektes (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 Ausfallsrisiko der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kann basierend auf den Erfahrungen des Konzerns als niedrig eingestuft werden.

d) Liquiditätsrisiko

Vorsichtiges Liquiditätsrisikomanagement setzt die Gewährleistung des Vorhandenseins ausreichender Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie die Möglichkeit der Finanzierung über eine adäquate Höhe von bereitgestellten Kreditlinien voraus. Die Gewährleistung einer angemessenen Liquidität ist gemäß dem österreichischen Unternehmensrecht für jedes Unternehmen verpflichtend. Der Konzern stellt die Liquidität durch vorhandene Kreditlinien sicher.

e) Kapitalmanagement

Die Ziele des Konzerns im Hinblick auf das Kapitalmanagement liegen zum einen in der Sicherstellung der Unternehmensfortführung, um den Anteilseignern weiterhin Erträge und den anderen Interessenten die ihnen zustehenden Leistungen bereitzustellen, zum anderen in der Aufrechterhaltung einer optimalen Kapitalstruktur.

Der Konzern überwacht sein Kapital auf Basis des Verschuldungsgrads, berechnet aus dem Verhältnis von Nettoverschuldung zum Eigenkapital. Die Nettoverschuldung (das Nettoguthaben) setzt sich zusammen aus langfristigen und kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten abzüglich liquider Mittel, Bankguthaben und kurzfristiger Wertpapiere.

Alle Beträge in TEUR	2009/10	2008/09
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	10.060	10.060
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	9.237	49.210
Summe Finanzverbindlichkeiten	19.297	59.270
Liquide Mittel und Bankguthaben	47.743	60.230
Kurzfristige Wertpapiere	6.898	3.946
Nettoguthaben	35.344	4.906
Eigenkapital	168.249	134.240
Verschuldungsgrad	n.e.	n.e.

Zum Bilanzstichtag 31. März 2010 bestand – wie im Vorjahr – im Wesentlichen aufgrund des im Jahr 2007 erfolgten Börsenganges ein deutliches Nettoguthaben (Überhang der liquiden Mittel, Bankguthaben und kurzfristigen Wertpapiere über die Finanzverbindlichkeiten), sodass der Verschuldungsgrad nicht ermittelbar ist. Das Nettoguthaben wird im Hinblick auf geplante Akquisitionen und die Finanzierung zukünftiger Projekte vorgehalten.

5 Forschungs- und Entwicklungskosten.

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

- a) es ist technisch möglich, den immateriellen Vermögenswert fertigzustellen, so dass er zur Nutzung oder zum Verkauf verfügbar ist;
- b) 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 wahrscheinlichen zukünftigen wirtschaftlichen Nutzen erzielen wird;
- e) angemessene technische, finanzielle und andere Ressourcen sind verfügbar, um die Entwicklung abzuschließen und den immateriellen Vermögenswert zu nutzen oder zu verkaufen; und
- f) die Aufwendungen, die dem immateriellen Vermögenswert während seiner Entwicklung zuordenbar sind, können verlässlich gemessen werden.

Sonstige Entwicklungskosten, die diese Kriterien nicht erfüllen, werden als Aufwand erfasst. Entwicklungskosten, die zuvor als Aufwand erfasst wurden, werden in darauffolgenden Perioden nicht als Vermögenswert ausgewiesen. Aktivierte Entwicklungskosten werden als immaterielle Vermögenswerte ausgewiesen und ab jenem Zeitpunkt linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer, höchstens jedoch 3 Jahre, abgeschrieben, zu dem der Vermögenswert zur Nutzung bereit ist.

Die Entwicklungskosten werden jährlich einem Wertminderungstest gemäß IAS 36 unterzogen.

6 Immaterielles Anlagevermögen.

Anschaffungskosten für Computersoftware, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte werden aktiviert und linear über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Diese beträgt 4 bis 30 Jahre. Wenn ein auslösendes Ereignis eintritt, wird der Buchwert jedes immateriellen Vermögenswertes auf einen Wertminderungsbedarf überprüft.

7 Sonstiges Finanzvermögen.

a) Wertpapiere

Die unter den langfristigen Vermögenswerten ausgewiesenen Finanzanlagen sowie die sonstigen kurzfristigen finanziellen Vermögenswerte betreffen ausschließlich zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere. Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere werden zu ihrem beizulegenden Zeitwert ausgewiesen. Nicht realisierte Gewinne und Verluste, die aus Veränderungen im beizulegenden Zeitwert entstehen, werden im Eigenkapital unter einem separaten Posten ausgewiesen.

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

Zu jedem Bilanzstichtag überprüft der Konzern, ob es objektive Anzeichen für eine Wertminderung jeder einzelnen bedeutenden Finanzanlage bzw. Gruppe von Finanzanlagen gibt. Falls solche Anzeichen bestehen, berücksichtigt der Konzern diese Wertminderung, und die bisher im Eigenkapital ausgewiesenen Beträge werden aus dem Eigenkapital herausgenommen und erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Der Betrag der Wertminderung wird als Differenz zwischen dem Buchwert und dem Barwert der geschätzten zukünftigen Zahlungsströme angesetzt.

Wenn in folgenden Perioden der beizulegende Zeitwert des wertberichtigten Finanzinstrumentes steigt und dieser Anstieg in direktem Zusammenhang mit einem Ereignis steht, das eintritt, nachdem die Wertberichtigung erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst worden war, macht der Konzern den Wertberichtigungsverlust rückgängig. Im Fall von Schuldinstrumenten wird die Rückgängigmachung erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst, im Fall von Eigenkapitalinstrumenten wird sie direkt im Eigenkapital ausgewiesen.

b) Sonstige Beteiligungen

Sonstige jederzeit veräußerbare Beteiligungen, die keinen notierten Börsenpreis in einem aktiven Markt haben und deren beizulegender Zeitwert nicht verlässlich gemessen werden kann, werden zu Anschaffungskosten abzüglich Wertminderung ausgewiesen.

Zu jedem Bilanzstichtag überprüft der Konzern, ob objektive Anzeichen für einen Wertminderungsbedarf einer Finanzanlage oder einer Gruppe von Finanzanlagen vorliegen.

c) Erfolgswirksam zum beizulegenden Wert bewertete derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente eignen sich nicht zur Sicherungsbilanzierung und werden als erfolgswirksam zum beizulegenden Wert bewertet. Veränderungen im beizulegenden Wert dieser derivativen Finanzinstrumente werden unverzüglich in der Gewinn- und Verlustrechnung unter „sonstige Nettogewinne/(-verluste)“ erfasst.

8 Sachanlagen.

Sachanlagen werden zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibung bilanziert. Die Abschreibung erfolgt linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer der Anlagen.

Die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer beträgt 3 bis 26 Jahre bei Gebäuden und Bauten auf fremdem Grund, 4 bis 20 Jahre für technische Anlagen und Maschinen sowie 3 bis 10 Jahre für andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung.

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, wo separate Geldflüsse identifizierbar sind.

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

9 Leasing.

a) Finanzierungsleasing – Bilanzierung von Verträgen aus Sicht des Leasingnehmers

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

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

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

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

10 Zuschüsse aus öffentlicher Hand.

Investitionszuschüsse aus öffentlicher Hand für erworbene langfristige Vermögenswerte (technische Anlagen) werden passiviert und entsprechend der Nutzungsdauer des zugeordneten Vermögenswertes erfolgswirksam aufgelöst.

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

11 Vorräte.

Vorräte werden zu Anschaffungskosten oder, falls niedriger, dem Nettoveräußerungswert bilanziert. Die Kosten werden mit dem gleitenden Durchschnittspreisverfahren ermittelt. Die Kosten der fertigen und unfertigen Erzeugnisse umfassen Gestaltungskosten, Rohstoffe, direkte Fertigungskosten, sonstige direkte Kosten und entsprechende Fertigungsgemeinkosten (basierend auf normaler betrieblicher Kapazität). Sie beinhalten jedoch keine Finanzierungskosten. Der Nettoveräußerungswert stellt den geschätzten Verkaufspreis im Zuge des gewöhnlichen Geschäftsverlaufes abzüglich variabler Veräußerungskosten dar.

12 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 Auftrags 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.

Der Bilanzansatz ergibt sich aus dem Vergleich von der Summe aus 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 entweder im Umlaufvermögen (Forderungen an Kunden für Fertigungsaufträge) oder unter kurzfristigen Verbindlichkeiten (Verbindlichkeiten aus Fertigungsaufträgen) ausgewiesen.

13 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden zunächst mit dem Zeitwert und in der Folge zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinssatzmethode abzüglich von Wertberichtigungen angesetzt. Wertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden gebildet, wenn es objektive Anzeichen dafür gibt, dass der Konzern nicht in der Lage sein wird, alle Forderungen gemäß den ursprünglichen Bedingungen einzutreiben. Der Wertberichtigungsbetrag ergibt sich aus der Differenz zwischen dem Buchwert des Vermögenswertes und dem Barwert der geschätzten zukünftigen, mit dem effektiven Zinssatz abgezinste Zahlungsströme. Der Betrag der Wertberichtigung wird in der Gewinn- und Verlustrechnung ergebniswirksam erfasst.

14 Liquide Mittel.

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

15 Sonstige 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.

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

16 Leistungen an Arbeitnehmer.

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

Für leistungsbezogene Verpflichtungen aus Pensionszusagen und Anwartschaften auf Abfertigung gelangt gemäß IAS 19 die Anwartschaftsbarwertmethode zur Anwendung. Nach dieser Methode werden die Kosten der Leistungen an die Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses in der Form in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt, dass die planmäßigen Kosten über die Dienstzeit der Arbeitnehmer auf Basis eines Gutachtens eines qualifizierten Versicherungsmathematikers, der jährlich eine vollständige Bewertung der Pläne durchführt, verteilt werden. Die Verpflichtungen zur Zahlung einer Pension werden unter Zuhilfenahme von Zinssätzen von Staatsanleihen, deren Laufzeit in etwa der Laufzeit der entsprechenden Verbindlichkeit entspricht, als Barwert der künftigen Zahlungen berechnet. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste, die außerhalb des Korridors (= Maximum aus 10 % der Versorgungsverpflichtung oder 10 % des externen Planvermögens, falls vorhanden, zu Beginn einer Periode) liegen, werden in der Gewinn- und Verlustrechnung über die erwartete durchschnittliche Restlebensarbeitszeit der aktiv Versorgungsberechtigten verteilt erfasst.

Zahlungen des Konzerns an eine Pensionskasse im Zusammenhang mit beitragsorientierten Versorgungsverpflichtungen sind im Personalaufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung 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, jedoch ohne Berücksichtigung der Korridormethode.

17 Latente Ertragsteuern.

Latente Steueransprüche/-schulden werden unter Anwendung der bilanzorientierten Verbindlichkeitenmethode in voller Höhe für alle temporären Differenzen zwischen dem steuerlichen Wert von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten und den im Konzernabschluss ausgewiesenen Buchwerten bilanziert. Falls jedoch die latenten Steueransprüche/-schulden aus der erstmaligen Bilanzierung eines Vermögenswertes oder einer Verbindlichkeit in einer anderen als einen Unternehmenszusammenschluss betreffenden Transaktion resultieren, die zum Zeitpunkt der Transaktion weder den Bilanz- noch den steuerlichen Gewinn bzw. Verlust beeinflusst, so werden diese nicht berücksichtigt. Die latenten Steueransprüche/-schulden werden unter Verwendung von Steuersätzen (und -gesetzen) bestimmt, die in Kraft sind bzw. zum Bilanzstichtag so gut wie in Kraft sind und von denen erwartet wird, dass sie gelten werden, wenn die entsprechenden latenten Steueransprüche realisiert bzw. die latenten Steuerschulden getilgt werden.

