

DE

Die Zukunft des Verkehrs kann sich sehen lassen.

**Unsere bewährten elektronischen Mautsysteme liefern
die Infrastruktur für innovative ITS-Applikationen.**

Geschäftsbericht über das Wirtschaftsjahr 2010/11.



***) Was Sie hier sehen: Unsere elektronischen Mautsysteme führen bei Fahrzeugen, die mit einer On-Board Unit ausgerüstet sind, die Gebühreneinhebung durch – vollautomatisch und ohne in den Verkehrsfluss einzugreifen.**



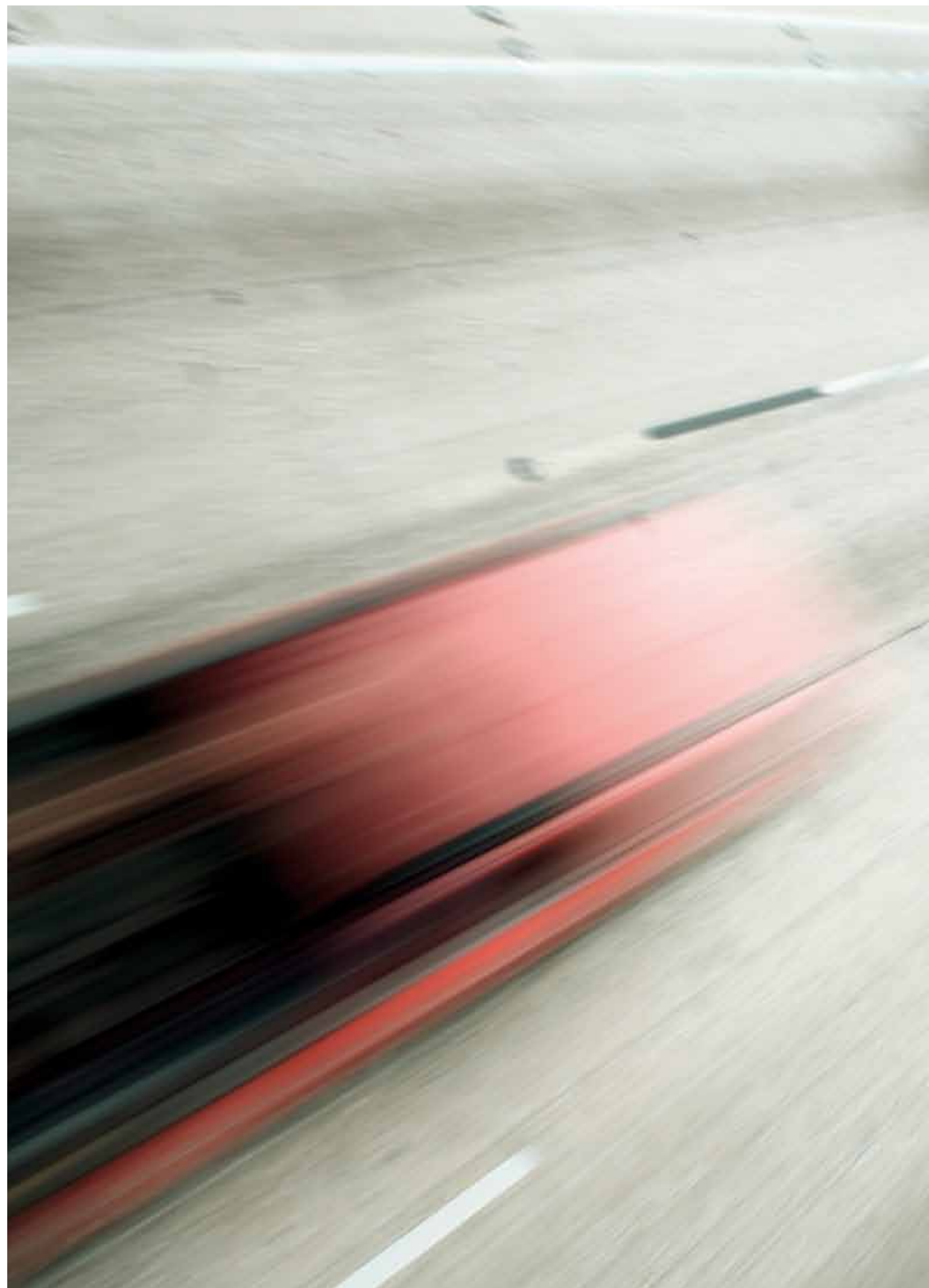
Mautsysteme – Elektronische Mautsysteme von Kapsch etablieren eine tragfähige und ausbaubare Infrastruktur, die neben der Mauteinhebung zahlreiche Einsatzmöglichkeiten für vielfältige Intelligent Transportation Systems (ITS)-Anwendungen zur Verfügung stellt. Unsere Mautsysteme werden daher immer öfter als Basis für anspruchsvolle ITS-Lösungen herangezogen, die den Verkehrsteilnehmern, den Betreibern und der öffentlichen Hand erhöhte Sicherheit, verbesserte Serviceleistungen und signifikante Kosteneinsparungen bieten.



The background is a solid yellow color. On the left side, there are several overlapping, semi-transparent yellow geometric shapes, including rectangles and a large curved shape, creating a layered, architectural effect.

Die Kernkompetenz von **KapschTrafficCom** liegt in der Entwicklung, Realisierung und im Betrieb elektronischer Mautlösungen. Neben der verlässlichen Mauteinhebung bieten unsere Systeme die perfekte Plattform für ein breites Spektrum an zukunftsicheren Lösungen für Intelligent Transportation Systems (ITS): Anwendungen, die auf Grundlage der bestehenden Verkehrsinfrastruktur unsere Sicherheit erhöhen sowie unsere Mobilität verbessern – beispielsweise durch regulierten und staufreien Verkehrsfluss, beschleunigten Notfallschutz oder die automatisierte Erkennung und Nachverfolgung bestimmter Fahrzeuge.

**Intelligent Verkehr managen,
konsequent Mehrwert schaffen.**





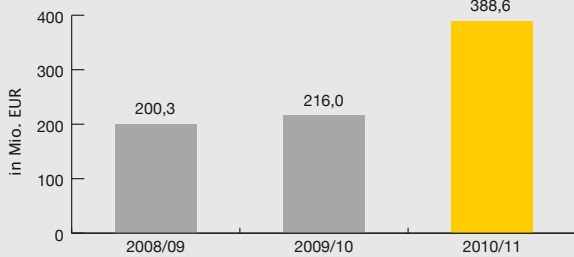
***) Was Sie hier nicht sehen: Unsere 'Section Control' lässt Raser nicht einfach davonkommen, sondern zeichnet ihre Geschwindigkeit über eine definierte Distanz auf.**



Section Control – Die abschnittsbezogene Geschwindigkeitsüberwachung gewinnt im Rahmen der Verbesserung der Verkehrssicherheit zunehmend an Bedeutung. Derartige Verkehrsüberwachungssysteme überprüfen automatisch, ob Fahrzeuge regelkonform unterwegs sind, und veranlassen die Lenker zu einer angemessenen Geschwindigkeit. Die Praxis zeigt, dass durch die Beobachtung des Fahrtempos über komplette Straßenabschnitte hinweg die Zahl der Verkehrsunfälle signifikant reduziert und gleichzeitig die Umweltsituation nachhaltig entlastet wird.

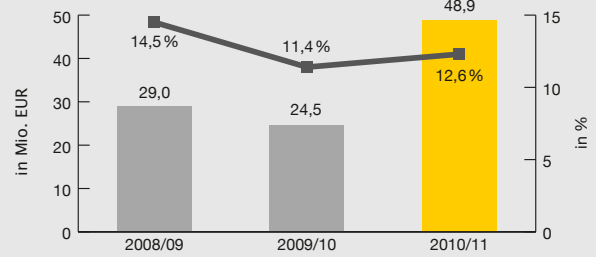
Highlights des Wirtschaftsjahres.

Umsatz



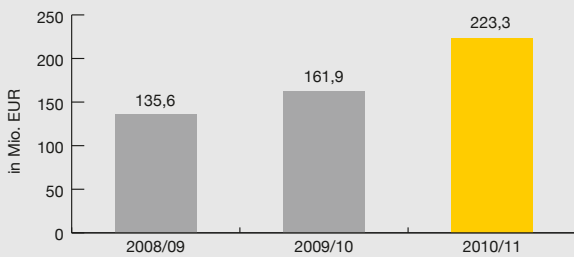
Umsatz um 80 % auf historischen Höchstwert von 388,6 Mio. EUR gestiegen.

EBIT und EBIT-Marge



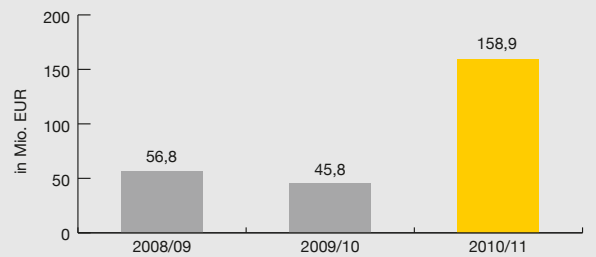
EBIT um 99 % auf historischen Höchstwert von 48,9 Mio. EUR gestiegen.

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



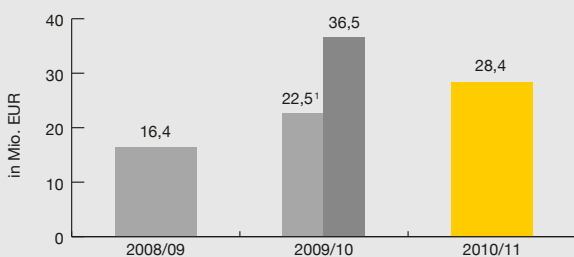
Umsatz im Segment SEC um 38 % auf 223,3 Mio. EUR gestiegen.

Umsatz im Segment Road Solution Projects (RSP)



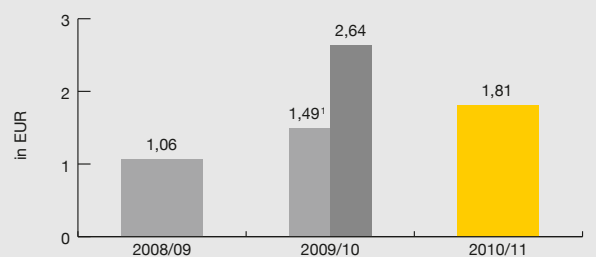
Umsatz im Segment RSP um 247 % auf 158,9 Mio. EUR gestiegen.

Periodenergebnis (bereinigt)¹



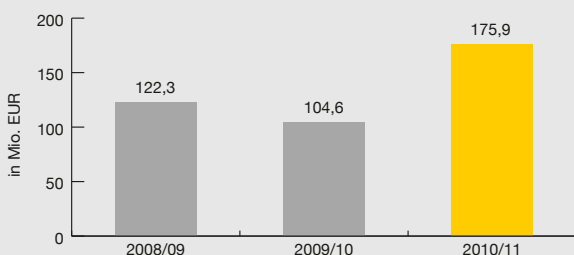
Periodenergebnis (bereinigt)¹ um 22 % (27 %) auf 28,4 Mio. EUR gesunken (gestiegen).

Ergebnis je Aktie² (bereinigt)¹



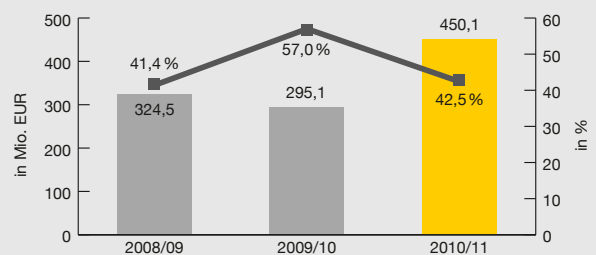
Ergebnis je Aktie (bereinigt)¹ um 32 % (21 %) auf 1,81 EUR gesunken (gestiegen).

Nettoumlaufvermögen (Net Working Capital)



Nettoumlaufvermögen um 71,3 Mio. EUR (68 %) auf 175,9 Mio. EUR gestiegen.

Bilanzsumme und Eigenkapitalquote³



Eigenkapitalquote weitgehend durch Anleiheemission auf 42,5 % gesunken.

- ¹ 2009/10 um die 14 Mio. EUR Aufwertung der Beteiligung an der Q-Free ASA, Norwegen, bereinigt
- ² Ergebnis je Aktie jeweils bezogen auf die gewichtete durchschnittliche Anzahl von 12,2 Mio. Aktien
- ³ inkl. Anteile in Fremdbesitz

Großauftrag in Polen

Das von Kapsch TrafficCom angeführte Konsortium ging Anfang Oktober 2010 als Bestbieter aus dem Auswahlverfahren für ein landesweites elektronisches LKW-Mautsystem auf einem Straßennetz von bis zu 7.600 km hervor.

Vertragsabschluss am 2. November 2010 für die Errichtung und den achtjährigen Betrieb eines elektronischen LKW-Mautsystems auf einem bestehenden Straßennetz von zunächst rund 1.750 km.

Erweiterung der Präsenz in Südafrika

Anteilsverkauf von 56,81 % an TMT Services and Supplies (Proprietary) Limited, einem Anbieter von Verkehrsmanagement-Lösungen.

Auftrag über die Lieferung und den Betrieb eines Systems zur automatischen Fahrpreiseinhebung für die Busflotte der Stadt Johannesburg.

Auftrag über die Lieferung von insgesamt 1,5 Mio. On-Board Units für das elektronische Mautsystem in der Provinz Gauteng.

Wichtige Schritte in den USA

Erwerb des US-amerikanischen, kanadischen und mexikanischen Geschäftes von Mark IV IVHS, dem größten Anbieter von Komponenten für elektronische Mautsysteme basierend auf der bestehenden 915 MHz-Technologie in Nordamerika.

Port of Hood River als erster Straßenbetreiber in den USA, der ein elektronisches Mautsystem basierend auf der neu entwickelten 5,9 GHz-Technologie einsetzen wird.

Erstauftrag in Russland

Erstauftrag über die Ausstattung von Kreuzungen zur voll-elektronischen Rotlichtüberwachung, Spurenkontrolle und Geschwindigkeitsüberwachung in der Stadt Kasan.

Systemperformance¹ in der Tschechischen Republik

Jahr	Systemperformance ¹ in %
2008	98,20
2009	99,00
2010	99,31

Durchschnittliche Leistungsrate¹ des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems im Kalenderjahr 2010 auf den historischen Höchstwert von 99,31 % gesteigert.

Systemperformance¹ in Österreich

Jahr	Systemperformance ¹ in %
2008	99,77
2009	99,78
2010	99,88

Durchschnittliche Mauttransaktionsrate¹ des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems im Kalenderjahr 2010 auf den historischen Höchstwert von 99,88 % gesteigert.

Geschäft mit On-Board Units

Zeitraum	Volumen in Mio. Units
2008/09	2,7
2009/10	3,5
2010/11	5,2

Volumen an ausgelieferten On-Board Units auf den historischen Höchstwert von 5,2 Mio. Units gesteigert.

Emission einer Unternehmensanleihe

Emission einer 4,25 %-Unternehmensanleihe mit einem Volumen von 75 Mio. EUR und einer Laufzeit von sieben Jahren am 3. November 2010.

Anleihe bei guter Nachfrage mit einem Emissionsspread von Swap-Mitte plus 195 Basispunkte gepreist und überwiegend bei privaten Investoren platziert.

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

Das Wirtschaftsjahr im Überblick.

Ertragskennzahlen		2010/11	2009/10	+/- %	2008/09
Umsatz	in Mio. EUR	388,6	216,0	80 %	200,3
EBITDA	in Mio. EUR	62,5	32,0	95 %	35,0
EBITDA-Marge	in %	16,1	14,8		17,5
EBIT	in Mio. EUR	48,9	24,5	99 %	29,0
EBIT-Marge	in %	12,6	11,4		14,5
Ergebnis vor Steuern	in Mio. EUR	41,3	43,9	-6 %	21,9
Periodenergebnis (bereinigt) ¹	in Mio. EUR	28,4	36,5 (22,5)	-22 % (27 %)	16,4
Ergebnis je Aktie ² (bereinigt) ¹	in EUR	1,81	2,64 (1,49)	-32 % (21 %)	1,06
Free Cashflow ³	in Mio. EUR	-19,9	41,6	<-100 %	19,9
Investitionen (Capital Expenditure) ⁴	in Mio. EUR	8,3	4,8	71 %	22,2
Mitarbeiter ⁵		2.167	1.023	>100 %	946
On-Board Units ausgeliefert	in Mio. Units	5,2	3,5	49 %	2,7
Geschäftssegmente		2010/11	2009/10	+/- %	2008/09
Road Solution Projects (RSP)					
Umsatz (Anteil am Umsatz)	in Mio. EUR	158,9 (41 %)	45,8 (21 %)	>100 %	56,8 (28 %)
EBIT (EBIT-Marge)	in Mio. EUR	0,1 (0,1 %)	-20,9 (-45,6 %)	<-100 %	-1,7 (-2,9 %)
Services, System Extensions, Components Sales (SEC)					
Umsatz (Anteil am Umsatz)	in Mio. EUR	223,3 (57 %)	161,9 (75 %)	38 %	135,6 (68 %)
EBIT (EBIT-Marge)	in Mio. EUR	48,3 (21,6 %)	45,3 (28,0 %)	7 %	31,7 (23,4 %)
Others (OTH)					
Umsatz (Anteil am Umsatz)	in Mio. EUR	6,4 (2 %)	8,3 (4 %)	-23 %	8,0 (4 %)
EBIT (EBIT-Marge)	in Mio. EUR	0,4 (6,7 %)	0,2 (1,9 %)	>100 %	-1,0 (-12,6 %)
Regionen		2010/11	2009/10	+/- %	2008/09
Österreich – Umsatz (Anteil am Umsatz)	in Mio. EUR	37,5 (10 %)	42,4 (20 %)	-12 %	37,8 (19 %)
Europa (exkl. Österreich) – Umsatz (Anteil am Umsatz)	in Mio. EUR	182,0 (47 %)	117,1 (54 %)	55 %	122,8 (61 %)
Amerika – Umsatz (Anteil am Umsatz)	in Mio. EUR	27,6 (7 %)	12,1 (5 %)	>100 %	14,0 (7 %)
Sonstige Länder – Umsatz (Anteil am Umsatz)	in Mio. EUR	141,5 (36 %)	44,5 (21 %)	>100 %	25,6 (13 %)
Bilanzkennzahlen		31. März 2011	31. März 2010	+/- %	31. März 2009
Bilanzsumme	in Mio. EUR	450,1	295,1	53 %	324,5
Eigenkapital ⁶	in Mio. EUR	191,5	168,2	14 %	134,2
Eigenkapitalquote ⁶	in %	42,5	57,0		41,4
Nettoguthaben (+) /-verschuldung (-)	in Mio. EUR	-47,2	35,3	<-100 %	5,0
Eingesetztes Kapital (Capital Employed)	in Mio. EUR	288,7	187,5	54 %	193,4
Nettoumlaufvermögen (Net Working Capital)	in Mio. EUR	175,9	104,6	68 %	122,3
Börsenkennzahlen		2010/11	2009/10		2008/09
Anzahl der Aktien ⁵	in Mio.	12,2	12,2		12,2
Streubesitz ⁵	in %	31,6	31,6		31,6
Schlusskurs der Aktie ⁵	in EUR	62,5	25,3		14,8
Börsekapitalisierung ⁵	in Mio. EUR	762,5	308,2		180,6
Performance der Aktie	in %	247,4	70,9		-53,8
Dividende je Aktie	in EUR	1,00 ⁷	0,75		0,50

¹ 2009/10 um die 14 Mio. EUR Aufwertung der Beteiligung an der Q-Free ASA, Norwegen, bereinigt

² Ergebnis je Aktie jeweils bezogen auf die gewichtete durchschnittliche Anzahl von 12,2 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

⁷ Vorschlag des Vorstandes zur Beschlussfassung durch die Hauptversammlung

Die Kapsch TrafficCom Group verzeichnete im zum 31. März 2011 zu Ende gegangenen Wirtschaftsjahr 2010/11 das höchste operative Ergebnis in ihrer Unternehmensgeschichte: Der Umsatz konnte im Vorjahresvergleich um 80 % auf den historischen Höchstwert von 388,6 Mio. EUR gesteigert werden, das EBIT stieg im Vorjahresvergleich um 99 % und erreichte mit 48,9 Mio. EUR ebenso einen historischen Höchstwert. In Relation zum Umsatz erzielte die Kapsch TrafficCom Group somit eine EBIT-Marge von 12,6 % nach 11,4 % in der Vergleichsperiode im Vorjahr.

Die Geschäftsentwicklung der Kapsch TrafficCom Group im abgelaufenen Wirtschaftsjahr war wesentlich geprägt durch das den wiederkehrenden Teil des Geschäftes ausweisende Segment SEC (Services, System Extensions, Components Sales) und durch das Segment RSP (Road Solution Projects), welches das Großprojektgeschäft ausweist. Im Segment SEC stieg der Umsatz im Vorjahresvergleich um 38 % auf 223,3 Mio. EUR. Diese positive Entwicklung war vor allem auf das Rekordvolumen von insgesamt 5,2 Mio. ausgelieferten On-Board Units (Vorjahr: 3,5 Mio. Units), auf die Erstkonsolidierung unterjährig erworbener Gesellschaften und auf gesteigerte Umsätze aus dem Betrieb der Mautsysteme in Österreich und in der Tschechischen Republik zurückzuführen. In beiden Ländern konnte die Systemperformance erneut verbessert werden, wodurch höhere Bonuszahlungen erreicht wurden. Im Segment RSP stieg der Umsatz im Vorjahresvergleich um 247 % auf 158,9 Mio. EUR. Diese positive Entwicklung basierte vor allem auf den Systemimplementierungen in Südafrika und Polen.

Aufgrund des gegenüber dem Vorjahr um 11,7 Mio. EUR gesunkenen Finanzergebnisses und eines im Vorjahr einmaligen Buchgewinnes aus der Aufwertung der Beteiligung an der Q-Free ASA in Höhe von 14,0 Mio. EUR liegt das Periodenergebnis im Wirtschaftsjahr 2010/11 mit 28,4 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert von 36,5 Mio. EUR. Dadurch sank das Ergebnis je Aktie auf 1,81 EUR im Wirtschaftsjahr 2010/11. Bereinigt um den einmaligen Buchgewinn aus der Aufwertung der Beteiligung an der Q-Free ASA erhöhte sich das Periodenergebnis im Vorjahresvergleich um 27 % (Vorjahr bereinigt: 22,5 Mio. EUR), das bereinigte Ergebnis je Aktie stieg von 1,49 EUR um 21 % auf 1,81 EUR im Wirtschaftsjahr 2010/11.

Die Bilanz der Kapsch TrafficCom Group war durch die Emission einer Unternehmensanleihe im November 2010 mit einem Volumen von 75 Mio. EUR beeinflusst. So erhöhte sich die Bilanzsumme zum 31. März 2011 im Vorjahresvergleich um 53 % auf 450,1 Mio. EUR, die Eigenkapitalquote ging dadurch zum 31. März 2011 auf 42,5 % (31. März 2010: 57,0 %) zurück. Das Nettoumlaufvermögen stieg bedingt durch die Implementierung der Systeme in Südafrika und Polen um 71,3 Mio. EUR auf 175,9 Mio. EUR an und trug weitgehend dazu bei, dass der Free Cashflow mit -19,9 Mio. EUR negativ ausfiel (Vorjahr: 41,6 Mio. EUR).

Sehr erfolgreich entwickelte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr das Projektgeschäft. Kapsch TrafficCom konnte unter anderem einen Großauftrag in Polen für die Errichtung und den Betrieb eines landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems auf einem Straßennetz von bis zu 7.600 km gewinnen. Am 2. November 2010 erfolgte der Vertragsabschluss für die Errichtung und den achtjährigen Betrieb auf einem bestehenden Straßennetz von zunächst rund 1.750 km. Einen ersten Erfolg konnte Kapsch TrafficCom in Russland verbuchen: In der Stadt Kasan werden Kreuzungen mit vollelektronischer Rotlichtüberwachung, Spurenkontrolle und Geschwindigkeitsüberwachung ausgestattet.

Auch in bestehenden Märkten konnte Kapsch TrafficCom die Präsenz weiter ausbauen. In Südafrika erfolgte der Anteilserwerb von 56,81 % an TMT Services and Supplies (Proprietary) Limited, einem Anbieter von Verkehrsmanagement-Lösungen. Nur kurze Zeit danach wurde die Gesellschaft mit der Lieferung und dem Betrieb eines Systems zur automatischen Fahrpreiseinhebung für die Busflotte der Stadt Johannesburg beauftragt. Zudem erhielt Kapsch TrafficCom den Auftrag über die Lieferung von insgesamt 1,5 Mio. On-Board Units für das elektronische Mautsystem, das in der Provinz Gauteng implementiert wird.

Wichtige Schritte wurden auch in den USA gesetzt: Kapsch TrafficCom erwarb das US-amerikanische, kanadische und mexikanische Geschäft von Mark IV IVHS, dem größten Anbieter von Komponenten für elektronische Mautsysteme basierend auf der bestehenden 915 MHz-Technologie in Nordamerika. In weiterer Folge konnte mit Port of Hood River der erste Straßenbetreiber in den Vereinigten Staaten als Kunde gewonnen werden, der ein elektronisches Mautsystem basierend auf der neu entwickelten 5,9 GHz-Technologie einsetzen wird.

Inhaltsverzeichnis.