Latente Steueransprüche/-schulden 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.

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.

Im März 2005 bildeten die wichtigsten österreichischen Konzerngesellschaften des gesamten Kapsch-Konzerns eine steuerliche Gruppe gemäß § 9 KStG. Die Gruppenbesteuerung trat für die betreffenden Gesellschaften mit dem Steuerjahr 2005 (d. h. Geschäftsjahr 2004/05) in Kraft. Steuerlicher Gruppenträger ist die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, die Muttergesellschaft dieses Konzerns. Im Wesentlichen hat nur diese Gesellschaft Steuerforderungen bzw. Steuerverbindlichkeiten. Mitglieder der steuerlichen Gruppe, wie die österreichischen Gesellschaften im Kapsch TrafficCom Konzern, spiegeln nur Forderungen bzw. Verbindlichkeiten gegenüber dem steuerlichen Gruppenträger, nicht jedoch gegenüber den Steuerbehörden wider. Steuerliche Verluste, die von einem

Mitglied der steuerlichen Gruppe vor dem Inkrafttreten der Gruppenbesteuerung gemacht wurden, dürfen vom Gruppenträger der steuerlichen Gruppe nicht verwendet werden. Derartige steuerliche Verluste dürfen nur gegen zukünftiges steuerbares Einkommen durch jene Gesellschaft, bei der sie ursprünglich entstanden sind, verwendet werden.

Dementsprechend werden latente Steueransprüche/-schulden, die in Gesellschaften entstehen, die Mitglieder der steuerlichen Gruppe sind und wo das Recht der Verrechnung von steuerbarem Einkommen mit Verlusten besteht, unter „Latente Steueransprüche – Forderungen an den Gruppenträger“ bzw. „Latente Steuerschulden – Verbindlichkeiten gegenüber dem Gruppenträger“ ausgewiesen. Jene Auswirkungen von latenten Steueransprüchen/-schulden, die in den Geschäftsjahren vor der Bildung der steuerlichen Gruppe entstanden sind oder die steuerliche Verluste aus Geschäftsjahren vor der Bildung der steuerlichen Gruppe darstellen, werden als latente Steueransprüche/-schulden ausgewiesen.

18 Verbindlichkeiten.

Verbindlichkeiten werden zu fortgeschriebenen Anschaffungskosten unter Beachtung der Effektivzinsmethode ausgewiesen. Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem zum Bilanzstichtag geltenden Fremdwährungskurs bewertet. Kredite werden zunächst mit dem Zeitwert abzüglich angefallener Transaktionskosten angesetzt, in der Folge zu fortgeführten Anschaffungskosten; Fremdkapitalkosten werden in der Gewinn- und Verlustrechnung periodengerecht als Aufwand erfasst.

19 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 Einflussbereichs der Gesellschaft liegen. Zum anderen umfassen sie bestehende Verpflichtungen, die allgemeine oder spezielle Bilanzierungserfordernisse nicht erfüllen (d.h. der Betrag zur Begleichung einer Verpflichtung 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.

20 Ertragsrealisierung.

Umsatzerlöse werden gemäß IAS 18 bei der Auslieferung der Produkte und der Übertragung der maßgeblichen Risiken und Chancen aus dem Eigentum an diesen Produkten auf den Käufer abzüglich Skonto und nach Eliminierung konzerninterner Umsätze in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die Umsätze von Dienstleistungen werden in jener Berichtsperiode erfasst, in der die entsprechende Leistung erbracht wurde, unter Bezugnahme auf den Fertigstellungsgrad der speziellen bewerteten Transaktion auf Basis der tatsächlich erbrachten Leistung als Anteil der zu erbringenden Gesamtleistungen.

Umsätze, die sich auf Fertigungsaufträge beziehen, 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 Betrags in Übereinstimmung mit den jeweiligen Vereinbarungen
- Zinsertrag je nach Anfallen des Ertrags unter Anwendung der Effektivzinsmethode

21 Wesentliche Schätzungen und Annahmen bei der Bilanzierung und Bewertung.

Der Konzern unternimmt Schätzungen und trifft Annahmen bezüglich der zukünftigen Entwicklung. Die resultierenden Bilanzierungsschätzungen werden definitionsgemäß nur selten den entsprechenden tatsächlichen Ergebnissen gleichen.

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

Der Konzern wendet bei der Bilanzierung seiner Fertigungsaufträge die Teilgewinnrealisierungsmethode an. Die Anwendung der Teilgewinnrealisierungsmethode erfordert, dass der Konzern den zu erwartenden Gewinnaufschlag für einen Fertigungsauftrag schätzt. Sensitivitätsanalysen der vom Vorstand getroffenen Annahmen weisen darauf hin, dass keine wesentliche Auswirkung zu erwarten ist, wenn die tatsächlichen Endergebnisse 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 zuverlässig waren.

Weitere Bereiche, in denen Annahmen und Schätzungen wesentlich für den Konzernabschluss sind, umfassen den aktivierten Firmenwert, Vorräte, latente Steueransprüche/-schulden und Gewährleistungsrückstellungen. Sensitivitätsanalysen der vom Vorstand getroffenen Annahmen im Zusammenhang mit dem aktivierten Firmenwert, Vorräten, latenten Steueransprüchen/-schulden und Gewährleistungsrückstellungen weisen darauf hin, dass keine wesentliche Auswirkung zu erwarten ist, wenn die tatsächlichen Endergebnisse um 10 % von den vorgenommenen Schätzungen abweichen sollten.

22 Segmentberichterstattung.

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

Erläuterungen zum Konzernabschluss.

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

1 Segmentinformation.

Geschäftssegmente

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

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

Die Segmentergebnisse für das Geschäftsjahr zum 31. März 2010 stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	Road Solution Projects	Services, System Extensions, Components Sales	Others	Konzern
Umsatzerlöse	45,8	161,9	8,3	216,0
Betriebsergebnis	-20,9	45,3	0,2	24,5

Die Segmentergebnisse für das Geschäftsjahr zum 31. März 2009 stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	Road Solution Projects	Services, System Extensions, Components Sales	Others	Konzern
Umsatzerlöse	56,8	135,6	8,0	200,3
Betriebsergebnis	-1,7	31,7	-1,0	29,0

Die Vermögenswerte und Schulden nach Segmenten zum 31. März 2010 sowie Investitionen, Abschreibungen und sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen für das zu diesem Stichtag endende Geschäftsjahr stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	Road Solution Projects	Services, System Extensions, Components Sales	Others	Konzern
Vermögen	66,2	121,1	4,6	191,9
Nicht zuordenbares Vermögen				103,2
Summe Vermögen	66,2	121,1	4,6	295,1
Schulden	33,2	69,8	1,3	104,3
Nicht zuordenbare Schulden				22,6
Summe Schulden	33,2	69,8	1,3	126,8
Investitionen	0,8	4,0	0,0	4,8
Abschreibungen	1,8	5,3	0,4	7,5
Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen	0,0	0,4	0,0	0,4

Die Vermögenswerte und Schulden nach Segmenten zum 31. März 2009 sowie Investitionen, Abschreibungen und sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen für das zu diesem Stichtag endende Geschäftsjahr stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	Road Solution Projects	Services, System Extensions, Components Sales	Others	Konzern
Vermögen	133,7	94,7	8,0	236,4
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	0,0	12,3	0,0	12,3
Nicht zuordenbares Vermögen				75,9
Summe Vermögen	133,7	107,3	8,0	324,5
Schulden	67,2	44,3	16,7	128,2
Nicht zuordenbare Schulden				62,0
Summe Schulden	67,2	44,3	16,7	190,3
Investitionen	1,6	17,1	1,1	19,8
Abschreibungen	1,7	3,9	0,4	6,0
Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen	0,0	0,1	0,0	0,2

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

	2009/10			2008/09		
	Umsatz	Road Solution Projects	Services, System Extensions, Components Sales	Umsatz	Road Solution Projects	Services, System Extensions, Components Sales
Kunde 1	78,6	X	X	92,3	X	X
Kunde 2	35,0		X	30,5		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 2010 endende Geschäftsjahr stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	Österreich	Europa (exkl. Österreich)	Amerika	Restliche Welt	Konzern
Umsatzerlöse	42,4	117,1	12,1	44,5	216,0
Langfristige nicht finanzielle Vermögenswerte	15,8	13,9	14,5	0,1	44,4

Die Zahlen für das zum 31. März 2009 endende Geschäftsjahr stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	Österreich	Europa (exkl. Österreich)	Amerika	Restliche Welt	Konzern
Umsatzerlöse	37,8	112,8	14,0	25,6	200,3
Langfristige nicht finanzielle Vermögenswerte	27,8	13,7	13,6	0,2	55,3

2 Sonstige betriebliche Erträge.

	2009/10	2008/09
Erträge aus dem Verkauf von Anlagevermögen	2	5
Erträge aus Weiterverrechnung von Kosten	43	0
Übrige betriebliche Erträge	10.895	2.607
	10.939	2.613

Die übrigen betrieblichen Erträge betreffen im Geschäftsjahr 2009/10 im Wesentlichen die rückwirkende Klärung der Kostenübernahme der Transaktionsabrechnungen für das landesweite elektronische LKW-Mautsystem in der Tschechischen Republik.

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

	2009/10	2008/09
Bestandsveränderung unfertige Erzeugnisse und noch nicht abrechenbare Leistungen	3.217	-7.534
Bestandsveränderung fertige Erzeugnisse	1.918	12.191
	5.135	4.657

4 Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen.

	2009/10	2008/09
Materialaufwand	32.066	25.972
Aufwendungen für bezogene Leistungen	65.975	52.172
	98.041	78.144

5 Personalaufwand.

	2009/10	2008/09
Löhne	2.197	2.483
Gehälter und andere Vergütungen	43.317	38.431
Sozialabgaben und lohnabhängige Steuern	12.484	11.842
Aufwendungen für Abfertigungen (siehe Erläuterung 23)	569	641
Aufwendungen für Altersvorsorge (siehe Erläuterung 23)	502	485
Beiträge an Pensionskassen und andere externe Fonds (siehe Erläuterung 23)	164	164
Sonstige freiwillige Sozialaufwendungen	468	592
	59.702	54.637

Der Personalstand zum 31. März 2010 betrug 1.023 Personen (31. März 2009: 946 Personen) und während des Geschäftsjahres 2009/10 durchschnittlich 973 Personen (2008/09: 898).

6 Aufwand für planmäßige Abschreibungen.

	2009/10	2008/09
Abschreibungen auf Sachanlagen	5.145	3.587
Abschreibungen auf sonstige immaterielle Vermögenswerte	2.340	1.789
Abschreibung geringwertiger Vermögenswerte	0	655
	7.485	6.031

Beginnend mit dem Geschäftsjahr 2009/10 werden geringwertige Wirtschaftsgüter als Sachanlagen oder immaterielle Vermögenswerte aktiviert und im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben.

7 Sonstige betriebliche Aufwendungen.

	2009/10	2008/09
Mieten	7.094	5.391
Rechts- und Beratungskosten	7.252	10.319
Abschreibung von Forderungen	371	103
Marketing- und Werbungskosten	8.671	7.629
Reisekosten	4.353	4.251
Instandhaltung	1.538	1.860
Kommunikations- und IT-Aufwand	3.407	3.176
Ausbildungskosten	855	638
Verluste aus Anlagenabgängen	35	56
Versicherungsaufwand	720	835
Lizenz- und Patentaufwand	1.167	1.241
Büroaufwendungen	886	818
Steuern und Abgaben	245	461
Anpassung Gewährleistungsrückstellung	504	-1.646
Provisionen und andere Gebühren	994	1.528
Transportkosten	842	981
Kfz-Aufwand	1.583	1.495
Übriger betrieblicher Aufwand	1.815	748
	42.333	39.883

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

8 Finanzergebnis.

	2009/10	2008/09
Zinsen und ähnliche Erträge:		
Zinsertrag aus Bankguthaben und gewährten Darlehen	454	1.757
Wertpapiererträge	223	269
Erträge aus Aufzinsung von langfristigen Forderungen	1.825	3.790
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	7	13
Erträge aus Währungshedging	0	611
Währungsumrechnungsdifferenzen	6.752	5.637
	9.260	12.076
Zinsen und ähnliche Aufwendungen:		
Zinsaufwand	-2.642	-3.699
Aufwand aus Aufzinsung von langfristigen Verbindlichkeiten	-701	-1.277
Verluste aus dem Abgang und den Abschreibungen von Finanzanlagen, Beteiligungen und Wertpapieren	-79	-84
Impairment aus zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren	0	-4.950
Aufwand aus sonstigen Beteiligungen	-22	0
Aufwand aus Währungshedging	-1.219	-2.121
Währungsumrechnungsdifferenzen	-471	-7.081
	-5.135	-19.212
	4.125	-7.135

9 Ertragsteuern.

	2009/10	2008/09
Laufende Gewinnsteuern	-7.915	-6.748
Latente Steueransprüche/-schulden (siehe Erläuterung 22)	516	1.249
Gesamt	-7.399	-5.499
Davon Ertrag/(Aufwand) aus Gruppenbesteuerung	112	1.309

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:

	2009/10	2008/09
Ergebnis vor Steuern	43.910	21.866
Theoretischer Steuerertrag/(-aufwand) auf Basis eines Steuersatzes von 25 % (2008/09: 25 %)	-10.977	-5.467
Nicht angesetzte latente Steuerabgrenzungen für laufende Verluste	-183	-773
Auswirkungen unterschiedlicher Steuersätze im Konzern	109	625
Geltend gemachte Steuerfreibeträge und andere permanente Steuerverdifferenzen	162	23
Nicht steuerpflichtige Erträge und Aufwendungen und sonstige Differenzen	3.490	93
Ausgewiesener Steuerertrag/(-aufwand)	-7.399	-5.499

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

10 Sonstiger Gesamterfolg.

2009/10	vor Steuern	Steueraufwand/ -ertrag	nach Steuern
Zeitwertgewinne/-verluste von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten:			
Nicht realisierte Gewinne/Verluste in der laufenden Periode	2.776	-758	2.018
Effekte aus alineaen Kapitalerhöhungen	69	0	69
Währungsumrechnungsdifferenzen	3.799	0	3.799
Im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	6.644	-758	5.886

2008/09	vor Steuern	Steueraufwand/ -ertrag	nach Steuern
Zeitwertgewinne/-verluste von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten:			
Nicht realisierte Gewinne/Verluste in der laufenden Periode	-223	45	-178
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgswirksam erfasste Gewinne/Verluste	1.004	0	1.004
Währungsumrechnungsdifferenzen	-4.292	0	-4.292
Im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	-3.511	45	-3.466

11 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten nach Kategorien.

	2009/10	2008/09
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte		
Andere langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen	38.937	3.784
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	6.898	3.946
	45.835	7.730
Kredite und Forderungen		
Andere langfristige Vermögenswerte	8.481	18.423
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	101.448	140.409
Liquide Mittel	47.743	60.230
	157.672	219.062
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte finanzielle Verbindlichkeiten		
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	10.060	10.060
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	9.353	14.773
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	41.332	56.253
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	9.237	49.210
	69.982	130.296

Finanzinstrumente werden in der Gewinn- und Verlustrechnung mit folgenden Nettoergebnissen erfasst:

	2009/10	2008/09
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	128	-4.141
Kredite und Forderungen	8.559	4.102
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte finanzielle Verbindlichkeiten	-4.562	-7.097
	4.125	-7.135

12 Sachanlagen.

	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Anlagen in Bau	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Summe
Buchwert zum 31. März 2008	1.201	2.551	157	2.283	6.192
Währungsumrechnungsdifferenzen	-16	-142	-2	-222	-381
Änderung des Konsolidierungskreises	3	26	0	27	55
Zugänge	4.444	5.629	1.509	5.905	17.488
Abgänge	-912	-27	-1.639	-300	-2.879
Planmäßige Abschreibungen	-305	-1.291	0	-1.992	-3.587
Buchwert zum 31. März 2009	4.416	6.745	25	5.701	16.887
Anschaffungs-/Herstellungskosten	4.966	24.080	25	11.810	40.882
Kumulierte Abschreibung	-551	-17.335	0	-6.109	-23.995
Buchwert zum 31. März 2009	4.416	6.745	25	5.701	16.887
Währungsumrechnungsdifferenzen	12	133	6	219	371
Änderung des Konsolidierungskreises	0	0	0	-7	-7
Zugänge	201	2.017	191	1.470	3.879
Abgänge	-36	-43	-27	-52	-160
planmäßige Abschreibungen	-662	-3.100	0	-1.383	-5.145
Buchwert zum 31. März 2010	3.930	5.751	194	5.948	15.824
Anschaffungs-/Herstellungskosten	4.805	26.687	194	13.108	44.794
Kumulierte Abschreibung	-875	-20.936	0	-7.160	-28.971
Buchwert zum 31. März 2010	3.930	5.751	194	5.948	15.824

13 Immaterielles Anlagevermögen.

	Aktivierte Entwicklungskosten	Lizenzen und Rechte	Firmenwert	Summe
Buchwert zum 31. März 2008	111	2.309	6.173	8.593
Währungsumrechnungsdifferenzen	-12	56	0	44
Änderung des Konsolidierungskreises	536	2.107	41	2.685
Zugänge	12	2.031	14.519	16.563
Abgänge	0	-6	0	-6
Planmäßige Abschreibungen	-352	-1.437	0	-1.789
Buchwert zum 31. März 2009	296	5.059	20.734	26.089
Anschaftungs-/Herstellungskosten	7.125	11.427	20.734	39.285
Kumulierte Abschreibung	-6.829	-6.368	0	-13.196
Buchwert zum 31. März 2009	296	5.059	20.734	26.089
Währungsumrechnungsdifferenzen	9	-93	-148	-232
Zugänge	0	5.021	0	5.021
Abgänge	0	-10	0	-10
Planmäßige Abschreibungen	-124	-2.216	0	-2.340
Buchwert zum 31. März 2010	181	7.761	20.586	28.529
Anschaftungs-/Herstellungskosten	8.013	16.070	20.586	44.669
Kumulierte Abschreibung	-7.832	-8.309	0	-16.141
Buchwert zum 31. März 2010	181	7.761	20.586	28.529

Der Firmenwert stammt aus dem Erwerb der Kapsch TrafficCom AB, Jönköping, Schweden des Geschäftsbereichs „Mobility Solutions“ der TechnoCom Corporation, Encino, USA und der Gründung von Kapsch-Busi, S.p.A, Bologna, Italien.

Im Rahmen des Wertminderungstests wurde der Firmenwert auf zwei zahlungsmittelgenerierende Einheiten (ZGE) („Road Solution Projects“ und „Services, System Extensions, Components Sales“) aufgeteilt. Dabei wurden die folgenden Annahmen getroffen:

	Road Solution Projects	Services, System Extensions, Components Sales
Der ZGE zugeordnete Buchwert des Firmenwertes	TEUR 15.197	TEUR 5.389
Der ZGE zugeordnete Buchwert der immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer	TEUR 0	TEUR 0
Bestimmung des erzielbaren Betrages der ZGE	Nutzungswert	Nutzungswert

Zahlungsmittelgenerierende Einheit „Road Solution Projects“:

Wichtigste Annahmen zur Bestimmung der erwarteten Cashflows der ZGE

- Das Management geht davon aus, dass nach der erfolgreichen Implementierung der Straßenmautsysteme, vor allem in Österreich, Tschechien, Schweiz, Australien, Südamerika und Südafrika, die Nachfrage nach Mautsystemen, nicht zuletzt aufgrund der Budgetknappheit vieler öffentlicher Haushalte, steigen wird.
- Die Planung des Segments Road Solution Projects basiert auf Projekten in der Tschechischen Republik, Südafrika, Amerika, Australien sowie der Tatsache, dass in mehreren Ländern bereits öffentliche Ausschreibungen laufen.
- 4 Detailplanungsjahre
- 14,3 % (2008/09: 14,3 %) Diskontierungszinssatz vor Steuern
- Die Cashflows nach der vierjährigen Detailplanungsperiode wurden aufgrund des möglichen Wachstumspotenzials dieses Geschäftsbereiches mit einer kontinuierlichen Wachstumsrate von 4 % (2008/09: 4 %) bei der Wertermittlung berücksichtigt.

Auswirkungen von Veränderungen der wichtigsten Annahmen auf den erzielbaren Betrag

- Das Management geht davon aus, dass die realistisch möglichen Veränderungen der wichtigsten Annahmen, auf denen der erzielbare Betrag basiert, nicht dazu führen würden, dass der Buchwert des Firmenwertes der ZGE den erzielbaren Betrag der ZGE übersteigt.

Zahlungsmittelgenerierende Einheit „Services, System Extensions, Components Sales“:

Wichtigste Annahmen zur Bestimmung der erwarteten Cash flows der ZGE

- Das Management geht davon aus, dass der Konzern der präferierte Anbieter für Betrieb, Wartung und Komponentenlieferung für in vorhergehenden Jahren installierte Mautprojekte bleiben wird.
- Die Planung für das Segment Services, System Extensions, Components Sales basiert insbesondere auf der laufenden Wartung für bestehende Mautsysteme in Österreich, Schweiz, Tschechien, Australien und Südamerika, auf dem kommerziellen Betrieb in Tschechien sowie auf Kundenbestellungen von Komponenten für Kunden weltweit, insbesondere aus den Ländern Australien, Türkei, Spanien, Dänemark, Frankreich, Griechenland, Chile und Thailand.
- 4 Detailplanungsjahre
- 13,7 % (2008/09: 13,8 %) Diskontierungszinssatz vor Steuern
- Die Cashflows nach der vierjährigen Detailplanungsperiode wurden aufgrund des möglichen Wachstumspotenzials dieses Geschäftsbereiches mit einer kontinuierlichen Wachstumsrate von 4 % (2008/09: 4 %) bei der Wertermittlung berücksichtigt.