Brief des Vorstandsvorsitzenden		Konzernlagebericht	
Brief des Vorstandsvorsitzenden	1	Konzernlagebericht	29
Corporate Governance Bericht		Erklärung der gesetzlichen Vertreter	
Corporate Governance Erklärung	4	Erklärung der gesetzlichen Vertreter	46
Vorstand	4	Konzernabschluss	
Aufsichtsrat	7	Konzernabschluss zum 31. März 2011	47
Ausschüsse des Aufsichtsrates	9	Bestätigungsvermerk	
Förderung von Frauen in Vorstand, Aufsichtsrat und in leitenden Stellen	9	Bestätigungsvermerk	89
Bericht des Aufsichtsrates	10	Services	
Die Kapsch TrafficCom Aktie		Adressen der Leitgesellschaften	91
Aktienmärkte im Wirtschaftsjahr 2010/11	11	Glossar	93
Kapsch TrafficCom Aktie im Wirtschaftsjahr 2010/11	11	Kennzahlenübersicht 7 Jahre	94
Dividendenpolitik	12	Finanzkalender	
Aktionärsstruktur	13	Informationen zur Kapsch TrafficCom Aktie	
Investor Relations	13		
Mitgliedschaften und Auszeichnungen	14		
Research Reports	14		
Unternehmensanleihe	14		
Das Unternehmen		Impressum:	
Unternehmensgeschichte	15	Medieninhaber und Hersteller: Kapsch TrafficCom AG	
Markt	15	Verlags- und Herstellungsort: Wien, Österreich	
Marktpositionierung	16		
Produkte, Systeme und Lösungen	17		
Referenzen, Kunden und ausgewählte Projekte	19		
Forschung und Entwicklung, Innovationen und Qualität	20		
Mitarbeiter	21		
Unternehmensstrategie	22		
Nachhaltigkeit			
Nachhaltigkeit	23		
Geschäftssegmente und Beteiligungen			
Geschäftssegmente	25		
Kapsch TrafficCom AG und Beteiligungen	27		

Aus Gründen der einfacheren Lesbarkeit wird bei personenbezogenen Begriffen wie „Mitarbeiter“ auf die geschlechtsspezifische Differenzierung sowie auf die durchgängige Verwendung von akademischen Titeln verzichtet. Eine Übersicht der verwendeten Fachausdrücke und englischen Begriffe findet sich im Glossar auf Seite 93. Dieser Geschäftsbericht wurde mit größtmöglicher Sorgfalt und unter gewissenhafter Prüfung sämtlicher Daten erstellt. Satz- und Druckfehler können dennoch nicht ausgeschlossen werden. Durch die kaufmännische Rundung von Einzelpositionen und Prozentangaben kann es zu geringfügigen Rechendifferenzen kommen.

Disclaimer

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

Always one step ahead.

Die Unternehmensphilosophie von Kapsch TrafficCom ist in einem Kernsatz auf den Punkt gebracht: always one step ahead. Mit dem Anspruch auf globale Qualitäts- und Innovationsführerschaft im rasch wachsenden Markt der Intelligent Transportation Systems ist Kapsch TrafficCom immer den entscheidenden Schritt voraus.

Kapsch TrafficCom ist immer zukunftsorientiert. Visionäres Denken verbunden mit unternehmerischem Handeln steht bei Kapsch TrafficCom an oberster Stelle. Basierend auf der Technologie der weltweit eingesetzten Systeme tragen wir dazu bei, mit innovativen Verkehrsanwendungen die Zukunft der Autofahrer, Straßenbetreiber und der kommerziellen Anbieter zu gestalten. Dabei sind wir der konsequenten Wertschaffung und -schöpfung verpflichtet und sind uns ebenso unserer gesellschaftlichen Verantwortung bewusst.

Kapsch TrafficCom ist immer innovativ. Die Nutzung neuester Technologien und deren praxisrelevante Anwendbarkeit sind integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie und Voraussetzung für unseren Erfolg. In den vernetzten internationalen Forschungs- und Entwicklungszentren von Kapsch TrafficCom wird daher stets nach zukunftsweisenden Applikationen gesucht. So entstehen Pionierprojekte wie „Section Control“, „Weigh in Motion System“, „Incident Detection System“, „Traffic Flow Analysis“ oder „Hazardous Goods Transport Tracking“, die einen Mehrwert für unsere Kunden bieten und neue kommerzielle Anwendungen ermöglichen. Systemübergreifendes Denken, ein internationaler Expertenpool und wirtschaftliches Selbstverständnis ermöglichen es uns, Produkte und Lösungen zu entwickeln, die weltweit eingesetzt werden.

Kapsch TrafficCom ist immer leistungsorientiert. Unsere Systeme bieten unseren Kunden hohe Rentabilität, hervorragende Transaktionsraten und Systemsicherheit – dank neuester Technologien, mehr als 2.100 engagierter Mitarbeiter und unserer langjährigen Erfahrung. Weltweit sorgen bereits knapp 44 Millionen ausgelieferte On-Board Units und über 18.000 ausgestattete Fahrspuren für einen sicheren und zuverlässigen Betrieb. 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 anspruchsvollen Intelligent Transportation Systems einen wesentlichen Beitrag für eine nachhaltige Gestaltung der Zukunft. Unsere Lösungen tragen u. a. zur Finanzierung von Infrastrukturprojekten bei, erhöhen die Verkehrssicherheit, helfen Staus zu vermeiden und sorgen damit auch für eine Reduktion der CO₂-Emissionen. Wie Nachhaltigkeit und Verantwortung bei Kapsch TrafficCom gelebt werden, erfahren Sie im Nachhaltigkeitsbericht.

Immer in der Nähe unserer Kunden. Lösungen von Kapsch TrafficCom begleiten Menschen rund um den Globus. 260 Referenzprojekte in 41 Ländern auf allen fünf Kontinenten verdeutlichen den Erfolg des Unternehmens. Wir bieten Produkte, Systeme und Dienstleistungen für anspruchsvolle Intelligent Transportation Systems aus einer Hand und decken mit unserem durchgängigen Lösungsportfolio („End-to-End Solutions“) die gesamte Wertschöpfungskette unserer Kunden ab.



***) Was Sie hier nicht sehen: Mit unserem 'Weigh in Motion System' kann ein Lastkraftwagen automatisch und ohne anhalten zu müssen gewogen werden.**



Weigh in Motion – Das Kapsch Weigh in Motion System wird dazu eingesetzt, das Fahrzeuggewicht im Rahmen von gewichtsbasierten Mautsystemen festzustellen und Regelverstöße bei überladenen Fahrzeugen unverzüglich zu ahnden. Mithilfe der automatischen Gewichtserfassung im Fließverkehr ist es möglich, LKW vor einer Fahrzeuginspektionsstelle für eine genauere Überprüfung vorzuselektieren. Damit wird verhindert, dass überladene Transportfahrzeuge Brücken mit begrenzter Belastbarkeit überqueren. Außerdem kann das System zur Erhebung statistischer Gewichtsdaten oder zur automatischen Gewichtserfassung bei der Ein- und Ausfahrt in das Werksgelände zur Steigerung der Logistikeffizienz verwendet werden.





Brief des Vorstandsvorsitzenden.



Georg Kapsch, Vorstandsvorsitzender

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

ich freue mich, Ihnen über das bislang erfolgreichste Wirtschaftsjahr in der Unternehmensgeschichte von Kapsch TrafficCom berichten zu können. Diesem Geschäftsbericht werden Sie entnehmen, dass die Kapsch TrafficCom Group enorme Steigerungen und dadurch historische Höchstwerte bei Umsatz und EBIT erzielen konnte. Insgesamt blicken wir auf ein sehr ereignisreiches Wirtschaftsjahr zurück: So erhielten wir in diesem Zeitraum einen Großauftrag in Polen, erweiterten die Präsenz in Südafrika, setzten wichtige Schritte im Ausbau unseres Geschäftes in den USA und verbuchten einen ersten Erfolg in Russland. Zudem haben wir erfolgreich eine Unternehmensanleihe begeben.

Auf Basis dieser Entwicklungen konnten wir unseren Wachstumskurs der vergangenen Jahre nicht nur fortsetzen, sondern deutlich beschleunigen und unsere starke Marktposition in den einzelnen Märkten weiter ausbauen. Gleichzeitig haben wir die Voraussetzungen für weiteres Wachstum aus eigener Kraft geschaffen und sehen uns auch in einem vermutlich anhaltend herausfordernden wirtschaftlichen Umfeld gut vorbereitet.

Der Umsatz im Wirtschaftsjahr 2010/11 stieg im Vorjahresvergleich um 80 % auf den historischen Höchstwert von 388,6 Mio. EUR; das EBIT konnten wir nahezu verdoppeln, es erreichte somit ebenso einen Rekordwert. In Relation zum Umsatz erzielte die Kapsch TrafficCom Group eine EBIT-Marge von 12,6 %. Wir haben auch im abgelaufenen Geschäftsjahr gezielt in die Erschließung zukünftiger Geschäftspotenziale investiert und sind unserer Philosophie treu geblieben, diese Investitionen, soweit zulässig, im Aufwand darzustellen. Unser Ziel ist die nachhaltige Weiterentwicklung der Kapsch TrafficCom Group.

Im Einklang mit unserer Strategie konnten wir das wiederkehrende Geschäft, das wir im Segment SEC (Services, System Extensions, Components Sales) ausweisen, weiter ausbauen. Der Umsatz stieg im Vorjahresvergleich um 38 % auf 223,3 Mio. EUR. Wir haben im Wirtschaftsjahr 2010/11 5,2 Mio. On-Board Units ausgeliefert, ein absolutes Rekordvolumen. Damit können wir nunmehr in Summe weltweit auf rund 44 Mio. ausgelieferte Units verweisen.

Besonders erfreulich war im abgelaufenen Geschäftsjahr auch, dass wir die Systemperformance unserer zwei großen Systeme in Österreich und in der Tschechischen Republik jeweils auf historische Höchstwerte steigern konnten. Diese Verbesserung hat höhere Bonuszahlungen ausgelöst und damit gesteigerte Betriebsumsätze. In erster Linie ist sie aber eine Bestätigung unserer Strategie, permanent die technologische Führerschaft anzustreben, die sich aus unserer Sicht am besten in Performance messen lässt.

Ein wesentlicher Wachstumstreiber war im abgelaufenen Wirtschaftsjahr auch das Segment RSP (Road Solution Projects), welches das Projektgeschäft ausweist. Es ist uns gelungen, den Umsatz in diesem Segment im Vorjahresvergleich auf 158,9 Mio. EUR mehr als zu verdreifachen. Diese enorme Steigerung basiert vor allem auf den Implementierungen der elektronischen Mautsysteme in Südafrika und Polen sowie der Telematikplattform in der Tschechischen Republik. Im Gegensatz zu den beiden letzten Jahren weisen wir für das abgelaufene Geschäftsjahr dadurch auch in diesem Segment ein positives EBIT aus.

Aufgrund des gegenüber dem Vorjahr um 11,7 Mio. EUR gesunkenen Finanzergebnisses und eines im Vorjahr einmaligen Buchgewinnes aus der Aufwertung der Beteiligung an der Q-Free ASA in Höhe von 14,0 Mio. EUR liegt das Periodenergebnis im Wirtschaftsjahr 2010/11 mit 28,4 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert von 36,5 Mio. EUR. Dadurch sank das Ergebnis je Aktie auf 1,81 EUR im Wirtschaftsjahr 2010/11. Bereinigt um den einmaligen Buchgewinn aus der Aufwertung der Beteiligung an der Q-Free ASA erhöhte sich das Periodenergebnis im Vorjahresvergleich um 27 % (Vorjahr bereinigt: 22,5 Mio. EUR), das bereinigte Ergebnis je Aktie stieg von 1,49 EUR um 21 % auf 1,81 EUR im Wirtschaftsjahr 2010/11. Auf Basis der positiven Geschäftsentwicklung wird der Vorstand der Hauptversammlung am 22. August 2011 eine Dividende in Höhe von 1,00 EUR je Aktie für das Wirtschaftsjahr 2010/11 (2009/10: 0,75 EUR je Aktie) vorschlagen. Bei einer Beschlussfassung durch die Hauptversammlung entspricht das einer Ausschüttungsquote, die mit rund 55 % über dem langjährigen Durchschnitt liegt.

Am 3. November 2010 haben wir eine Unternehmensanleihe mit einem Volumen von 75 Mio. EUR begeben, um unser Wachstum auch kapitalseitig zu unterstützen. Die hervorragende Nachfrage und Überzeichnung des Orderbuches bestätigten das Vertrauen der Investoren in Kapsch TrafficCom und unsere Strategie. Diese Stärkung der Finanzkraft veränderte auch das Bilanzbild der Kapsch TrafficCom Group. So erhöhte sich die Bilanzsumme, die Eigenkapitalquote ging dadurch von 57,0 % auf 42,5 % zurück. Damit weisen wir unverändert eine solide Bilanzstruktur aus.

Das Nettoumlaufvermögen stieg bedingt durch die Implementierung der Systeme in Südafrika und Polen um 71,3 Mio. EUR auf 175,9 Mio. EUR an und trug weitgehend dazu bei, dass der Free Cashflow mit -19,9 Mio. EUR negativ ausfiel (Vorjahr: 41,6 Mio. EUR).

Aus Projektsicht zählte Polen zu den Highlights der Berichtsperiode. Dort ging das von Kapsch TrafficCom angeführte Konsortium Anfang Oktober 2010 als Bestbieter aus dem Auswahlverfahren für ein landesweites elektronisches LKW-Mautsystem hervor. Bereits wenig später wurde der Vertrag für die Errichtung und den achtjährigen Betrieb auf einem bestehenden Straßennetz von zunächst rund 1.750 km mit einem Auftragswert von rund 560 Mio. EUR unterschrieben.

Besonders freut uns auch unser erster Erfolg in Russland: In der Stadt Kasan wurden wir mit der Ausstattung von Kreuzungen zur vollelektronischen Rotlichtüberwachung, Spurenkontrolle und Geschwindigkeitsüberwachung beauftragt.

Neben der Expansion in neue Länder konnten wir aber auch in den bestehenden Märkten unsere Präsenz weiter ausbauen. In Südafrika haben wir 56,81 % der Anteile an TMT Services and Supplies (Proprietary) Limited, einem Anbieter von Verkehrsmanagement-Lösungen, erworben. Nur kurze Zeit danach erhielt die Gesellschaft den Auftrag über die Lieferung und den Betrieb eines Systems zur automatischen Fahrpreiseinhebung für die Busflotte der Stadt Johannesburg mit einem Auftragswert von rund 175 Mio. ZAR – umgerechnet rund 18 Mio. EUR. Zudem erhielt Kapsch TrafficCom den Auftrag über die Lieferung von insgesamt 1,5 Mio. On-Board Units für das elektronische Mautsystem, das in der Provinz Gauteng implementiert wird.

Durch diese Aufträge sollten wir aus einer Position der Stärke von den bereits bestehenden und noch bevorstehenden Möglichkeiten am russischen und südafrikanischen Markt – weltweit zwei der am schnellsten wachsenden Märkten in unserer Industrie – profitieren können.

Wichtige Schritte im Ausbau der globalen Präsenz der Kapsch TrafficCom Group haben wir auch in den USA gesetzt: Mit 30. November 2010 konnten wir den Erwerb des US-amerikanischen, kanadischen und mexikanischen Geschäftes von Mark IV IVHS für einen Kaufpreis von 73 Mio. USD (rund 55 Mio. EUR) abschließen. Mark IV IVHS ist der größte Anbieter von Komponenten für elektronische Mautsysteme basierend auf der bestehenden 915 MHz-Technologie in Nordamerika. Durch diesen Zukauf können wir bestehenden und zukünftigen Kunden in dieser Region ein erweitertes und durchgängiges Lösungsportfolio („End-to-End Solutions“) von Intelligent Transportation Systems und insbesondere elektronischen Mautsystemen anbieten. Zusätzlich konnte mit Port of Hood River der erste Straßenbetreiber in den Vereinigten Staaten als Kunde gewonnen werden, der ein elektronisches Mautsystem basierend auf der neu entwickelten 5,9 GHz-Technologieplattform einsetzen wird, die wir erst im Mai 2010 auf der Hauptversammlung von ITS America in Houston vorgestellt haben.

Das Projektgeschäft bleibt weiter spannend. Auch wenn unser Konsortium in der Ausschreibung für das landesweite elektronische LKW-Mautsystem in Frankreich nicht zum Zug gekommen ist, stehen weitere Projekte – darunter die landesweiten Systeme in Ungarn, Slowenien und Dänemark – vor der Entscheidung für eine Ausschreibung.

Mit Blick auf das Wirtschaftsjahr 2011/12 sieht die Kapsch TrafficCom Group die Entwicklungen auf ihren Märkten langfristig mit Zuversicht. Wesentliche Ereignisse des laufenden Wirtschaftsjahres werden die Implementierung und Inbetriebnahme der Systeme in Südafrika und Polen sein. In den USA erwartet Kapsch TrafficCom die Entscheidung des laufenden Ausschreibeverfahrens über die Neuvergabe der E-Z Pass® Group Verträge. Darüber hinaus werden die Vorbereitung auf die erwarteten Ausschreibungen in Ungarn, Slowenien und Dänemark sowie die weitere Integration von Mark IV IVHS die Entwicklung im laufenden Wirtschaftsjahr beeinflussen.

Der Erfolg von Kapsch TrafficCom stützt sich auf eine starke Unternehmenskultur und die zielgerichtete, verantwortungsvolle Zusammenarbeit aller Beteiligten. Mein Dank geht daher zunächst an unsere mittlerweile mehr als 2.100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf der ganzen Welt, dank deren Einsatz und Engagement wir trotz hoher Investitionen in neue Märkte und Produkte ein wirklich hervorragendes Ergebnis erwirtschaftet haben. Danken möchte ich aber auch meinen Vorstandskollegen Erwin Toplak und André Laux für die sehr freundschaftliche und intensive Zusammenarbeit. Mein Dank gilt auch dem Aufsichtsrat für die produktiven Diskussionen und die effiziente Bearbeitung der laufenden Themen.

Langwährende Partnerschaften mit unseren Kunden sind Voraussetzung, aber auch Bestätigung für unseren Erfolg. Ich danke daher an dieser Stelle auch ihnen, für die gute und produktive Zusammenarbeit.

Ihnen, geschätzte Aktionärinnen und Aktionäre, danke ich für das Vertrauen, das Sie in uns setzen. Den Kursanstieg unserer Aktie um 247 % im abgelaufenen Geschäftsjahr sehen wir als Zeichen dafür und gleichzeitig als Auftrag für die kommenden Perioden. Begleiten Sie uns auch weiterhin auf unserem Wachstumskurs in eine erfolgreiche Zukunft.



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. Der Kodex in der aktuellen Fassung von Jänner 2010 steht unter <http://www.corporate-governance.at> zum Download zur Verfügung. Die Evaluierung über die Einhaltung des Kodex wird jährlich durch den Compliance Officer und die Konzernrevision durchgeführt.

Corporate Governance Erklärung.

Im zum 31. März 2011 zu Ende gegangenen Wirtschaftsjahr 2010/11 wandte die Kapsch TrafficCom AG alle „L-Regeln“ und „C-Regeln“ des Kodex in der Fassung von 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 67 (aufgrund der besonderen Wettbewerbssituation der Gesellschaft werden nicht sämtliche neuen Tatsachen, welche die Gesellschaft Finanzanalysten mitteilt, zeitgleich allen Aktionären zur Verfügung gestellt) 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 Vorstandes verantwortlich. Obwohl der Aufsichtsrat das Unternehmen nicht aktiv führt, hat der Vorstand die Zustimmung des Aufsichtsrates für die Durchführung von im österreichischen Aktiengesetz, der Satzung und der Geschäftsordnung bestimmten Geschäftsfällen einzuholen.



Erwin Toplak, Chief Operating Officer

Georg Kapsch, Chief Executive Officer

André Laux, Mitglied des Vorstandes

Der Vorstand der Gesellschaft besteht gemäß 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	Geburts-jahr	Jahr Erst-bestellung	Jahr Ablauf laufende Bestellung
Georg Kapsch (CEO)	Finanzen und Administration, Mergers & Acquisitions, Investor Relations, Recht, Internationale Tochtergesellschaften, Personalwesen, Marketing & Kommunikation, Internationales Beziehungsmanagement, Innovationsmanagement, Produktion, Telematische Dienstleistungen und Markt Nordamerika	1959	2002	2014
Erwin Toplak (COO)	Vertrieb Region 1, Business Development, System Engineering, Forschung & Entwicklung und Technischer Betrieb	1961	2002	2014
André Laux (Mitglied des Vorstandes)	Vertrieb Region 2, Business Development, Produkt- und Projektmanagement	1962	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. Er ist seit Oktober 2000 auch CEO der KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH und seit Juli 1989 Mitglied des Vorstandes der Kapsch AG, zu deren CEO er im Oktober 2001 gewählt wurde. Georg Kapsch, der an der Wirtschaftsuniversität Wien Betriebswirtschaftslehre studierte und 1981 graduierte, ist seit September 2002 Vorsitzender der Fachhochschule Technikum Wien und seit Dezember 2002 zudem Vorsitzender des Elektronikverbandes sowie seit Jänner 2003 Vizepräsident des Fachverbandes der Elektro- und Elektronikindustrie. Seit Dezember 2008 ist Georg Kapsch Präsident der Industriellenvereinigung Wien.

Zudem übt Georg Kapsch weitere Funktionen als Geschäftsführer der DATAX HandelsgmbH, als Vorsitzender des Aufsichtsrates der Kapsch CarrierCom AG und als Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates der Kapsch BusinessCom 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 Group 1991, zunächst als Vertriebsleiter der neu gegründeten Sparte Mautsysteme der Kapsch AG (1991–1994). Später war er als Senior Manager (1994–1999) und Direktor des Geschäftsbereiches Verkehrskontrollsysteme der Kapsch AG (1999–2002) tätig. Erwin Toplak verfügt über einen Abschluss in Nachrichten- und Elektrotechnik der Höheren Technischen Lehranstalt in Graz. Er ist Vizepräsident des Österreichischen Verbandes für Elektrotechnik.

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

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

Vergütung. Im Wirtschaftsjahr 2010/11 beliefen sich die fixen und variablen Bezüge der Vorstandsmitglieder inklusive der seitens der Kapsch AG erfolgten Verrechnung der Leistungen von Georg Kapsch auf insgesamt 1,57 Mio. EUR (Wirtschaftsjahr 2009/10: 1,46 Mio. EUR). Georg Kapsch ist bei der Kapsch AG angestellt. Seine Dienste sind Teil der von der Kapsch AG erbrachten und der Kapsch TrafficCom AG verrechneten Management- und Beratungsleistungen und im Konzernanhang unter „Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen“ ausgewiesen.

Die Bezüge von Erwin Toplak sind in einem Vergütungssystem festgelegt, das neben der fixen eine variable Vergütung von maximal 28 % der fixen Vergütung vorsieht. Die variable Vergütung hängt insbesondere von der Erreichung definierter Finanzkennzahlen ab. Im Fall einer Auflösung des Vorstandsvertrages am Ende der festgelegten Periode steht ihm eine Abfindungszahlung in der Höhe von elf 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.

Die Bezüge von André Laux sind in einem Vergütungssystem festgelegt, das neben der fixen eine variable Vergütung von maximal 34 % der fixen Vergütung vorsieht. Die variable Vergütung hängt insbesondere von der Erreichung definierter Finanzkennzahlen ab. Im Falle eines Ausscheidens aus dem Vorstand unterliegt er für den Zeitraum eines Jahres einem Wettbewerbsverbot (außer bei einer außerordentlichen Kündigung). André Laux verfügt über einen individuellen Pensionsplan. Die Kapsch TrafficCom AG zahlt dafür jährlich rund TEUR 5 in eine externe Pensionskasse ein.

Bezüge Vorstand 2010/11 in TEUR	Fix	Variabel	Gesamt
Georg Kapsch	416	405	821
Erwin Toplak	360	57	417
André Laux	278	56	334
Summen	1.054	518	1.573

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

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 Aufsichtsrates sind:

Name	Position	Geburts-jahr	Jahr Erstbestellung	Jahr Ablauf laufende Bestellung
Franz Semmernegg	Vorsitzender	1968	2002	2013
Kari Kapsch	Stv. Vorsitzender	1964	2002	2013
William Morton Llewellyn	Mitglied ¹	1965	2008	2011
Christian Windisch	Mitglied ²	1963	–	–
Claudia Rudolf-Misch	Mitglied ^{2,3}	1967	–	–
Werner Dreschl	Mitglied ^{2,4}	–	–	–

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

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

³ ab 20. November 2010

⁴ bis 19. November 2010

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, der Kapsch Smart Energy GmbH, der Kapsch Cashpooling and Hedging GmbH, der Kapsch IT Services for finance and industries GmbH und der Kapsch S.R.L., als Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates der Austria Telecommunication International AG sowie als Mitglied des Beirates der Kapsch Sp. Z.o.o., 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 von Juni bis Dezember 2002 Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrates und von Dezember 2002 bis September 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 einen Abschluss in Physik (1988) an der Universität Wien, wo er auch promovierte (1992).

Zudem übt Kari Kapsch weitere Funktionen als Mitglied der Geschäftsführung der Kapsch Immobilien GmbH, als Vorsitzender des Aufsichtsrates der Kapsch BusinessCom AG und der Austria Telecommunication International AG sowie als Mitglied des Beirates der Kapsch Sp. Z.o.o., der Kapsch Kft., der Kapsch s.r.o. (Prag) und 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, Leveraged 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 und 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 Group tätig und zurzeit im Bereich der Qualitätssicherung beschäftigt. Christian Windisch verfügt über einen Abschluss in Nachrichten- und Elektrotechnik der Höheren Technischen Lehranstalt in Wien.

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

Sämtliche von der Hauptversammlung gewählten Mitglieder sind von der Gesellschaft unabhängig im Sinne der Regel C-53 des Kodex und der Leitlinien für die Unabhängigkeit gemäß Anhang 1 zum Kodex. William Morton Llewellyn ist zudem vom Hauptaktionär KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH unabhängig im Sinne der Regel C-54 des Kodex.

Der Aufsichtsrat hielt im abgelaufenen Wirtschaftsjahr vier Sitzungen ab. Kein Mitglied des Aufsichtsrates hat an weniger als der Hälfte der Sitzungen teilgenommen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr gab es keine gemäß § 95 Abs 5 Ziffer 12 AktG zustimmungsbedürftigen Geschäfte mit Mitgliedern des Aufsichtsrates oder mit Unternehmen, an denen ein Aufsichtsratsmitglied ein erhebliches wirtschaftliches Interesse hat, mit Ausnahme der im Konzernanhang unter „Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen“ angeführten Geschäfte.

Vergütung. Mitglieder des Aufsichtsrates und seiner Ausschüsse haben einen Anspruch auf Erstattung ihrer Auslagen, einschließlich angemessener Reisekosten. Zusätzlich kann die Hauptversammlung eine jährliche Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder festlegen. Mit Hauptversammlungsbeschluss vom 24. 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 21 geleistet. Alle anderen Mitglieder des Aufsichtsrates erhalten für diese Tätigkeit keine gesonderte Vergütung.

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

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

Ausschüsse des Aufsichtsrates.

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

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

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

Ein Mitglied des Prüfungsausschusses muss ein so genannter Finanzexperte sein. Personen, die früher Mitglieder des Vorstandes, Geschäftsführer oder Abschlussprüfer waren, sowie Personen, die in den letzten drei Jahren den Jahres- oder Konzernabschluss testiert haben, können nicht als Finanzexperte oder als Vorsitzender des Prüfungsausschusses fungieren. Der Prüfungsausschuss wird von Franz Semmernegg (Vorsitzender/Finanzexperte), Kari Kapsch und Christian Windisch (seit November 2010, bis dahin Werner Dreschl) gebildet und hielt im abgelaufenen Wirtschaftsjahr vier Sitzungen ab.