Auswirkungen von Veränderungen der wichtigsten Annahmen auf den erzielbaren Betrag

- Das Management geht davon aus, dass die realistisch möglichen Veränderungen der wichtigsten Annahmen, auf denen der erzielbare Betrag basiert, nicht dazu führen würden, dass der Buchwert des Firmenwertes der ZGE den erzielbaren Betrag der ZGE übersteigt.

Die Entwicklungskosten betreffen Aufwendungen, die gemäß IAS 38 aktiviert und ab Verfügbarkeit zur kommerziellen Nutzung über 3 Jahre abgeschrieben werden. Weitere Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzerns beliefen sich im Geschäftsjahr 2009/10 auf 24,9 Mio. EUR (2008/09: 21,3 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2009/10 waren 7,4 Mio. EUR davon (2008/09: 7,1 Mio. EUR) projektspezifische Entwicklungskosten, die an den Kunden weiterverrechnet wurden. Der restliche Betrag von 17,5 Mio. EUR (2008/09: 14,2 Mio. EUR) wurde als Aufwand erfasst.

Das sonstige immaterielle Anlagevermögen wird linear über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer abgeschrieben (Konzessionen und Rechte 5 bis 30 Jahre, Rechte an Computersoftware 4 bis 10 Jahre).

14 Anteile an assoziierten Unternehmen.

Die Anteile an assoziierten Unternehmen entwickelten sich wie folgt:

	2009/10	2008/09
Buchwert zum 31. März des Vorjahres	12.302	0
Anteiliges Periodenergebnis	1.205	0
Zugang	104	12.302
Kursdifferenzen	760	0
Effekte aus alineaen Kapitalerhöhungen	69	0
Aufwertung auf den beizulegenden Zeitwert zum Zeitpunkt des Wegfalls des maßgeblichen Einflusses gem. IAS 28.18	14.038	0
Umgliederung zu „Sonstige langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen“	-28.479	0
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahres	0	12.302

Der Konzern hat im Jänner 2009 eine Beteiligung in Höhe von 20,47 % an der Q-Free ASA, Norwegen, zum Kaufpreis von TEUR 12.302 erworben. Im dritten Quartal des zum 31. März 2010 endenden Geschäftsjahres kam es aufgrund einer Kapitalerhöhung bei der Q-Free ASA zu einer Verwässerung des Anteils der Kapsch TrafficCom AG auf nunmehr 18,46 %. Dies machte eine Umgliederung zum Posten „Sonstige langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen“ erforderlich (siehe Erläuterung 15). Der sich zum Zeitpunkt der Verwässerung ergebende Buchgewinn wurde gem. IAS 28.18 erfolgswirksam erfasst.

15 Kurz- und langfristige finanzielle Vermögenswerte.

	2009/10	2008/09
Sonstige langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen	38.937	3.784
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	6.898	3.946
	45.835	7.730

Sonstige langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen	Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	Zur Veräußerung verfügbare Beteiligungen	Sonstiges	Summe
Buchwert zum 31. März 2008	3.401	4	0	3.405
Zugänge	40	343	0	383
Abgänge	0	0	0	0
Veränderung des beizulegenden Zeitwerts	-4	0	0	-4
Buchwert zum 31. März 2009	3.437	347	0	3.784
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	417	417
Zugang aus Umgliederung	0	28.479	0	28.479
Zugänge	0	0	6.432	6.432
Veränderung des beizulegenden Zeitwerts	79	-255	0	-176
Buchwert zum 31. März 2010	3.517	28.571	6.849	38.937

Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	Sonstiges	Summe
Buchwert zum 31. März 2008	8.895	0	8.895
Zugänge	0	0	0
Abgänge	0	0	0
Veränderung des beizulegenden Zeitwerts (Wertminderung)	-4.950	0	-4.950
Buchwert zum 31. März 2009	3.946	0	3.946
Zugänge	0	0	0
Abgänge	0	0	0
Veränderung des beizulegenden Zeitwerts	2.952	0	2.952
Buchwert zum 31. März 2010	6.898	0	6.898

Die zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere betreffen zum 31. März 2010 Staatsanleihen, Bankschuldverschreibungen sowie Anteile an Investmentfonds. Deren beizulegende Zeitwerte werden nach Level 1 gemäß IFRS 7 ermittelt. Die als zur Veräußerung verfügbar klassifizierten Beteiligungen betreffen zum 31. März 2010 eine 18,46 % Beteiligung an der Q-Free ASA, Norwegen (siehe Erläuterung 14) (Level 1 gemäß IFRS 7), eine 12,5 %-Beteiligung an der ATC Austrian Technology Corporation GmbH, Wien (Level 3 gemäß IFRS 7), und eine 25 %-Beteiligung an der Autostrada Wschodnia Spolka z o.o., Polen (Level 3 gemäß IFRS 7).

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

Der Zugang in den sonstigen langfristigen Finanzanlagen betrifft mit TEUR 6.280 eine Festgeldveranlagung. Der Zeitwert entspricht in etwa dem Buchwert.

16 Sonstige langfristige Vermögenswerte.

	2009/10	2008/09
LKW-Mautsystem Tschechische Republik	8.480	18.392
Sonstiges	1	31
	8.481	18.423

Die sonstigen langfristigen Vermögenswerte betreffen 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 5,00 % (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 demnach in etwa den Buchwerten.

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

	2009/10	2008/09
Bis zu 2 Jahren	7.338	16.659
Zwischen 2 und 3 Jahren	1.554	2.745
Größer 3 Jahre	0	0
	8.892	19.404

Die langfristigen Forderungen in Höhe von TEUR 8.480 (2008/09: TEUR 18.392) wurden zur Kreditbesicherung an Banken verpfändet (siehe Erläuterung 21).

17 Vorräte.

	2009/10	2008/09
Bezogene Teile und Handelswaren, zu Anschaffungskosten	9.079	10.852
Unfertige Erzeugnisse und noch nicht abrechenbare Leistungen, zu Herstellungskosten	9.297	6.080
Fertigerzeugnisse, zu Herstellungskosten	19.206	17.288
	37.582	34.220

Bei einzelnen Posten der Vorräte wurden, wo erforderlich, Abschreibungen auf den Nettoveräußerungswert vorgenommen.

Die bei den Vorräten vorgenommenen Wertberichtigungen betragen TEUR 7.029 (2008/09: TEUR 5.890).

18 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte.

	2009/10	2008/09
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzüglich Wertberichtigungen	83.999	129.993
Von Kunden für Fertigungsaufträge geschuldeter Bruttobetrag	7.301	653
Geleistete Anzahlungen	971	1.325
Forderungen gegenüber Finanzamt (ausgenommen Ertragsteuern)	2.779	3.415
Übrige Forderungen und Abgrenzungen	6.399	5.023
	101.448	140.409

Entwicklung der Wertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:

	2009/10	2008/09
Stand am 31. März des Vorjahres	278	1.235
Zuführung	425	182
Verbrauch	0	-302
Auflösung	-115	-838
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	587	278

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

	2009/10	2008/09
Noch nicht fällig	81.753	133.371
Überfällig, aber nicht wertgemindert		
Bis zu 60 Tage	16.061	2.872
Über 60 Tage	4.221	4.444
	102.035	140.687

Die Zeitwerte entsprechen in etwa den Buchwerten. Es besteht 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 17.712 (2009/10: TEUR 49.745) und den Betrieb und die Wartung des Systems in Höhe von TEUR 5.062 (2008/09: TEUR 15.272) werden von Ředitelství silnic a dálnic ČR (RSD), einem Unternehmen der tschechischen Republik geschuldet.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 17.712 (2008/09: TEUR 49.745) wurden zur Kreditbesicherung an Banken verpfändet (siehe Erläuterung 21).

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

	2009/10	2008/09
Angefallene Errichtungskosten zuzüglich ausgewiesener Gewinne	7.301	653
Abzüglich in Rechnung gestellter Beträge und erhaltener Anzahlungen	0	0
	7.301	653

19 Liquide Mittel.

	2009/10	2008/09
Kassa	20	25
Guthaben bei Kreditinstituten	47.723	60.205
	47.743	60.230

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

20 Grundkapital.

	2009/10	2008/09
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	12.200	12.200

Das eingetragene Grundkapital der Gesellschaft beträgt EUR 12.200.000. Das Grundkapital ist vollständig einbezahlt. Die Gesamtanzahl der ausgegebenen Aktien beträgt 12.200.000 Stück. Die Aktien sind auf den Inhaber lautende nennbetragslose Stückaktien.

21 Kurz- und langfristige Finanzverbindlichkeiten.

	2009/10	2008/09
Kurzfristig		
Kredite für Projektfinanzierung	0	27.430
Sonstige kurzfristige Kredite	9.237	21.780
	9.237	49.210
Langfristig		
Kredite für Projektfinanzierung	0	0
Kredite für Akquisitionen	10.000	10.000
Sonstige	60	60
	10.060	10.060
Summe	19.297	59.270

Die Restlaufzeiten der langfristigen Verbindlichkeiten betragen mehr als 1 Jahr und weniger als 5 Jahre.

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

	2009/10	2008/09
Buchwert	19.297	59.270
Zeitwert	18.736	58.467
Bruttocashflows		
Bis zu 1 Jahr	9.237	49.210
Zwischen 1 und 2 Jahren	10.482	10.642
Zwischen 2 und 3 Jahren	61	61
	19.779	59.913

Die Verzinsung der kurz- und langfristigen Finanzverbindlichkeiten stellt sich wie folgt dar:

	2009/10	2008/09
Finanzverbindlichkeiten gesamt:		
Fix verzinst	1.937	15.104
Variabel verzinst	17.360	44.165
	19.297	59.270
Durchschnittliche Zinssätze:		
Kurzfristige Kredite	1,67 – 3,25 %	2,00 – 6,40 %
Kredite für Projektfinanzierung	3,44 – 4,19 %	4,69 %
Kredite für Akquisitionen	3,19 %	3,82 – 4,35 %
Sonstige	2,50 %	2,50 – 3,64 %

Als Sicherstellung für die von den Kreditinstituten erstellten Bankgarantien und gewährten Kredite wurden sonstige langfristige Vermögenswerte in Höhe von TEUR 8.480 (2008/09: TEUR 18.392), Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (kurzfristig) in Höhe von TEUR 17.712 (2008/09: TEUR 49.745), Wertpapiere in Höhe von TEUR 0 (2008/09: TEUR 3.437) sowie 9,9 Mio. Stück der erworbenen Aktien an Q-Free ASA verpfändet. Für einen Exportförderungskredit wurde ein Wechsel in Höhe von TEUR 1.425 (2008/09: TEUR 1.425) ausgestellt.