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

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

Die Kapsch TrafficCom AG hat keinen ausformulierten Plan für die Förderung von Frauen in Vorstand, Aufsichtsrat und leitenden Funktionen in der Gesellschaft und ihren Tochtergesellschaften. Die Auswahl von Kandidatinnen bzw. Kandidaten erfolgt jeweils in Hinblick auf die bestmögliche Besetzung freier Stellen, unabhängig vom Geschlecht. Frauen sind in verschiedenen leitenden Positionen innerhalb der Kapsch TrafficCom AG (etwa Leitung Finanzen & Administration) und ihrer Tochtergesellschaften tätig. Seit November 2010 ist auch ein (vom Betriebsrat entsandtes) Mitglied des Aufsichtsrates weiblich.

Frauen werden bei Kapsch TrafficCom insbesondere durch ein flexibles Arbeitszeitmodell dabei unterstützt, Beruf und Familie miteinander zu vereinbaren. Weiters besteht eine Reihe von Kooperationen mit Schulen, Universitäten und Fachhochschulen, die u. a. eine Erhöhung der Frauenquote bei Kapsch TrafficCom zum Ziel haben. Zudem engagiert sich Kapsch TrafficCom für Frauenförderung durch die Teilnahme an speziellen Programmen, wie beispielsweise „FIT Frauen in die Technik“ oder „FemTech“. Innerhalb der Kapsch TrafficCom Group gibt es ein eigenes Traineeprogramm für „Frauen in den Vertrieb“. Weiters hat die Kapsch TrafficCom Group ein Gremium für Gleichbehandlung eingerichtet.

Bericht des Aufsichtsrates.



Franz Semmernegg, Vorsitzender des Aufsichtsrates

Der Aufsichtsrat der Kapsch TrafficCom AG hat im Wirtschaftsjahr vom 1. April 2010 bis 31. März 2011 insgesamt vier Sitzungen abgehalten. Kein Mitglied des Aufsichtsrates hat an weniger als der Hälfte der Sitzungen teilgenommen. Der Aufsichtsrat wurde vom Vorstand darüber hinaus laufend schriftlich und mündlich und in den gemeinsam mit dem Vorstand stattgefundenen Sitzungen über die Lage sowie über die Entwicklung der Gesellschaft und deren strategische Ausrichtung unterrichtet und hat im Berichtszeitraum die Geschäftsführung des Vorstandes laufend und umfassend überwacht sowie beratend begleitet. Der Vorsitzende des Aufsichtsrates 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 2011 und der Lagebericht und Konzernlagebericht des Vorstandes vom 13. Mai 2011 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 Vorstandes und die Prüfberichte (samt „Management Letter“) des Abschlussprüfers sowie der Corporate Governance Bericht wurden im Prüfungsausschuss mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer eingehend behandelt und dem Aufsichtsrat vorgelegt. Der Aufsichtsrat hat diese Unterlagen gemäß § 96 Aktiengesetz geprüft und den Jahresabschluss gebilligt, sodass dieser damit gemäß § 96 Abs 4 Aktiengesetz festgestellt ist. Der Aufsichtsrat schließt sich dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstandes an.

Der Prüfungsausschuss hat im Wirtschaftsjahr vom 1. April 2010 bis 31. März 2011 insgesamt vier Sitzungen abgehalten und hat die in § 92 Abs 4a Aktiengesetz aufgezählten Aufgaben erfüllt.

Der Ausschuss für Vorstandsangelegenheiten hielt im abgelaufenen Geschäftsjahr eine Sitzung ab und behandelte die Verlängerung der Vorstandsmandate von Georg Kapsch und Erwin Toplak bis 31. März 2014 und den Abschluss eines neuen Vorstandsvertrages mit Erwin Toplak.

Der Aufsichtsrat dankt den Mitgliedern des Vorstandes und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Kapsch TrafficCom AG für ihre Tätigkeit im Wirtschaftsjahr 2010/11.

Wien, am 8. Juni 2011

Dr. Franz Semmernegg
Vorsitzender des Aufsichtsrates

Die Kapsch TrafficCom Aktie.

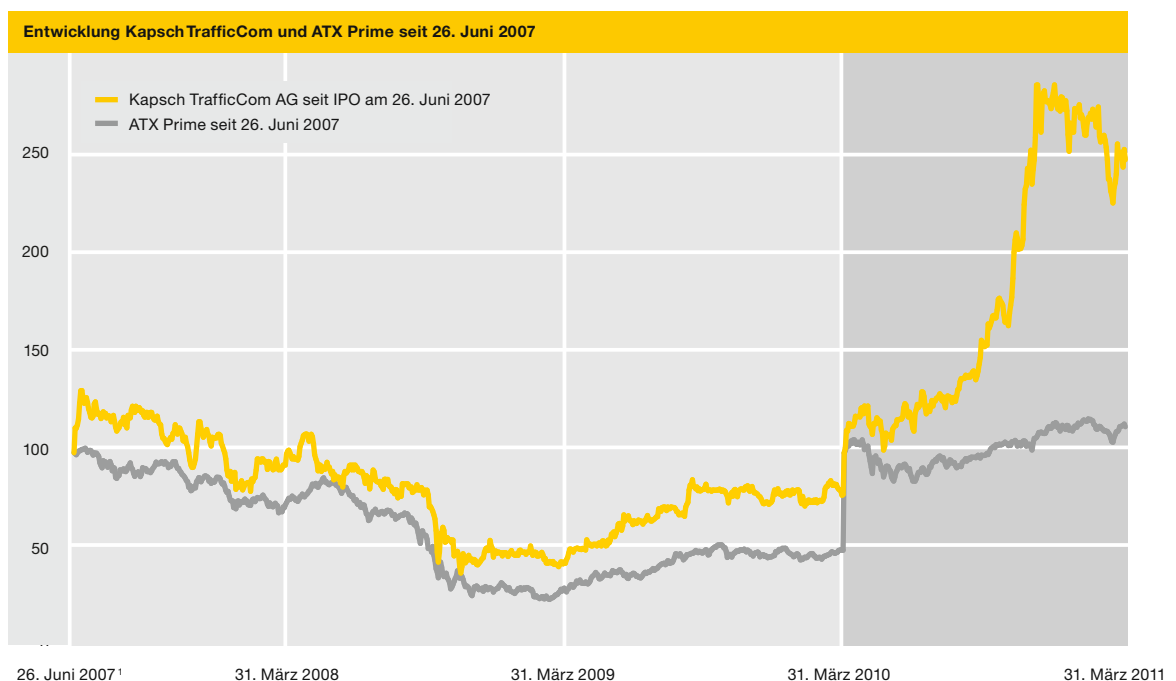
Aktienmärkte im Wirtschaftsjahr 2010/11.

Internationale Aktienmärkte. Die Entwicklung der Aktienkurse im Jahr 2010 war von markanten Unterschieden zwischen den einzelnen Märkten und auch zwischen den verschiedenen Branchen geprägt. Die allgemeine Markterholung, die 2009 begonnen hatte, fand somit nur noch eine selektive Fortsetzung. Die Differenzierung zwischen den Märkten ist ein Abbild der komplexen Rahmenbedingungen im Börsenjahr 2010. Positiv auf die Stimmung an den Börsen ausgewirkt haben sich die überraschend deutliche Konjunkturerholung, die fortgesetzte Niedrigzinspolitik der Notenbanken sowie insbesondere die verbesserte Ertragslage der Unternehmen, die die Erwartungen der Analysten deutlich übertreffen konnten. Zum zentralen Hemmschuh der Entwicklung wurde die Schuldenkrise in mehreren Euro-Ländern. Im ersten Quartal 2011 wirkten sich zudem die Ereignisse in Nordafrika, im Nahen Osten und in Japan dämpfend auf die internationalen Aktienmärkte aus.

Wiener Börse. Nach einem Plus von 42,5 % im Jahr 2009 konnte der ATX, der Leitindex der Wiener Börse, auch 2010 um 16,4 % zulegen. Das Preisniveau der österreichischen Aktien liegt unverändert unter den Höchstständen der Vorjahre. Die Marktkapitalisierung belief sich per 31. Dezember 2010 auf 91,9 Mrd. EUR, der durchschnittliche monatliche Aktienumsatz betrug im Vorjahr 3,1 Mrd. EUR (Einzelzählung). Auch die Wiener Börse war im ersten Quartal 2011 von den Ereignissen in Nordafrika, im Nahen Osten und in Japan wesentlich beeinflusst.

Kapsch TrafficCom Aktie im Wirtschaftsjahr 2010/11.

Der Kurs der Kapsch TrafficCom Aktie konnte im Wirtschaftsjahr 2010/11 die Entwicklung des österreichischen Aktienmarktes bzw. der internationalen Börsen deutlich übertreffen. Das gesamte Jahr war von starken Kursanstiegen und gestiegenen Handelsumsätzen geprägt. Verglichen mit dem Ultimokurs 2009/10 (31. März 2010) von 25,26 EUR erhöhte sich der Preis der Aktie im Jahresverlauf stark und lag per Ultimo 2010/11 (31. März 2011) bei 62,50 EUR, das entspricht einem Anstieg um 247,4 %. Der Vergleichsindex ATX Prime legte im gleichen Zeitraum um 45,2 % zu.



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 2011 von 62,50 EUR wies die Kapsch TrafficCom AG bei einer unveränderten Anzahl der Aktien von 12,2 Mio. Stück eine Börsikapitalisierung von 762,5 Mio. EUR aus. Der durchschnittliche Tagesumsatz der Kapsch TrafficCom Aktie an der Wiener Börse betrug rund 1,24 Mio. EUR (Doppelzählung) und lag damit signifikant über dem Vorjahr mit 0,29 Mio. EUR (Doppelzählung).

Aktienkennzahlen		2010/11	2009/10	2008/09	2007/08
Anzahl der Aktien ¹	in Mio.	12,20	12,20	12,20	11,70 ⁵
Ergebnis je Aktie (bereinigt) ²	in EUR	1,81	2,64 (1,49)	1,06	2,60
Dividende je Aktie	in EUR	1,00 ⁶	0,75	0,50	0,90
Free Cashflow je Aktie	in EUR	-1,63	3,41	1,63	-1,26
Emissionspreis je Aktie ³	in EUR				32,00
Ultimokurs ¹	in EUR	62,50	25,26	14,80	31,82
Ultimo KGV ¹		34,56	9,57	13,96	12,23
Ultimo Börsikapitalisierung ¹	in Mio. EUR	762,50	308,17	180,56	388,20
Performance der Aktie	in %	247,40	70,90	-53,49	-0,56
Performance ATX Prime	in %	45,21	69,80	-68,63	-26,00
ø tägliches Handelsvolumen ⁴	in Mio. EUR	1,24	0,29	0,30	1,49

¹ zum Stichtag 31. März

² 2009/10 um die 14 Mio. EUR Aufwertung der Beteiligung an der Q-Free ASA, Norwegen, bereinigt

³ am 26. Juni 2007

⁴ Doppelzählung

⁵ gewichtete durchschnittliche Anzahl der Aktien

⁶ Vorschlag des Vorstandes

Dividendenpolitik.

Kapsch TrafficCom verfolgt eine klare Dividendenpolitik. Demnach empfiehlt der Vorstand eine Dividendenaus-schüttung, die einer Ausschüttungsquote von rund einem Drittel des Konzernjahresgewinnes entspricht. Die Fähigkeit der Gesellschaft zur Dividendenzahlung beruht auf dem unternehmensrechtlichen Einzelabschluss der Kapsch TrafficCom AG. Zeitpunkt und Höhe der Zahlung von Dividenden hängen von der Gewinnentwicklung und den Gewinnprognosen, vom Kapitalbedarf resultierend aus Projekten und Akquisitionen und von der Finanz-lage des Unternehmens ab sowie von anderen Faktoren, die der Vorstand und der Aufsichtsrat der Gesellschaft für relevant erachten. Sie unterliegen aber in jedem Fall der Beschlussfassung der Hauptversammlung.

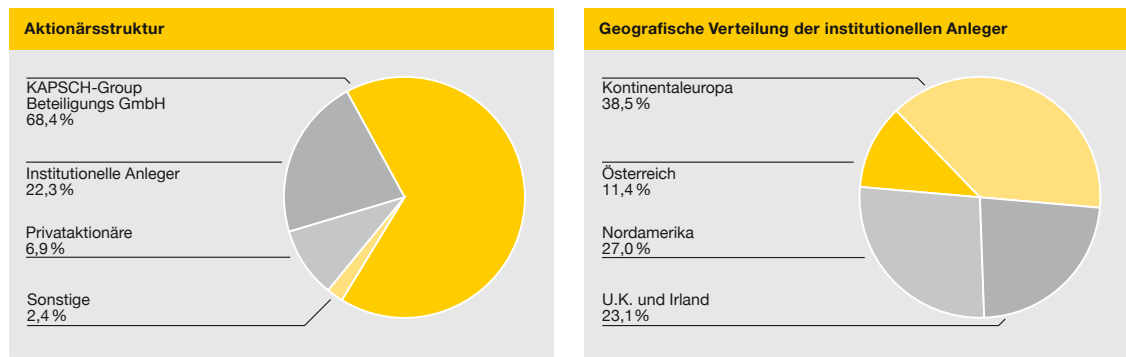
Für das Wirtschaftsjahr 2010/11 wird der Vorstand der Hauptversammlung am 22. August 2011 die Zahlung einer Dividende von 1,00 EUR je Aktie (2009/10: 0,75 EUR je Aktie) vorschlagen. Aufgrund der hervorragenden operativen Entwicklung im Geschäftsjahr liegt der Dividendenvorschlag mit einer Ausschüttungsquote (bezogen auf das den Anteilseignern der Gesellschaft zuordenbare Periodenergebnis) von rund 55 % (2009/10: rund 28 %) deutlich über dem langjährigen Durchschnitt entsprechend der Dividendenpolitik.