22 Latente Steueransprüche/-schulden.

	2009/10	2008/09
Latente Steueransprüche – Forderung an Gruppenträger	1.302	1.301
Latente Steueransprüche – nicht die steuerliche Gruppe betreffend	8.348	6.941
	9.650	8.242
Latente Steuerschulden – Verbindlichkeit gegenüber Gruppenträger	1.812	1.654
Latente Steuerschulden – nicht die steuerliche Gruppe betreffend	1.471	217
	3.284	1.871
Saldo	6.366	6.371

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 2.080 (2008/09: TEUR 1.938) aufgrund der unsicheren Verwertungsmöglichkeit durch künftige steuerpflichtige Erträge nicht angesetzt. Alle anderen latenten Steueransprüche wurden als zukünftig steuerlich abzugsfähige Posten in den entsprechenden Konzerngesellschaften bilanziert. Latente Steueransprüche werden im Wesentlichen nach mehr als 12 Monaten realisiert.

Die latenten Steueransprüche/-schulden sind den folgenden Posten zuordenbar:

	31. März 2008	Änderung des Konsolidie- rungskreises	Aufwand/ (Ertrag) in der GuV	über Eigenkapital verrechnet	Währungs- umrechnungs- differenzen	31. März 2009
Latente Steueransprüche						
Steuerliche Verlustvorträge	2.213	0	565	0	26	2.804
Steuerlich nicht anerkannte Rückstellungen	980	0	172	0	-12	1.140
Steuerlich nicht anerkannte Abschreibungen	14	0	30	0	-4	40
Sonstige (aktive Abgrenzungen)	4.074	0	286	45	-147	4.258
	7.280	0	1.053	45	-138	8.242
Latente Steuerschulden						
Sonderabschreibungen im Anlagevermögen	0	0	0	0	0	0
Sonstige (passive Abgrenzungen)	2.055	0	-196	0	12	1.871
	2.055	0	-196	0	12	1.871
Veränderung gesamt	5.226	0	1.249	45	-150	6.371

	31. März 2009	Änderung des Konsolidie- rungskreises	Aufwand/ (Ertrag) in der GuV	über Eigenkapital verrechnet	Währungs- umrechnungs- differenzen	31. März 2010
Latente Steueransprüche						
Steuerliche Verlustvorträge	2.804	0	584	0	25	3.413
Steuerlich nicht anerkannte Rückstellungen	1.140	0	695	0	33	1.868
Steuerlich nicht anerkannte Abschreibungen	40	0	-42	0	2	0
Sonstige (aktive Abgrenzungen)	4.258	0	-19	-20	150	4.369
	8.242	0	1.218	-20	210	9.650
Latente Steuerschulden						
Sonderabschreibungen im Anlagevermögen	0	0	0	0	0	0
Sonstige (passive Abgrenzungen)	1.871	0	702	738	-27	3.283
	1.871	0	702	738	-27	3.283
Veränderung gesamt	6.371	0	516	-758	237	6.366

23 Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses.

In der Bilanz berücksichtigte Beträge:

	2009/10	2008/09
Anwartschaften auf Abfertigung	5.561	5.294
Ansprüche für Altersvorsorge	8.755	8.920
	14.316	14.214

Anwartschaften auf Abfertigung

Die Verpflichtung zur Bildung einer Abfertigungsrückstellung basiert auf dem entsprechenden Arbeitsrecht.

Ansprüche für Altersvorsorge

Die zum Bilanzstichtag ausgewiesenen Verpflichtungen für Altersvorsorge betreffen ausschließlich Pensionisten. Alle Pensionsvereinbarungen basieren auf den Letztbezügen und sind nicht durch externes Planvermögen (Fonds) gedeckt. Für Mitarbeiter des Konzerns werden darüber hinaus Beiträge an eine externe Pensionskasse geleistet (siehe Erläuterung 5).

Für die Bewertung der Anwartschaften auf Abfertigung und der Pensionsverpflichtungen wurde ein Zinssatz von 5,0 % (2008/09: 5,25 %), für die Gehaltssteigerungen ein Prozentsatz von 3 % (2008/09: 3 %) angesetzt. Weiters wurden der Berechnung das frühestmögliche gesetzliche Pensionseintrittsalter inklusive Übergangsregelungen sowie die Sterbetafeln AVÖ 2008-P (2008/09: AVÖ 2008-P) von Pagler & Pagler zugrunde gelegt. Pensionserhöhungen wurden mit 2-3 % (2008/09: 2-3 %) angesetzt.

Folgende Beträge sind in der Gewinn- und Verlustrechnung als Aufwendungen für Abfertigungen ausgewiesen:

	2009/10	2008/09
Laufender Dienstzeitaufwand	183	184
Zinsaufwand	305	378
Versicherungstechnische Verluste	81	78
Gesamt, in den Personalkosten enthalten (Erläuterung 5)	569	641
Veränderung der in der Bilanz enthaltenen Verbindlichkeiten:		
Stand am 31. März des Vorjahres	5.294	5.001
Gesamtaufwand laut obiger Darstellung	569	641
Zahlungen	-302	-347
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	5.561	5.294
Versicherungsmathematischer Barwert der Verpflichtungen (leistungsorientierte Verpflichtung)	6.516	6.152
Noch nicht erfasste versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	-954	-857
Bilanzansatz	5.561	5.294

Folgende Beträge sind in der Gewinn- und Verlustrechnung als Aufwendungen für Altersvorsorge ausgewiesen:

	2009/10	2008/09
Laufender Dienstzeitaufwand	0	0
Zinsaufwand	502	485
Gesamt, in den Personalkosten enthalten (Erläuterung 5)	502	485
Veränderung der in der Bilanz enthaltenen Verbindlichkeiten:		
Stand am 31. März des Vorjahres	8.920	9.088
Gesamtaufwand laut obiger Darstellung	502	485
Zahlungen	-667	-653
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	8.755	8.920
Versicherungsmathematischer Barwert der Verpflichtungen (leistungsorientierte Verpflichtung)	9.998	9.891
Noch nicht erfasste versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	-1.243	-971
Bilanzansatz	8.755	8.920

24 Sonstige langfristige Verbindlichkeiten.

	2009/10	2008/09
LKW-Mautsystem Tschechische Republik	5.021	9.954
Sonstige	4.332	4.820
	9.353	14.773

Die sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten betreffen in Höhe von TEUR 5.021 (2008/09: TEUR 9.954) 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 demnach in etwa den Buchwerten.

Die sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten betreffen in Höhe von TEUR 3.500 eine Verbindlichkeit aus der Put-Option für Anteile an der Kapsch-Busi S.p.A, Bologna, Italien (nach Aufzinsung auf den Wert zum Bilanzstichtag 31. März 2010) sowie in Höhe von TEUR 755 den langfristigen Teil der bedingten Zahlungsverpflichtungen aus der Akquisition des Geschäftsbereichs „Mobility Solutions“ der TechnoCom Corporation, Encino, USA, im zum 31. März 2009 endenden Geschäftsjahr.

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

	2009/10	2008/09
Bis zu 2 Jahren	4.394	11.361
Zwischen 2 und 3 Jahren	4.910	3.522
Größer 3 Jahre	305	424
	9.610	15.306

25 Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen.

	2009/10	2008/09
Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen	1.679	4.723
Erhaltene Anzahlungen	1.746	896
Kurzfristige Personalverbindlichkeiten	9.790	9.205
Verbindlichkeiten gegenüber Finanzamt (ausgenommen Ertragsteuern)	3.400	917
Sonstige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	9.318	9.576
	25.933	25.316

Die Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen stellen sich wie folgt dar:

	2009/10	2008/09
Angefallene Errichtungskosten zuzüglich ausgewiesener Gewinne	-13.872	-9.162
Abzüglich in Rechnung gestellter Beträge und erhaltener Anzahlungen	15.551	13.885
	1.679	4.723

26 Rückstellungen.

	2009/10	2008/09
Langfristige Rückstellungen	583	524
Kurzfristige Rückstellungen	6.845	10.623
	7.428	11.147

Die Rückstellungen entwickelten sich wie folgt:

	31. März 2008	Änderung des Konsolidie- rungskreises	Zuführung	Verwendung/ Auflösung	Währungs- umrechnungs- differenzen	31. März 2009
Jubiläumsgeldverpflichtungen	464	5	78	-24	0	524
Kosten für die Stilllegung und die Nachsorge	1.130	0	0	-1.130	0	0
Sonstige	99	0	0	-88	-10	0
Langfristige Rückstellungen, gesamt	1.694	5	78	-1.242	-10	524
Garantien	4.128	0	259	-2.380	-187	1.820
Verluste aus schwebenden Geschäften sowie Nacharbeiten	910	0	389	-364	0	934
Rechtskosten, Prozesskosten und Vertragsrisiken	6.888	0	3.129	-6.620	-169	3.228
Sonstige	6.324	0	5.186	-6.757	-114	4.640
Kurzfristige Rückstellungen, gesamt	18.250	0	8.963	-16.121	-469	10.623
Summe	19.944	5	9.041	-17.363	-479	11.147

	31. März 2009	Änderung des Konsolidie- rungskreises	Zuführung	Verwendung/ Auflösung	Währungs- umrechnungs- differenzen	31. März 2010
Jubiläumsgeldverpflichtungen	524	1	78	-20	0	583
Sonstige	0	0	0	0	0	0
Langfristige Rückstellungen, gesamt	524	1	78	-20	0	583
Garantien	1.820	0	1.029	-653	165	2.361
Verluste aus schwebenden Geschäften sowie Nacharbeiten	934	0	0	-224	0	710
Rechtskosten, Prozesskosten und Vertragsrisiken	3.228	0	36	-2.473	99	891
Sonstige	4.640	0	9.382	-11.260	120	2.883
Kurzfristige Rückstellungen, gesamt	10.623	0	10.447	-14.609	384	6.845
Summe	11.147	1	10.525	-14.629	384	7.428

Die Rückstellung für Jubiläumsgeldverpflichtungen betrifft langfristige Ansprüche von Dienstnehmern aufgrund von kollektivvertraglichen Bestimmungen. Für die Bewertung wurden ein Zinssatz von 5,0 % (2008/09: 5,25 %), das frühestmögliche gesetzliche Pensionseintrittsalter inklusive Übergangsregelungen sowie die Sterbewahrscheinlichkeit nach AVÖ 2008-P (2007/08: AVÖ 2008-P) von Pagler & Pagler herangezogen, Gehaltssteigerungen wurden mit 3 % (2008/09: 3 %) berücksichtigt.

Als Hersteller, Händler und Anbieter von Dienstleistungen gibt der Konzern zum Zeitpunkt des Verkaufs Produktgarantien an die Kunden ab. Üblicherweise ist der Konzern gemäß den Garantiebedingungen verpflichtet, Herstellungs- oder Softwaremängel zu beheben oder das Produkt auszutauschen, wenn diese Mängel während der Gewährleistungsfrist zutage treten.

Für den Fall, dass der Konzern Gewährleistungsansprüche 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 Gewährleistungsansprüche gestellt werden.

Die Rückstellung für Verluste aus schwebenden Geschäften und Nacharbeiten wurde aufgrund der am Stichtag bekannten Verluste aus noch nicht abgerechneten Fertigungsaufträgen gebildet.

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

27 Eventualschulden, sonstige Haftungsverhältnisse und Finanzverbindlichkeiten.

Die Eventualschulden des Konzerns resultieren vor allem aus Großprojekten. Die sonstigen Haftungsverhältnisse betreffen Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien, Bankgarantien, Performance- und Bid-Bonds, Bürgschaften und Garantieübernahmen gegenüber Dritten für Tochterunternehmen.