Aktionärsstruktur.

Zum Stichtag 31. März 2011 befanden sich unverändert gegenüber 31. März 2010 rund 31,6 % der Anteile im Streubesitz, die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hielt rund 68,4 % der Anteile. Darüber hinaus hielt kein weiterer Aktionär mehr als 5 % der Stimmrechte an der Kapsch TrafficCom AG.

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

Streubesitz. Die Kapsch TrafficCom AG hat eine breit gestreute Aktionärsstruktur. Neben dem Kernaktionär KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH (68,4 %) dominieren mit 22,3 % institutionelle Anleger, wovon 74,6 % auf die zehn größten Investoren entfallen. Privataktionäre – einschließlich Erwin Toplak, dem Chief Operating Officer der Kapsch TrafficCom AG – halten einen Anteil von 6,9 % der Aktien. Die verbleibenden 2,4 % entfallen auf sonstige Aktionäre und Aktien in Handelspositionen. Von den institutionellen Anlegern befindet sich nach Kenntnis des Unternehmens die Mehrheit im angelsächsischen Raum; in U.K. und Irland (23,1 %) sowie in Nordamerika (27,0 %). 11,4 % sind institutionelle Anleger aus Österreich, der Rest der Anteile von 38,5 % entfällt auf Investoren in Kontinentaleuropa exklusive Österreich.



Investor Relations.

Professionelle Investor Relations haben bei Kapsch TrafficCom einen hohen Stellenwert. Die Abteilung 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.

Kapsch TrafficCom hat im Wirtschaftsjahr 2010/11 internationale Roadshows durchgeführt und an Investoren-Konferenzen in Europa und den USA teilgenommen. Der Vorstandsvorsitzende und das Investor Relations-Team haben 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 sowie die Aktie und wurde im Berichtsjahr grundlegend umgestaltet und erweitert.

Mitgliedschaften und Auszeichnungen.

VÖNIX Nachhaltigkeitsindex. 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. Die Aktien der Kapsch TrafficCom AG wurden mit Wirkung vom 22. Juni 2009 in den VÖNIX Nachhaltigkeitsindex aufgenommen.

United Nations Global Compact. Kapsch TrafficCom ist seit Jänner 2010 Mitglied von United Nations Global Compact (UNCG) und bekennt sich zu den Prinzipien der weltgrößten Initiative zu Corporate Social Responsibility und nachhaltiger Entwicklung. Das Ziel des weltumspannenden Paktes aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft ist, die Globalisierung sozialer und ökologischer zu gestalten.

Wiener Börse Preis 2011. Im Mai 2011 erhielt Kapsch TrafficCom den Wiener Börse Preis 2011 in der Kategorie „Small and Mid Caps“. Der Wiener Börse Preis ist eine gemeinsame Initiative vom Aktienforum, dem Cercle Investor Relations Austria (C.I.R.A.), der Österreichischen Nationalbank (OeNB), der Österreichischen Vereinigung für Finanzanalyse und Asset Management (ÖVFA), der Vereinigung Österreichischer Investmentgesellschaften (VÖIG), der Wiener Börse und dem Beauftragten für Kapitalmarktentwicklung und Corporate Governance, um Unternehmen für ihre hervorragende Arbeit am österreichischen Kapitalmarkt auszuzeichnen.

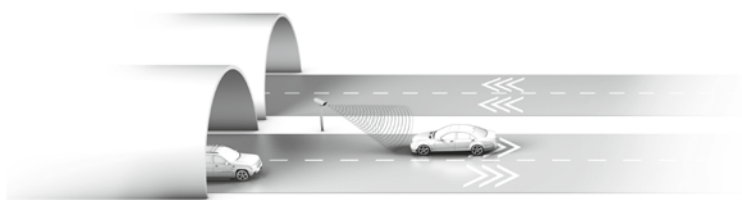
Research Reports.

Die regelmäßige Analyse durch renommierte heimische und internationale Investmentbanken sichert die Visibilität der Kapsch TrafficCom AG Aktie in der Financial Community. Die Kapsch TrafficCom AG wird derzeit von sechs Analysten gecovert (in alphabetischer Reihenfolge): Berenberg (London, UK), Deutsche Bank (Wien, Österreich), Erste Bank (Wien, Österreich), Macquarie Securities Group (Frankfurt, Deutschland), Raiffeisen Centrobank (Wien, Österreich) und WestLB (Düsseldorf, Deutschland).

Unternehmensanleihe.

Am 3. November 2010 begab die Kapsch TrafficCom AG erfolgreich eine 4,25 %-Unternehmensanleihe mit einem Volumen von 75 Mio. EUR und einer Laufzeit von sieben Jahren. Die gute Nachfrage erlaubte es, die Anleihe mit einem Emissionsspread von Swap-Mitte plus 195 Basispunkte zu preisen. Die Platzierung der Anleihe erfolgte mit mehr als 70 % überwiegend bei privaten Investoren, der Rest bei in- und ausländischen institutionellen Investoren. Das generierte Kapital dient der Finanzierung der Akquisition von Mark IV IVHS, der Deckung des Kapitalbedarfes in potenziellen weiteren Projekten sowie allgemeinen Gesellschaftszwecken.

***) Was Sie hier nicht sehen: Unser 'Incident Detection System' überwacht verlässlich Tunnel und Straßen und erfasst selbst Gefahrensituationen am Fahrbahnrand.**



Incident Detection System – Bei einem Unfall zählen Sekunden. Eine schnelle und effiziente Koordination der Bergungs- und Rettungsmaßnahmen ist entscheidend, wenn es um Menschenleben geht. Das Kapsch Incident Detection System verwendet intelligente Videotechnologie für eine verlässliche Detektion und Identifikation von Vorfällen und Gefahrensituationen wie Rauchentwicklung, Geisterfahrer, regelwidrig anhaltende Fahrzeuge oder verloren gegangene Fracht. Dadurch werden der sichere Betrieb sowie der reibungslose Verkehrsfluss in Tunneln und auf Straßen sichergestellt.



Das Unternehmen.

Unternehmensgeschichte.

Die Kapsch Group wurde im Jahr 1892 von Johann Kapsch in Wien, Österreich, gegründet. In den frühen 1990ern erfolgte der Einstieg in den Bereich Verkehrstelematik. Zunächst ausschließlich als System-integrator tätig, gelang durch ausgewählte Akquisitionen, einschließlich der Akquisition des Bereiches für die elektronische Mauteinhebung der Bosch Telecom, Deutschland (1999), und der Combitech Traffic Systems AB, Schweden (2000), der Zugang zu einem eigenen Technologieportfolio. Im Zuge einer Reorganisation der Kapsch Group im Jahr 2002 ging die Kapsch TrafficCom AG durch Abspaltung aus der damaligen Kapsch AG hervor. Seither bilden die Kapsch TrafficCom AG und ihre Tochtergesellschaften den Bereich Verkehrstelematik der Kapsch Group. Im Jahr 2005 erfolgte mit der Gründung der Kapsch Telematic Services GmbH der Einstieg in den kommerziellen Betrieb von Mautsystemen. Kapsch TrafficCom deckt seither mit ihrem durchgängigen Lösungsportfolio („End-to-End Solutions“) die gesamte Wertschöpfungskette der Kunden, von Produkten und Systemen über deren Integration bis hin zum Betrieb, aus einer Hand ab.

Seit 2006 beschleunigte sich die Internationalisierung der Kapsch TrafficCom Group 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 Juni 2007 erfolgte die Börseneinführung mit dem Ziel, den Ausbau der globalen Präsenz und das weitere kontrollierte Wachstum zu unterstützen. Im Jahr 2008 gelang durch den Erwerb von Assets der TechnoCom Corp., USA, der Einstieg in den nordamerikanischen Markt. Im Jänner 2009 wurden 20,47 % der Anteile am norwegischen Mitbewerber Q-Free ASA erworben, die nunmehr aufgrund von Kapitalerhöhungen auf 18,40 % verwässert wurden.

Im Wirtschaftsjahr 2010/11 erwarb die Kapsch TrafficCom AG einen Anteil von 56,81 % an der südafrikanischen TMT Services and Supplies (Proprietary) Limited. Zudem erfolgte der Erwerb des US-amerikanischen, kanadischen und mexikanischen Geschäftes von Mark IV IVHS.

Markt.

Kapsch TrafficCom adressiert derzeit den Markt für Intelligent Transportation Systems (ITS; Intelligente Transportsysteme, oftmals auch mit Intelligente Verkehrssysteme übersetzt), der sich in nachfolgende Markt-segmente untergliedert:

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

Intelligent Transportation Systems sind integrierte Netzwerke von Kommunikationstechnologien, unabhängigen Modulen von anspruchsvollen PC/Satelliten-basierten Navigationssystemen und anderen elektronischen Datensensoren sowie Systemen zur Datenerfassung und -übertragung. Sie tragen kollektiv dazu bei, den Transport hinsichtlich einem regulierten und staufreien Verkehrsfluss, einer gesteuerten, mühelosen und sicheren Straßenbenützung, einem schnelleren Notfallschutz, einer automatisierten Erkennung und Nachverfolgung von Fahrzeugen, der Mauteinhebung und dem Flottenmanagement zu verbessern.

Marktgröße. Laut Global Industry Analysts (September 2010) belief sich die Größe des ITS-Marktes 2010 auf rund 11,8 Mrd. USD mit weiter steigender Tendenz. Das größte Marktsegment stellten dabei Traffic Management Systems mit knapp 38 % dar. Mit einer jährlichen Steigerung von 17,1 % in den Jahren 2000 bis 2010 verzeichnete das Marktsegment Electronic Toll Collection das stärkste Wachstum; 2010 hatte es mit einem weltweiten Volumen von 2,8 Mrd. USD einen Anteil von rund 24 % am ITS-Markt.

Markttreiber. Kapsch TrafficCom ist der Ansicht, dass folgende vier 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 Straßenbenützungsgebühr 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 Einnahmen zur Erhaltung und Erweiterung der Straßeninfrastruktur.

Reduktion von Verkehrsstaus. Die Einhebung einer Straßenbenützungsgebühr gilt als effektive Lösung, 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 der 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. Solche Systeme führen zu einer reduzierten oder veränderten Fahrzeugnutzung, was eine Verringerung der Emissionen und damit der Umweltbelastung bewirkt. Elektronische Mautsysteme, insbesondere für den mehrspurigen Fließverkehr, haben darüber hinaus gezeigt, dass es möglich ist, die Umweltbelastung und den Ausstoß von Kohlendioxid zu verringern, indem Staubildungen an Mautstationen vermieden werden und der Verkehrsfluss nicht unterbrochen wird. Auch Stadtmautlösungen tragen dazu bei, Staus zu vermeiden und die Umweltbelastung zu reduzieren.

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

Marktpositionierung.

Kapsch TrafficCom ist ein internationaler Anbieter von anspruchsvollen Intelligent Transportation Systems. Kapsch TrafficCom entwickelt und liefert vorrangig elektronische Mautsysteme (ETC), insbesondere für den mehrspurigen Fließverkehr, und bietet den technischen und kommerziellen Betrieb dieser Systeme an. Darüber hinaus bietet Kapsch TrafficCom Verkehrsmanagementsysteme (TMS) an. Das jüngst mehrheitlich erworbene Unternehmen TMT ist ein Spezialist für PVTMS am südafrikanischen Markt. In Zukunft wird Kapsch TrafficCom mit der neu eingeführten 5,9 GHz-Technologie auch die Marktsegmente CVO und VIS adressieren.

Produkte, Systeme und Lösungen.

Kapsch TrafficCom bietet Produkte, Systeme und Dienstleistungen aus einer Hand und deckt mit dem durchgängigen Lösungsportfolio („End-to-End Solutions“) die gesamte Wertschöpfungskette der Kunden ab.

Die Kernkompetenz von Kapsch TrafficCom liegt in Mautsystemen, Betrieb von Mautsystemen, Stadtverkehrslösungen, ITS und Telematiklösungen sowie Produkten und Komponenten für den ITS-Markt.

Mautsysteme. Kapsch TrafficCom entwickelt, integriert, implementiert, wartet und betreibt elektronische Mautsysteme für einzelne Fahrspuren oder für den mehrspurigen Fließverkehr sowie manuelle und automatische Mautsysteme. Die 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 umfasst. Die Verrechnung erfolgt dabei flexibel entweder als Pre-paid- oder Post-paid-Modell. Die Systeme von Kapsch TrafficCom folgen internationalen technischen Standards, bieten hervorragende Transaktionsraten, Daten- und Systemsicherheit, eine hohe Rentabilität und konsequente Risikominimierung. Die Lösungen sind modular und flexibel konzipiert.