Die Eventualschulden und sonstigen Haftungsverhältnisse stellen sich im Einzelnen wie folgt dar:

	2009/10	2008/09
Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien, Performance- und Bid-Bonds		
City Highway Santiago	263	846
City Highway Sydney und Melbourne	2.881	1.593
LKW-Mautsystem Österreich	12.500	12.500
LKW-Mautsystem Tschechische Republik	10.046	19.938
Mautprojekt Neuseeland	0	2.025
Expressway Toll Collection System, Maryland, USA	0	3.317
Mautprojekte Südafrika: Gauteng, Marian Hill, Huguenot	117.084	0
Sonstige	1.069	5.338
	143.844	45.557
Bankgarantien	2.419	3.486
Bürgschaften	30	30
	146.293	49.073

Finanzverbindlichkeiten aus Leasingverträgen:

Die zukünftigen Zahlungsverpflichtungen aus unkündbaren Mietverträgen und operativen Leasingverträgen stellen sich wie folgt dar:

	2009/10	2008/09
Nicht länger als 1 Jahr	6.304	5.509
Länger als 1 Jahr und nicht länger als 5 Jahre	16.550	14.341
Länger als 5 Jahre	11.146	14.045
	34.000	33.895

28 Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen.

Folgende Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen wurden durchgeführt:

KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, Wien

Seit Jänner 2005 erbringt die Gesellschaft an den Konzern Dienstleistungen im Bereich der Konzernkonsolidierung und Rechtsberatung. Die dem Konzern im Geschäftsjahr 2009/10 dafür angefallenen Ausgaben betrugen TEUR 494 (2008/09: TEUR 373). Zudem stellt die Gesellschaft dem Konzern Versicherungskosten (Organhaftpflichtversicherung) in Höhe von TEUR 0 (2008/09: TEUR 22) in Rechnung.

Im Dezember 2005 gab die Gesellschaft eine Parental Guarantee gegenüber FöreningsSparbanken AB, Stockholm, Schweden, zugunsten der Konzerngesellschaft Kapsch TrafficCom AB, Jönköping, Schweden, in Höhe von 19,1 Mio. EUR ab. Für das Projekt in Südafrika (Gauteng) gab die Gesellschaft im September 2009 ebenfalls Parental Guarantees zugunsten der Kapsch TrafficCom AG ab und zwar gegenüber der UniCredit Bank Austria AG, Wien, und gegenüber der Raiffeisen Zentralbank Österreich Aktiengesellschaft, Wien. Die übernommenen Garantien betragen zum Bilanzstichtag 31. März 2010 29,4 Mio. EUR. Die jährliche Gebühr für die Übernahmen der Haftungen beträgt 0,5 % der garantierten Beträge. Die im Konzern dafür angefallenen Aufwendungen betrugen im Geschäftsjahr 2009/10 TEUR 202 (2008/09: TEUR 83).

Im Jänner 2007 gab die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH eine unbedingte und unwiderrufliche Zahlungsgarantie bei erster Aufforderung bis zu einem Maximalbetrag von 40 Mio. EUR betreffend die Zahlungsverpflichtungen der Kapsch TrafficCom Construction & Realization spol. s r.o., Prag, ab, die aus Kredit- und Garantiefazilitätenverträgen resultieren, welche von der Ceskoslovenska Obchodni Banka A.S., Prag, der UniCredit Bank Austria AG, Wien, und der Raiffeisen Zentralbank Österreich AG, Wien, für die Lieferung und den Betrieb des tschechischen LKW-Mautsystems eingeräumt wurden. Die jährliche Gebühr für die Übernahme der Haftung beträgt 0,5 % des garantierten Betrages. Die im Konzern dafür angefallenen Aufwendungen betrugen im Geschäftsjahr 2009/10 TEUR 199 (2008/09: TEUR 220).

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 (siehe Erläuterung 9 und 22).

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, wobei die jährliche Mindestgebühr TEUR 250 beträgt. Die im Konzern hierfür angefallenen Aufwendungen betrugen im Geschäftsjahr 2009/10 TEUR 1.104 (2008/09: TEUR 733).

Aktivitäten im Bereich Unternehmensentwicklung, Public Relations, Sponsoring und andere Marketingaktivitäten werden zentral von der Kapsch Aktiengesellschaft für alle Konzerngesellschaften durchgeführt. Die dem Konzern im Geschäftsjahr 2009/10 zugeordneten Kosten betrugen TEUR 1.024 (2008/09: TEUR 925).

Weiters stellte die Gesellschaft dem Konzern Management- und Beratungsleistungen (einschließlich Kosten für den Vorstandsvorsitzenden der Gesellschaft, Georg Kapsch, und Kosten für Beratungsleistungen bestimmter Aufsichtsratsmitglieder der Gesellschaft) in Rechnung. Beim Konzern hierfür angefallene Kosten betrugen im Geschäftsjahr 2009/10 TEUR 1.184 (2008/09: TEUR 959).

Die Kapsch Aktiengesellschaft hat diverse Versicherungsverträge abgeschlossen, die alle Konzerngesellschaften umfassen. Die dem Konzern im Geschäftsjahr 2009/10 zugeordneten Kosten betrugen TEUR 309 (2008/09: TEUR 249).

Kapsch Partner Solutions GmbH, Wien

Die Gesellschaft erbringt für den Konzern Leistungen im Bereich Human Resources (Lohnverrechnung, Administration, Recruiting, Beratung hinsichtlich Arbeitsrecht und Personalentwicklung). Beim Konzern hierfür angefallene Kosten betrugen im Geschäftsjahr 2009/10 TEUR 920 (2008/09: TEUR 691).

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 Geschäftsjahr 2009/10 auf TEUR 2.246 (2008/09: TEUR 2.070).

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 beiden größten stellen mit Abstand das „LKW-Mautsystem Österreich“ und das „LKW-Mautsystem Tschechische Republik“ dar. Die getätigten Lieferungen und Leistungen betrugen im Geschäftsjahr 2009/10 TEUR 2.868 (2008/09: TEUR 4.575).

Die Gesellschaft erbringt für den Konzern Leistungen im Bereich IT, EDV und Telefonie in Höhe von TEUR 376 (2008/09: TEUR 252) sowie sonstige Leistungen in Höhe von TEUR 928 (2008/09: TEUR 507) unter anderem für den IT-technischen Umbau des neuen Standortes der Kapsch Components KG und für die Integration der schwedischen, argentinischen und US-amerikanischen Tochtergesellschaften.

Der Konzern stellt der Gesellschaft Beratungsleistungen im Bereich Public Relations in Rechnung. Die vom Konzern für diese Leistungen erzielten Erträge beliefen sich für das Geschäftsjahr 2009/10 auf TEUR 44 (2008/09: TEUR 0).

Die Kapsch Components KG erbringt für die Gesellschaft Dienstleistungen im Bereich Logistik in Höhe von TEUR 97 (2008/09: TEUR 128) sowie sonstige Leistungen in Höhe von TEUR 128 (2008/09: TEUR 74).

Kapsch CarrierCom AG, Wien

Die Kapsch TrafficCom AG erbringt für die Gesellschaft Dienstleistungen im Bereich Public Relations. Die vom Konzern für diese Leistungen erzielten Erträge beliefen sich für das Geschäftsjahr 2009/10 auf TEUR 44 (2008/09: TEUR 0).

Die Kapsch Components KG erbringt für die Gesellschaft Dienstleistungen im Bereich Logistik in Höhe von TEUR 617 (2008/09: TEUR 826) und produzierte verschiedene Bauteile für die Gesellschaft in Höhe von TEUR 19 (2008/09: TEUR 0).

Kapsch 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 betrugen im Geschäftsjahr 2009/10 TEUR 1.910 (2008/09: TEUR 386). Weiters erbrachte die Gesellschaft Leistungen im Bereich Public Relations im Geschäftsjahr 2009/10 in Höhe von TEUR 95 (2008/09: TEUR 98).

Kapsch Immobilien GmbH, Wien

Am 15. Juli 2008 wurde ein neuer Mietvertrag für den Standort Am Europlatz 2 abgeschlossen und ein Kündigungsverzicht für 10 Jahre vereinbart. Es besteht die Möglichkeit, Teilflächen nach 5 bzw. 7 Jahren zu kündigen. Für die Adaptierung der Mieträumlichkeiten wurden Investitionen in Höhe von TEUR 0 (2008/09: TEUR 1.767) getätigt. Die beim Konzern angefallenen Mietaufwendungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2009/10 auf TEUR 3.245 (2008/09: TEUR 1.980).

Die Mieteinnahmen des Konzerns aus der Untervermietung an nahe stehende Unternehmen im Geschäftsjahr 2009/10 beliefen sich insgesamt auf TEUR 267 (2008/09: TEUR 226). Die im Rahmen der Räumung des Standortes Wagenseilgasse 1 erbrachten Dienstleistungen für Übersiedlungen beliefen sich auf TEUR 0 (2008/09: TEUR 142).

Die Dienstleistungen mit verbundenen Parteien werden üblicherweise auf einer Kostenaufschlagsbasis ausgehandelt. Waren werden zu marktüblichen Konditionen ge- und verkauft.

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

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen zu den jeweiligen Bilanzstichtagen:

	31. März 2010	31. März 2009
Muttergesellschaft		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	1.798	1.687
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	459	284
Schwestergesellschaften		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	307	439
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	1.971	1.771
Sonstige nahestehende Unternehmen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	198	908

29 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 Geschäftsjahres 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 2010 hielt die Gesellschaft – wie im Vorjahr – keine eigenen Aktien.

	2009/10	2008/09
Den Anteilseignern zurechenbares Periodenergebnis (in EUR)	32.215.536	12.976.941
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien	12.200.000	12.200.000
Ergebnis je Aktie (in EUR)	2,64	1,06
Den Anteilseignern zurechenbares Periodenergebnis, bereinigt um die Aufwertung der Beteiligung an der Q-Free ASA, Norwegen	18.177.176	12.976.941
Anzahl Aktien	12.200.000	12.200.000
Ergebnis je Aktie, bereinigt (in EUR)	1,49	1,06

30 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag.

Beteiligungen

Am 1. April 2010 wurden durch die Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, 60 % der Anteile an der PayVend F&P A/S, Kopenhagen, Dänemark, zu einem Preis von 0,75 Mio. EUR gekauft. Die Gesellschaft wurde in der Folge auf Kapsch Telematic Services Solutions A/S, Kopenhagen, Dänemark, umfirmiert. In Südafrika erwarb die Kapsch TrafficCom AG, Wien, am 8. April 2010 über eine erworbene Tochtergesellschaft im Rahmen einer Kapitalerhöhung 51,43 % des erhöhten Aktienkapitals der TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika. Der Gegenwert der Kapitalerhöhung betrug insgesamt 75 Mio. Rand (rund 8 Mio. EUR). Die Umfirmierung der Triple Advanced Investments 22 (Pty) in Kapsch TrafficCom Holding SA ist in Umsetzung.

Angeichts der kurzen Zeitspanne zwischen dem Akquisitionsdatum und der Genehmigung zur Veröffentlichung des Konzernabschlusses ist die Angabe von zusätzlichen Informationen nicht möglich.

Erweiterung des Vorstandes

Mit Wirkung zum 1. April 2010 wurde André Laux zum dritten Mitglied des Vorstandes bestellt.

31 Zusatzangaben.

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften sind im Konzernanhang unter dem Punkt „Konsolidierungskreis“ angeführt. Die Muttergesellschaft Kapsch TrafficCom AG, Wien, hält mit Ausnahme von Durante Investments sp. z o.o., Polen, Electronic Toll Collection (PTY) Ltd., Südafrika, Kapsch Telematic Services Danmark ApS, Dänemark, Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, Kapsch Telematic Services GmbH Deutschland, Deutschland, Kapsch Telematic Services Kft, Ungarn, Kapsch Telematic Services spol. s r.o., Tschechien, Kapsch TrafficCom Construction & Realization spol. s r.o., Tschechien und Kapsch TrafficCom U.S. Corp., USA, direkt oder indirekt 100 % der Anteile an den vollkonsolidierten Tochtergesellschaften. Hinsichtlich der Zusatzangaben gemäß § 265 (2) 1 UGB für die angeführten Gesellschaften wurde die Schutzklausel gemäß § 265 (3) UGB in Anspruch genommen.

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter im Geschäftsjahr 2009/10 setzte sich aus 921 Angestellten und 52 Arbeitern zusammen (2008/09: 831 Angestellte und 67 Arbeiter).

Aufwendungen für den Abschlussprüfer

Die Aufwendungen für den Abschlussprüfer belaufen sich auf TEUR 109 (2008/09: TEUR 105) und untergliedern sich in folgende Tätigkeitsbereiche:

	2009/10	2008/09
Prüfung des Konzernabschlusses	40	35
Andere Bestätigungsleistungen	43	41
Steuerberatungsleistungen	0	0
Sonstige Leistungen	26	29
	109	105

Vergütungen und sonstige Zahlungen an Organe der Gesellschaft

Die Aufwendungen für den Vorstandsvorsitzenden sind in der Weiterverrechnung von Management- und Beratungsleistungen der Kapsch Aktiengesellschaft (siehe Erläuterung 28) enthalten. Hinsichtlich der gesamten Vergütungen des anderen Vorstandsmitglieds wird die Schutzklausel des § 266 Z 7 UGB in Anspruch genommen.

An die Mitglieder des Aufsichtsrates wurden Aufsichtsratsvergütungen in Höhe von rund TEUR 19 (2008/09: TEUR 0) bezahlt.

Wie in den Vorjahren wurden keine Vorschüsse oder Darlehen an Mitglieder des Vorstandes oder des Aufsichtsrates gewährt und auch keine Garantien zu deren Gunsten abgegeben.

Im Geschäftsjahr 2009/10 setzte sich der Vorstand aus folgenden Personen zusammen:

Mag. Georg Kapsch (Vorsitzender)

Ing. Erwin Toplak

André Laux (ab 1. April 2010)

Im Geschäftsjahr 2009/10 setzte sich der Aufsichtsrat aus folgenden Personen zusammen:

Dr. Franz Semmernegg (Vorsitzender)

Dr. Kari Kapsch (stellvertretender Vorsitzender)

William Morton Llewellyn

Vom Betriebsrat entsandt:

Ing. Christian Windisch

Dipl.-Ing. Werner Dreschl

Zur Veröffentlichung genehmigt:

Wien, am 14. Mai 2010



Mag. Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstandes



Ing. Erwin Toplak
Mitglied des Vorstandes



André Laux
Mitglied des Vorstandes

Bestätigungsvermerk.

Bericht zum Konzernabschluss.

Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der Kapsch TrafficCom AG, Wien, für das Geschäftsjahr vom 1. April 2009 bis 31. März 2010 geprüft. Dieser Konzernabschluss umfasst die Konzernbilanz zum 31. März 2010, die Konzerngesamtergebnisrechnung, die Konzerngeldflussrechnung und die Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung für das am 31. März 2010 endende Geschäftsjahr sowie den Konzernanhang.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter für den Konzernabschluss

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, vermittelt und den in Österreich ergänzend anzuwendenden gesetzlichen Vorschriften entspricht. 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 Standesregeln 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 2010 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. April 2009 bis zum 31. März 2010 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 Abs. 2 UGB zutreffen.

Der Konzernlagebericht steht nach unserer Beurteilung in Einklang mit dem Konzernabschluss. Die Angaben gemäß § 243a Abs. 2 UGB sind zutreffend.

Wien, 14. Mai 2010

PwC INTER-TREUHAND GmbH

Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

gez:

Mag. Felix Wirth

Wirtschaftsprüfer





An den Gates elektronischer Mautsysteme zur fehlerfreien Identifizierung der Verkehrsteilnehmer installiert: die Mautkamera.

Betreiber elektronischer Mautsysteme investieren die daraus lukrierten Einnahmen mannigfaltig. Zum Beispiel, um die Verkehrssicherheit in kritischen Zonen wie Tunnels oder urbanen Ballungszentren entscheidend zu erhöhen.

Services.

Adressen der Leitgesellschaften.



Österreich

Kapsch TrafficCom AG (Headquarter)

Am Europlatz 2
1120 Wien
Tel.: +43 50 811 0
Fax: +43 50 811 2109
ktc.office@kapsch.net; ktc.at.hq-info@kapsch.net

Kapsch TrafficCom AG – Development Center

Telematic Solutions
Lakeside Park B03
9020 Klagenfurt
Tel.: +43 50 811 7810

Kapsch Telematic Services GmbH

Am Europlatz 2
1120 Wien
Tel.: +43 50 811 0
Fax: +43 50 811 1219
kts.office@kapsch.net

Kapsch Components KG

Gutheil-Schoder-Gasse 17
1230 Wien
Tel.: +43 50 811 4053
Fax: +43 50 811 4202
kcomp.office@kapsch.net



Argentinien

Kapsch TrafficCom Argentina S.A.

Juana Azurduy 2440
C1429BZJ Buenos Aires
Tel.: +54 11 4703 5500
Fax: +54 11 4703 4777
mariana.beltran@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
miguel.jauregui@kapsch.com.au



Bulgarien

Kapsch Telematik Technologies Bulgaria AD

16 Boyanska Legenda str.
Boyana district
Sofia 1606
Tel.: +359 2 484 08 84
Fax: +359 2 484 08 85
iva.tetradova@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
koichi.imamura@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
Mobil: +86 139 0109 7834
tiemin.wang@kapsch.net



Deutschland

Kapsch Telematic Services GmbH Deutschland

Friedrichstraße 171
10117 Berlin
Tel.: +49 30 46999 3476
Fax: +49 30 46999 3477



Frankreich

Kapsch TrafficCom France SAS

Kapsch TrafficCom France SAS
Parc d'Affaires Silic
Immeuble Panama
45, rue de Villeneuve
94 573 Rungis Cedex
Tel.: +33 6 03 48 27 59
Fax: +33 1 44 54 52 34
nathalie.mignon@kapsch.net



Italien

Kapsch TrafficCom S.r.l.

Blend Tower, Piazza Quattro Novembre, 7
I-20124 Milano (MI)
Tel.: +39 02 89827 365
Fax: +39 (02) 95441448
office@kapsch.it

Kapsch-Busi S.p.A.

Via C. Bonazzi, 2
40013 Castel Maggiore (BO)
Tel.: +39 (051) 6324011
Fax: +39 (051) 6324022
office@kapsch-busi.it



Kasachstan

Kapsch TrafficCom Kazakhstan LLC

33, Dinnukhamed Kunayev street, Office 1103
Astana 010000
Phone/Fax: +7 7172 50 20 18
klyschbaejwa.scholpan@kapsch.net



Kroatien

Kapsch TrafficCom – Podružnica Zagreb

Ulica grada Vukovara 284
10 000 Zagreb
Tel.: +385 1 272 06 58
j.grdosic@ib-gtzagreb.hr



Malaysia

Kapsch TrafficCom (M) Sdn Bhd

4th Floor, Tower Block
Syed Kechik Foundation Building
Jalan Kapas, Bangsar
59100 Kuala Lumpur
Tel.: +60 3 2092 1161
ctmsb@po.jaring.my



Neuseeland

Kapsch TrafficCom Ltd.

PO Box 37542 Parnell
Auckland
Tel.: +61 3 8656 7900
Fax: +61 3 8656 7901
miguel.jauregui@kapsch.com.au



Polen

Kapsch Telematic Services Sp. z o.o.

ul. Surowieckiego 1
PL-02-785 Warschau
Tel.: +48 22 544 6000
Fax: +48 22 544 6005
martin.mirk@kapsch.net



Russische Föderation

Kapsch TrafficCom Russia GmbH

Bakhrushina Street 32/1, Office No. 509
115054 Moskau
Tel./Fax: +7 (495) 956 63 29
elena.yakovleva@kapsch.net



Schweden

Kapsch TrafficCom AB

Kapsch TrafficCom AB
Bataljonsgatan 10, Box 1063
551 10 Jönköping
Tel.: +46 36 290 1500
Fax: +46 36 290 1501
info@kapsch.se



Slowenien

Kapsch TrafficCom d.o.o.

Ribičičeva ulica 33
1000 Ljubljana
Tel.: +38 0590 34 283
Fax: +38 0590 34 286
joze.hebar@kapsch.net



Südafrika

Kapsch TrafficCom SA (pty) LTD

6th Floor, Helvetia House
1 Greenvale Road
Wilbart, Germiston 1401
Gauteng
Tel.: +27 11 455 2280
Fax: +27 11 455 2276
bsalahdin.yacoubi@kapsch.co.za

Electronic Toll Collection (Pty) Ltd

EcoFusion 4, Block B,
300 Witch Hazel Ave,
Eco Park, Centurion 0157
P O Box 68383
Highveld Park 0169
Tel.: +27 (0) 12 661 7624
Fax: +27 (0) 12 661 7629



Tschechische Republik

Kapsch Telematic Services spol. s r.o.

Ke Štvanici 656/3
186 00 Praha 8
Tel.: +420 225 026 140
Fax: +420 225 026 222
kts.cz@kapsch.net



Ungarn

Kapsch Telematic Services Kft.

Bocskai út 77-79
1113 Budapest
Tel.: +36 1 372 6400
Fax: +36 1 372 6444



USA

Kapsch TrafficCom U.S. Corp.

21515 Ridgetop Circle, Suite 290
Sterling, VA 20166
Tel.: +1 (703) 885 1976
kts.office.dc@kapsch.net

Kapsch TrafficCom Inc.

2035 Corte del Nogal, Suite 105
Carlsbad, CA 92011
Tel.: +1 (760) 602 8535
kts.office.san@kapsch.net



Vereinigtes Königreich

Kapsch TrafficCom Ltd.

Unit 2 espace
26 St. Thomas Place
Ely CAMBS CB7 4EX
Tel.: +44 0 1353 644 012
Fax: +44 0 1353 611 001
sharon.kindleysides@kapsch.net

Glossar.