Elektronische Mautsysteme für den mehrspurigen Fließverkehr. Die langjährige Erfahrung aus der erfolgreichen Implementierung von beinahe 20 Systemen macht Kapsch TrafficCom zu einem weltweit anerkannten Anbieter auf diesem Gebiet. Die Systeme arbeiten ohne jeglichen Eingriff in den Verkehrsfluss und sichern dadurch einen maximalen Fahrzeugdurchsatz und eine optimale Ausnutzung der verfügbaren Straßeninfrastruktur. Die Systeme werden auf Basis der jeweiligen Anforderungen des Mautprojektes auf unterschiedliche Basistechnologien ausgelegt und bieten daher eine sichere und flexible Synthese der unterschiedlichen Vorteile von Mikrowellentechnologie, Satellitenortung (GPS/GNSS, GSM/GPRS) und Videotechnik.

Elektronische Mautsysteme für einzelne Fahrspuren. Kapsch TrafficCom nutzt dabei moderne und leistungsfähige Fahrzeugdetektoren auf unterschiedlichen technischen Plattformen (Video, Laser etc.), die einfach und kosteneffizient in eine bestehende Bemaunungsinfrastruktur integriert werden können.

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

Kontrollsysteme. Als wesentlicher Bestandteil eines Mautsystems dienen Kontrollsysteme der sichtbaren und wirksamen Abschreckung gegen systematische Mautumgehung. Dies sichert nachhaltig die Einkünfte des Straßenbetreibers und bewahrt die Integrität des Systems durch die Gerechtigkeit in der Gebührenerhebung. Kapsch TrafficCom bietet Lösungen für stationäre und mobile Kontrollen sowie deren Kombination durch Video- oder Laserscannertechnik.

Zentralsysteme. Als weiterer wesentlicher Bestandteil eines Mautsystems unterstützen Zentralsysteme die Kontrolle sowie die Bemaunung und gewähren die Gebühreneinhebung: Dazu gehören die automatische Beurteilung von Bildern, die sichere Abwicklung und Durchführung der Mautabrechnung sowie die vollautomatische Rechnungslegung bzw. Zahlungserinnerung. Das Zentralsystem von Kapsch TrafficCom ist als flexibles System konzipiert, das an individuelle Kundenanforderungen im Bemaunungs- und Abrechnungsprozess angepasst werden kann.

Betrieb von Mautsystemen. Zur Unterstützung des gesamten Wertschöpfungsprozesses der Kunden betreut Kapsch TrafficCom auch den gesamten Betrieb der Mautsysteme. Mit schlüsselfertigen Lösungen wird das Risiko von Straßenbetreibern und Investoren minimiert und konsequent Zukunfts- und Investitionssicherheit geschaffen. Kapsch TrafficCom steht dabei für Prozess- und Ergebnisqualität in allen Projektphasen und Wertschöpfungsebenen.

Road User Services. 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, so dass die unterschiedlichen Informationsanforderungen der Straßenbenutzer einfach, rasch und kostengünstig abgedeckt werden.

Payment Solutions. Diese 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 wird im Zuge eines Betriebsprojektes eine Zentrale für die manuelle Nachbearbeitung (Validation Center) installiert und es werden gezielte Maßnahmen für die mobile Kontrolle (Enforcement) gesetzt.

Stadtverkehrslösungen. Die Einhebung von Straßenbenutzungsgebühren oder die Überprüfung bzw. Ausübung von selektiven Zufahrtsberechtigungen im urbanen Bereich werden inzwischen weltweit als geeignetes und erforderliches Instrument der Verkehrs- und Stadtplanung betrachtet und tragen zur nachhaltigen Stauvermeidung sowie zur Verbesserung der Lebensqualität durch Reduktion von Umweltbelastungen und Lärm bei.

Stadtmaut. Kapsch TrafficCom bietet für Stadtmautlösungen ein elektronisches Gebühreneinhebungs- und Kontrollsystem, das primär auf einer automatischen Kennzeichenerkennung über Video mit gezielter Unterstützung durch 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 von zonen- oder zeitbasierten Gebührenmodellen.

Dynamische Umweltzonen. Die vollautomatischen Systeme von Kapsch TrafficCom dienen der situativen Regelung des Stadtverkehrs je nach Verkehrssituation oder Feinstaubkonzentration, vermitteln dem Verkehrsteilnehmer direkt die Auswirkungen seines Fahrverhaltens auf die Umwelt und ermöglichen zeitkritische Verkehrssteuerung.

Dynamic Parking. Kapsch TrafficCom bietet Kommunen eine vollautomatische zeitbasierte Lösung für Parken auf Straßen. Die anfallenden Parkgebühren werden dabei abhängig von der Aufenthaltsdauer des Fahrzeuges 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.

ITS und Telematiklösungen. Die Telematiklösungen von Kapsch TrafficCom unterstützen die Erhöhung der Verkehrssicherheit und tragen zur effizienten Nutzung der bestehenden Infrastruktureinrichtungen bei. Das zunehmend verbreiterte Lösungsportfolio in diesem Segment basiert im Wesentlichen auf „Incident Detection Systems“, videobasierten Verkehrssensoren und auf einer multifunktionalen Telematikplattform.

Incident Detection Systems. Kapsch TrafficCom ermöglicht mit diesen Systemen die verlässliche Erkennung von Ereignissen oder besonderen Straßensituationen wie Stau, Unfall oder auffälliges Fahrverhalten und gewährleisten dadurch den sicheren Betrieb und Verkehrsfluss auf Verkehrsflächen und in eskalierten Gefahrenbereichen wie z. B. im Tunnelbereich.

Telematikplattform. Diese bietet ein modulares Softwaresystem als Ergänzung zu den elektronischen Mautlösungen; auf dieser multifunktionalen Basis werden vielfältige Telematikanwendungen für Verkehrsplanung, Verkehrsmanagement, Verkehrssicherheit sowie umfangreiche Mobility Services realisiert.

Produkte und Komponenten für den ITS-Markt. Kapsch TrafficCom entwickelt über ein Netz an Forschungs- und Entwicklungszentren eine Vielzahl von Komponenten für den weltweiten Einsatz in unterschiedlichen Maut- und Telematiklösungen. Das Sortiment umfasst primär On-Board Units, straßenseitige Infrastruktur (wie Sende-/Empfangsgeräte) oder auch Kameras und Kontroll- bzw. Zentralsysteme.

On-Board Units. Für die Personalisierung von On-Board Units stellt Kapsch TrafficCom moderne Programmierstationen zur Verfügung und bietet mobile Lesegeräte zur Kontrolle der On-Board Units. Kapsch TrafficCom konzentriert sich bei der Konzeption aller technischen Komponentenprodukte auf hohe Konfigurierbarkeit, Miniaturisierung, standardisierte Schnittstellen, wartungsfreien Betrieb sowie hohe Benutzerfreundlichkeit.

Referenzen, Kunden und ausgewählte Projekte.

Auftraggeber rund um den Erdball wissen die Produkte, Systeme, Lösungen und Dienstleistungen von Kapsch TrafficCom zu schätzen. In Österreich und der Tschechischen Republik ebenso wie in den USA, in Kanada, Chile, Australien oder Südafrika. Zu den Auftraggebern zählen u. a. die öffentliche Hand, private Konzessionäre sowie führende Systemintegratoren. Die Zahlen sprechen für sich – und damit für Kapsch TrafficCom: 260 Referenzen in 41 Ländern, knapp 44 Millionen ausgelieferte On-Board Units und mehr als 18.000 ausgestattete Mautspuren.

Europa. In Österreich wurde mit 1. Jänner 2004 ein landesweites elektronisches LKW-Mautsystem in Betrieb genommen. Als Systemlieferant zeichnet 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, die Systemintegration, die Implementierung und Inbetriebnahme, die Koordinierung der Subunternehmer und den Roll-out des Projektes.

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

In Polen wird derzeit ein elektronisches Mautsystem auf einem bestehenden Straßennetz von zunächst rund 1.750 km errichtet.

In Italien sind Stadtverkehrslösungen von Kapsch TrafficCom u. a. in den Städten Rom, Bologna, Piacenza, Genua, Livorno, Arezzo, Ravenna, Lecce und Salerno im Einsatz.

Amerika. In Nordamerika hat die jüngst erworbene Mark IV IVHS einige Meilensteine der ITS-Anwendungen ermöglicht, wie etwa die „non-stop, all-electronic“ Mautstraße am Highway 407 ETR in Kanada, die Interoperabilität zwischen einem elektronischen LKW-Voranmeldungssystem und der Mauteinhebung (PrePass) oder das E-ZPass® System – ein regionales, den Nordosten und Mittleren Westen der Vereinigten Staaten umfassendes elektronisches Mautsystem der aus 24 Mautbehörden in 14 Bundesstaaten zusammengesetzten E-ZPass® Group.

In Südamerika zählt Kapsch TrafficCom drei elektronische Mautsysteme auf Autobahnen und Schnellstraßen in Chile zu seinen Referenzen: 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 TrafficCom in Südafrika auf dem Platinum Toll Highway installiert. 2009 erhielt Kapsch TrafficCom den Auftrag für die Errichtung und den Betrieb eines elektronischen Mautsystems für den mehrspurigen Fließverkehr in der Provinz Gauteng, das sich derzeit in der Implementierung befindet.

Asiatisch-pazifischer Raum. In Australien implementierte Kapsch TrafficCom im Jahr 1999 in Melbourne das weltweit erste elektronische Mautsystem für den mehrspurigen Fließverkehr für eine Stadtautobahn sowie Systeme zur Fahrzeugerkennung, -klassifizierung und -registrierung. Darüber hinaus realisierte Kapsch TrafficCom in Australien weitere derartige Systeme auf dem Western City Orbital und Eastlink in Melbourne, dem Hills Motorway (M2) in Sydney und dem Clem 7 Tunnel in Brisbane.

In Indien errichtete Kapsch TrafficCom im Jahr 2007 am Highway Nr. 8 in New Delhi ein elektronisches Mautsystem (manuelle Bemaunung mit elektronischer Mikrowellenkommunikation), inklusive der größten Mautstation Asiens mit 36 Spuren.

Forschung und Entwicklung, Innovationen und Qualität.

Forschung und Entwicklung. Die Kapsch TrafficCom Group verfügt über ein Netz an Forschungs- und Entwicklungszentren in Wien und Klagenfurt (Österreich), Jönköping (Schweden), Bologna (Italien), Buenos Aires (Argentinien), Toronto (Kanada), Carlsbad (Kalifornien/USA) sowie Kapstadt (Südafrika). Die einzelnen F&E-Zentren sind in Form von Kompetenzzentren organisiert. Die Entwicklungsaktivitäten werden dabei von der Zentrale in Wien weltweit koordiniert.

Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten haben für die Kapsch TrafficCom Group im Hinblick auf die Erreichung der strategischen Ziele einen hohen Stellenwert. Das Wissen und die Anwendbarkeit gänzlich neuer Technologien, basierend auf nationalen und internationalen Standards, stellen die Grundlage für eine erfolgreiche Geschäftsentwicklung dar und ermöglichen auch den Eintritt in neue Märkte. 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 Group 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 sowie Technologie- und Forschungsunternehmen ergänzt.

Innovationen. Es ist das Selbstverständnis von Kapsch TrafficCom, für Kunden und Partner konsequent Wettbewerbsvorteile und Nutzen zu schaffen und zu sichern, ohne die eigene Verantwortung für die Umwelt dadurch einzuschränken. Kapsch TrafficCom hat sich die globale Qualitäts- und Innovationsführerschaft bei ITS-Lösungen zum Ziel gesetzt.

Durch Konzentration auf die Kundenbedürfnisse gewinnt und erhält Kapsch TrafficCom das Vertrauen der Kunden, optimaler Service trägt zu langwährenden Partnerschaften mit zufriedenen Kunden bei. Kapsch TrafficCom verpflichtet sich zu einem permanenten und durchgängigen Innovationsprozess, welcher der angestrebten Marktposition als Innovationsführer entspricht und diese Stellung langfristig sichert.

Qualität. Die Prozesse des Qualitätsmanagements von 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 Group per 31. März der vergangenen fünf Jahre:

	31. März 2011	31. März 2010	31. März 2009	31. März 2008	31. März 2007
Aufteilung nach Funktion					
Intelligent Transportation Systems	2.024	879	785	647	553
Produktion und Logistik (Kapsch Components GmbH & Co KG)	143	144	161	177	221
Gesamt, nach Funktion	2.167	1.023	946	824	774
Aufteilung nach Regionen					
Europa:					
Österreich	605	528	519	497	475
Schweden	134	122	110	97	89
Westeuropa	15	13	10	1	0
Zentral- und Osteuropa (exklusive Österreich)	195	152	148	128	108
Lateinamerika	196	132	112	80	94
Asien und Afrika	845	38	14	12	2
Australien und Neuseeland	12	11	10	9	6
USA und Kanada	165	27	23	0	0
Gesamt, nach Regionen	2.167	1.023	946	824	774

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

Gewinnbeteiligung. Kapsch TrafficCom ist sich des Beitrages der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Unternehmenserfolg bewusst und sieht daher eine Gewinnbeteiligung im Gesamtausmaß von 5 % des Gewinnes der Kapsch TrafficCom Group vor. Landesspezifische Obergrenzen sollen sicherstellen, dass die Verteilung auf Kaufkraftparität basiert. Die Verteilung erfolgt pro Kopf und einkommensunabhängig.

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

Arbeitsklima. Die Kernwerte des Unternehmens – Dynamik, Respekt, Verantwortung, Familie, Disziplin, Leistung, Transparenz und Freiheit – und deren Umsetzung im Arbeitsalltag tragen zu einem guten Arbeitsklima bei.

Unternehmensstrategie.