ANPR	Automatic Number Plate Recognition – Videobasierte automatische Kennzeichenerkennung
CEN	Comité Européen de Normalisation (European Committee for Standardization) – für die Gestaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit Mautsystemen in Europa verantwortlich.
DSRC	Dedicated Short-Range Communication
ETC	Electronic Toll Collection – elektronische Gebühren-/Mauteinhebung
GHz	Gigahertz
GNSS	Global Navigation Satellite System – Globales Satellitennavigationssystem
GPS	Global Positioning System – Globales Positionsbestimmungssystem
GPRS	General Packet Radio Service – Allgemeiner paketorientierter Funkdienst
GSM	Global System for Mobile Communication – Standard für volldigitale Mobilfunknetze
ISO	International Organization for Standardization – Internationale Organisation für Normung
ITS	Intelligent Transportation Systems
LAN	Local Area Network – ein lokales Netz in der Computertechnik
VPS	Vehicle Positioning Systems – Fahrzeugpositionsbestimmungssysteme
MHz	Megahertz
MLFF	Multi-Lane Free-Flow – mehrspuriger Fließverkehr
OBUE	On-Board Unit (auch „tag“) – fahrzeugseitige Sende- und Empfangseinheit
Tag	Siehe OBU
Transceiver	Sende- und Empfangseinheit
Transponder	Sende- und Empfangseinheit
VDC	Vehicle Detection and Classification – Fahrzeugerkennungs- und Klassifizierungssystem
VR-2	Vehicle Registration System – Fahrzeugregistrierungssystem
VDR	Vehicle Detection and Registration – Fahrzeugerkennungs- und Registrierungssystem
WAN	Wide Area Network – großräumiges Netz
WAVE	Wireless Access in Vehicular Environment

Finanzkalender.

Finanzkalender	
25. August 2010	Ordentliche Hauptversammlung für Wirtschaftsjahr 2009/10
01. September 2010	Ex-Tag für Dividende für Wirtschaftsjahr 2009/10
08. September 2010	1. Auszahlungstag für Dividende Wirtschaftsjahr 2009/10
25. August 2010	Zwischenbericht Wirtschaftsjahr 2010/11-Q1
30. November 2010	Zwischenbericht Wirtschaftsjahr 2010/11-Q2
28. Februar 2011	Zwischenbericht Wirtschaftsjahr 2010/11-Q3
22. Juni 2011	Ergebnis Wirtschaftsjahr 2010/11
24. August 2011	Ordentliche Hauptversammlung für Wirtschaftsjahr 2010/11
31. August 2011	Ex-Tag für Dividende für Wirtschaftsjahr 2010/11
07. September 2011	1. Auszahlungstag für Dividende Wirtschaftsjahr 2010/11

Informationen zur Kapsch TrafficCom Aktie	
Investor Relations Officer	Marcus Handl
Aktionärstelefon	+43 50811 1120
E-Mail	ir.kapschtraffic@kapsch.net
Website	www.kapsch.net
Börseplatz	Wien, Prime Market
ISIN	AT000KAPSCH9
Börse-Kürzel	KTCG
Reuters	KTCG.VI
Bloomberg	KTCG AV

Kennzahlenübersicht 6 Jahre.

Ertragskennzahlen ¹		2009/10	2008/09	2007/08	2006/07	2005/06	2004/05
Umsatz	in Mio. EUR	216,0	200,3	185,7	198,6	116,2	121,9
EBITDA	in Mio. EUR	32,0	35,0	39,0	30,8	21,0	18,7
EBITDA-Marge	in %	14,8	17,5	21,0	15,5	18,1	15,4
EBIT	in Mio. EUR	24,5	29,0	34,9	26,9	17,3	13,0
EBIT-Marge	in %	11,4	14,5	18,8	13,5	14,9	10,7
Ergebnis vor Steuern	in Mio. EUR	43,9	21,9	42,8	27,0	17,8	13,5
Ergebnis nach Steuern	in Mio. EUR	36,5	16,4	32,1	20,3	12,3	14,2
Ergebnis je Aktie ²	in EUR	2,64	1,06	2,60	2,04	1,24	1,43
Free Cashflow ³	in Mio. EUR	41,6	19,9	-14,8	-39,1	14,4	18,6
Investitionen ⁴ (Capital Expenditure)	in Mio. EUR	4,8	22,2	4,0	2,3	1,3	3,0
Mitarbeiter ⁵		1.023	946	824	774	569	572
Umsatz nach Segmenten (Anteil am Umsatz)		2009/10	2008/09	2007/08	2006/07	2005/06	2004/05
Road Solution Projects (RSP)	in Mio. EUR	45,8 (21 %)	56,8 (28 %)	47,0 (25 %)	105,0 (53 %)	18,7 (16 %)	30,0 (25 %)
Services, System Extensions, Components Sales (SEC)	in Mio. EUR	161,9 (75 %)	135,6 (68 %)	128,8 (69 %)	80,6 (41 %)	76,2 (66 %)	78,0 (64 %)
Others (OTH)	in Mio. EUR	8,3 (4 %)	8,0 (4 %)	10,0 (5 %)	13,0 (7 %)	21,3 (18 %)	13,9 (11 %)
Umsatz nach Regionen (Anteil am Umsatz)		2009/10	2008/09	2007/08	2006/07	2005/06	2004/05
Österreich	in Mio. EUR	42,4 (20 %)	37,8 (19 %)	36,6 (20 %)	47,3 (24 %)	57,9 (50 %)	51,0 (42 %)
Europa (exkl. Österreich)	in Mio. EUR	117,1 (54 %)	122,8 (61 %)	105,2 (57 %)	122,9 (61 %)	29,4 (25 %)	27,7 (23 %)
Amerika	in Mio. EUR	12,1 (5 %)	14,0 (7 %)	18,8 (10 %)	15,4 (8 %)	9,4 (8 %)	23,8 (20 %)
Sonstige Länder	in Mio. EUR	44,5 (21 %)	25,6 (12 %)	25,2 (14 %)	13,0 (7 %)	19,5 (17 %)	19,4 (16 %)
Bilanzkennzahlen		31. März 2010	31. März 2009	31. März 2008	31. März 2007	31. März 2006	31. März 2005
Bilanzsumme	in Mio. EUR	295,1	324,5	298,4	227,2	131,9	133,5
Eigenkapital ⁶	in Mio. EUR	168,2	134,2	133,4	45,6	39,1	37,4
Eigenkapitalquote ⁶	in %	57,0	41,4	44,7	20,1	29,6	28,0
Nettoguthaben (+) /-verschuldung (-)	in Mio. EUR	35,3	5,0	28,4	-12,5	37,2	29,4
Eingesetztes Kapital (Capital Employed)	in Mio. EUR	187,5	193,4	161,3	78,2	48,6	47,8
Nettoumlaufvermögen (Net Working Capital)	in Mio. EUR	104,6	122,3	131,4	56,8	43,2	42,5

¹ beinhaltet ausschließlich fortgeführte Geschäftsbereiche

² Ergebnis je Aktie in den Wirtschaftsjahren 2009/10 sowie 2008/09 jeweils bezogen auf 12,2 Mio. Aktien, im Wirtschaftsjahr 2007/08 bezogen auf die gewichtete durchschnittliche Anzahl von 11,7 Mio. Aktien und in den Wirtschaftsjahren 2006/07, 2005/06 sowie 2004/05 jeweils bezogen auf 10,0 Mio. Aktien.

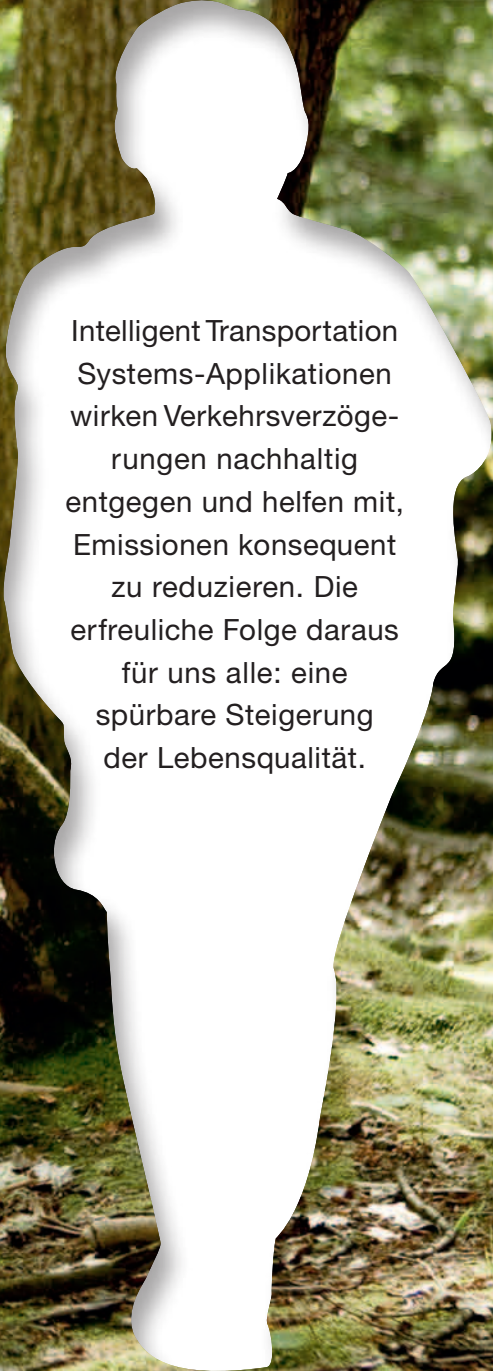
³ Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit abzüglich Investitionen aus Geschäftstätigkeit (exkl. Zahlungen für den Erwerb von Gesellschaften und Ankauf von Wertpapieren und Beteiligungen)

⁴ Investitionen aus Geschäftstätigkeit (exkl. Zahlungen für den Erwerb von Gesellschaften und Ankauf von Wertpapieren und Beteiligungen)

⁵ jeweils zum 31. März

⁶ inkl. Anteile in Fremdbesitz





Sie unternehmen alles, die ITS-Applikationen von Kapsch TrafficCom noch effizienter zu gestalten: unsere hochqualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Intelligent Transportation Systems-Applikationen wirken Verkehrsverzögerungen nachhaltig entgegen und helfen mit, Emissionen konsequent zu reduzieren. Die erfreuliche Folge daraus für uns alle: eine spürbare Steigerung der Lebensqualität.

Kapsch TrafficCom ist ein internationaler Anbieter von anspruchsvollen Intelligent Transportation Systems (ITS). Kapsch TrafficCom entwickelt und liefert vorrangig Elektronische Mautsysteme (Electronic Toll Collection – ETC), insbesondere für den mehrspurigen Fließverkehr (Multi-Lane Free-Flow – MLFF), und bietet den technischen und kommerziellen Betrieb dieser Systeme an. Darüber hinaus bietet Kapsch TrafficCom Verkehrsmanagement-Lösungen mit den Schwerpunkten Verkehrssicherheit und Verkehrsbeeinflussung, elektronische Zutrittskontrollsysteme und Parkraumbewirtschaftung an. Mit weltweit mehr als 230 Referenzen in 38 Ländern in allen 5 Kontinenten und mit insgesamt beinahe 18 Millionen ausgelieferten On-Board Units (OBUs) und nahezu 13.000 ausgestatteten Mautspuren (Lanes) hat sich Kapsch TrafficCom bei Elektronischen Mautsystemen unter den weltweiten Marktführern positioniert. Kapsch TrafficCom hat ihren Sitz in Wien, Österreich, und verfügt über Tochtergesellschaften und Repräsentanzen in 25 Ländern.