Das übergeordnete Ziel von Kapsch TrafficCom ist, die Position als international anerkannter Anbieter von anspruchsvollen Intelligent Transportation Systems, insbesondere als Erbringer von Leistungen im technischen und kommerziellen Betrieb, weiter zu stärken. Mit dem Anspruch auf globale Qualitäts- und Innovationsführerschaft in dem rasch wachsenden Markt ist Kapsch TrafficCom „always one step ahead“. Die Gesellschaft konzentriert sich dabei auf folgende Kernstrategien:

Nutzung des weltweiten Marktwachstums sowie Erschließen neuer und weiterer Marktchancen. Kapsch TrafficCom beabsichtigt, an dem erwarteten starken Wachstum des weltweiten ITS-Marktes teilzuhaben, und ist der Überzeugung, dass es eine Vielzahl interessanter Möglichkeiten für die Lieferung und den Betrieb von Systemen gibt. Die Gesellschaft plant, ihre starke Position zu nutzen und den Marktanteil in den geografischen Märkten, in denen sie bereits über eine starke Stellung verfügt, weiter auszubauen. Zudem soll die geografische Expansion in ausgewählte neue Märkte fortgesetzt werden. Kapsch TrafficCom plant außerdem, neue Wachstumschancen ins Auge zu fassen und an Ausschreibungen für Systeme unterschiedlichen Umfangs auf allen Kontinenten teilzunehmen.

Insbesondere wird die Gesellschaft an den Ausschreibungen für weitere landesweite elektronische Mautsysteme teilnehmen. Kapsch TrafficCom verfügt mit der technologischen Lösung „Kapsch Area“ über eine kosteneffiziente hybride Lösung, die die Vorteile der Mikrowellentechnologie mit denen der satellitengestützten Technologie (GPS/GSM) kombiniert und damit spezifische Kundenanforderungen (z. B. All-road und All-vehicle Tolling) bei größeren landesweiten elektronischen Mautsystemen erfüllen kann. Im Zusammenhang mit der elektronischen Vignette, die nach Einschätzung der Gesellschaft mit der Zeit die traditionellen Papiervignetten ablösen könnte, beabsichtigt Kapsch TrafficCom zusätzliche Dienstleistungen und Applikationen anzubieten.

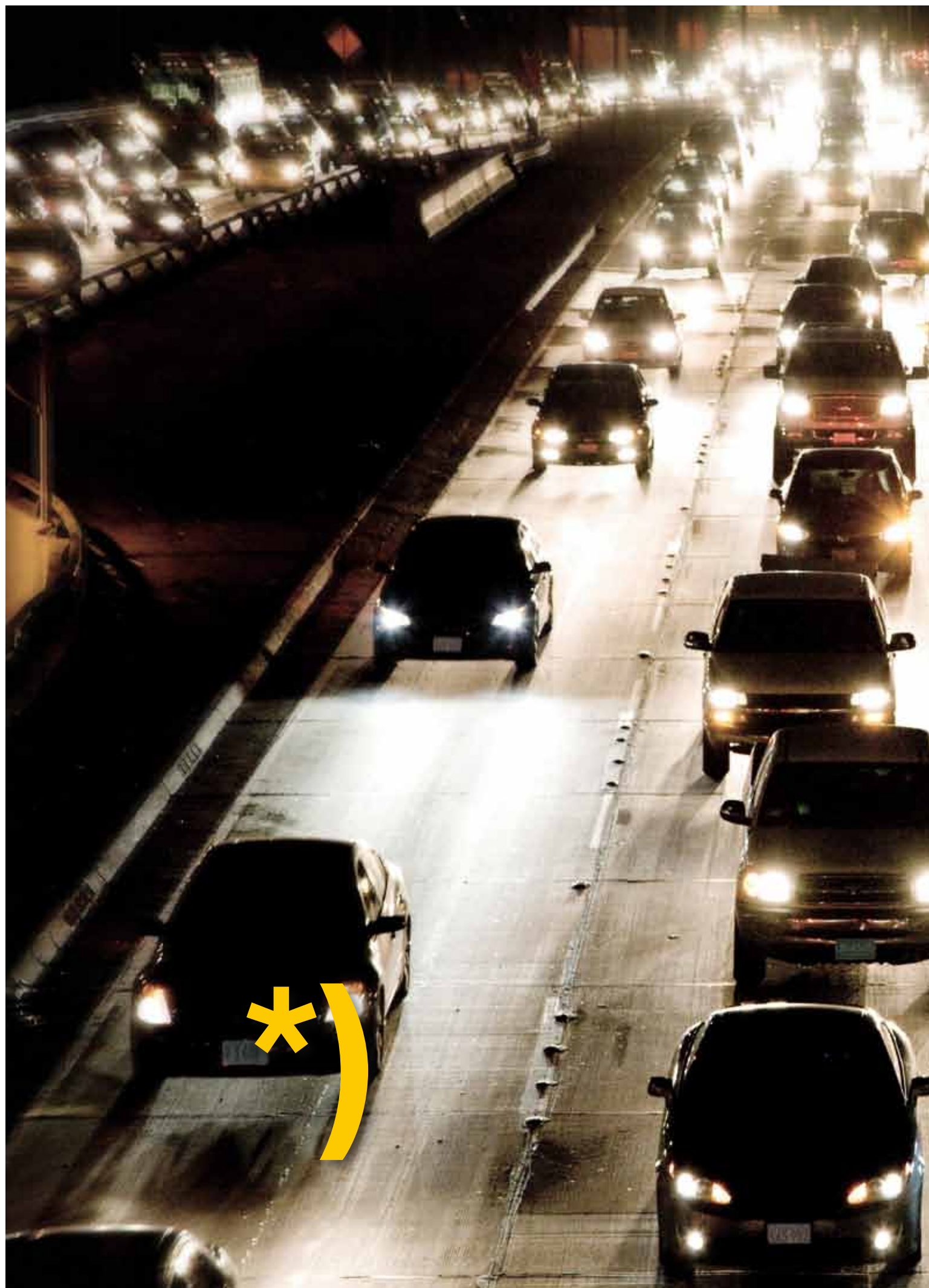
Kapsch TrafficCom prüft mögliche Akquisitionen oder Joint Ventures, um das Wachstum in ausgewählten geografischen Regionen effizienter zu erreichen bzw. um ihr technologisches Know-how zu stärken oder auszuweiten. Gegenwärtig werden Möglichkeiten zur weiteren Ausdehnung des Geschäftes auf dem nordamerikanischen Markt evaluiert. Die Gesellschaft beabsichtigt auch, ihr Angebot an ITS-Applikationen gezielt und schrittweise zu erweitern.

Permanentes Streben nach technologischer Führerschaft. Kapsch TrafficCom beabsichtigt, die technologische Führerschaft so einzusetzen, dass sie ihr Produkt- und Dienstleistungsportfolio weiter ausdehnen und verbessern kann.

Die Nutzung neuester Technologien und deren praxisrelevante Anwendbarkeit sind integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie und Voraussetzung für den Erfolg von Kapsch TrafficCom. In den vernetzten internationalen Forschungs- und Entwicklungszentren von Kapsch TrafficCom wird daher stets nach zukunftsweisenden Applikationen gesucht.

Ausbau der Stellung als kommerzieller Betreiber von Mautsystemen. Kapsch TrafficCom beabsichtigt, ihre Stellung als kommerzieller Betreiber von Mautsystemen auszubauen und insbesondere die erworbenen Erfahrungen aus dem erfolgreichen kommerziellen Betrieb des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in der Tschechischen Republik zu nutzen.

Durch neue Projekte, bei denen Kapsch TrafficCom den kommerziellen Betrieb zu übernehmen beabsichtigt, sowie durch den technischen Betrieb von Systemen und die Lieferung von Zusatzausstattung und Komponenten von bereits installierten und zukünftigen Systemen soll das Volumen an wiederkehrenden Umsatzerlösen dauerhaft erhöht werden.





***) Was Sie hier nicht sehen: Unsere videobasierte automatische Kennzeichenerkennung unterstützt nicht nur die Mauteinhebung, sondern hilft auch Behörden bei der Verfolgung von Straftaten.**



Automatic Number Plate Recognition (ANPR) Traffic Surveillance System – Zur Erhöhung der öffentlichen Sicherheit setzen Behörden zunehmend videobasierte Kennzeichenerkennungssysteme ein. Das Kapsch ANPR Traffic Surveillance System unterstützt bei der Identifikation und Verfolgung verdächtiger Fahrzeuge, beispielsweise nach Straftaten wie Banküberfällen oder Autodiebstählen. Dabei registriert das System automatisch und diskret die Kennzeichen im Fließverkehr und überprüft sie anhand einer schwarzen Liste behördlich gesuchter Fahrzeuge.

Nachhaltigkeit.

Ressourcenknappheit, demografischer Wandel, globale Erwärmung, Ökologisierung der Straßen, Investitionen in die Infrastruktur, neue Anforderungen unserer Kunden – all dies verlangt langfristiges und verantwortungsvolles Wirtschaften. Kapsch TrafficCom ist sich dieser Herausforderung bewusst und widmet sich dem Thema Nachhaltigkeit.

Der erste veröffentlichte Nachhaltigkeitsbericht 2009/10 der Kapsch TrafficCom AG soll dazu beitragen, die Fortschritte und zukünftigen Ziele transparenter zu machen. Zielgruppe sind alle Stakeholder, die auch aktiv in den Prozess eingebunden wurden und werden. Der Grundstein für ein Nachhaltigkeitsmanagement, das – gemäß der Unternehmensphilosophie – immer einen Schritt voraus ist.

Die Schwerpunktthemen orientieren sich an dem Selbstanspruch von Kapsch TrafficCom: immer zukunftsorientiert – immer innovativ – immer leistungsorientiert – immer verantwortungsbewusst – immer in Ihrer Nähe.

always one step ahead.

Klimaschutz. Die Produkte von Kapsch TrafficCom leisten einen wertvollen Beitrag zum Klimaschutz. Durch den Einsatz von elektronischen Mautsystemen werden Steh- und Wartezeiten von Fahrzeugen an Mautstationen vermieden; dies bewirkt eine Reduktion der CO₂-Emissionen der Fahrzeuge. Für die Zukunft wird intensiv an der Verknüpfung der Produkte mit erneuerbaren Energien gearbeitet. Zudem ist das Unternehmen bemüht, bei der Produktion anfallende – indirekte – Emissionen zu reduzieren. So werden durch die Optimierung von Belüftung, Klimatisierung und Beleuchtung der Produktions- und Logistikhalle im Jahr 2010 bei der Tochtergesellschaft Kapsch Components künftig jährlich 175 Tonnen Kohlendioxid weniger anfallen.

Ressourcenverbrauch. Die Kapsch TrafficCom AG arbeitet ständig daran, zur Erzeugung der Produkte weniger Ressourcen einzusetzen und die Recyclingquote zu erhöhen. Unterstützt wird dieses Bestreben durch bewusstseinsbildende Maßnahmen und die Reduktion des Abfalls durch die teilweise Verwendung kompostierbarer Verpackungen. Weiters wird bei der Beschaffung weitgehend auf Produkte mit umweltorientierten Gütesiegeln (Umweltzeichen, Forest Stewardship Council – FSC) gesetzt.

Mitarbeiterentwicklung und Vielfalt. Die engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stellen das größte Kapital von Kapsch TrafficCom dar. Aus diesem Grund sind deren Entwicklung, Vielfalt und Chancengleichheit ein wesentliches Anliegen der Gesellschaft. Attraktive Karrieremöglichkeiten, ein gutes Arbeitsklima und spezielle Förderungsprogramme spiegeln sich in einer geringen Fluktuationsrate und einer hohen durchschnittlichen Betriebszugehörigkeit von mehr als zehn Jahren wider.

Nachhaltige Innovationen. Mit anspruchsvollen Intelligent Transportation Systems leistet Kapsch TrafficCom einen wesentlichen Beitrag zu einer nachhaltigen Zukunftsgestaltung. Die Gesellschaft investiert stetig in die Entwicklung innovativer und umweltfreundlicher Produkte, z. B. in kompostierbare Produktverpackungen oder den Betrieb von Mautstationen über Photovoltaik-Module sowie Windräder. Die Forschungs- und Entwicklungsaufwände beliefen sich im Wirtschaftsjahr 2010/11 auf rund 37,3 Mio. EUR, das entspricht einer Quote von rund 10 % vom Umsatz bzw. rund 76 % vom EBIT.

Energieverbrauch und -effizienz. Kapsch TrafficCom ist bestrebt, den direkten ökologischen Fußabdruck der Produktion und Verwaltung zu minimieren. So wird bei der Neuinvestition in Produktionsanlagen stets auf Energieeffizienz geachtet. In der Tochtergesellschaft Kapsch Components werden durch die Optimierung der Fertigung jährlich 856.290 kWh Strom eingespart – ein Erfolg, der mit einer Energieeffizienz-Auszeichnung prämiert wurde.

Produktverantwortung. Die Prozesse des Qualitätsmanagements der Kapsch TrafficCom AG basieren auf der ÖNORM EN ISO 9001:2000 und erfüllen darüber hinausgehende Qualitätsanforderungen. Weiters wurden ein integriertes Qualitätsmanagementsystem sowie allgemeine Richtlinien für Umwelt, generelle Sicherheit und Arbeitsplatzsicherheit implementiert. Die Kapsch TrafficCom AG und ihre Tochtergesellschaft Kapsch Components sind nach dem ISO 14001 Umweltmanagement zertifiziert. Weitere Zertifizierungen sind in Planung.

Anti-Korruption und Compliance. Im Zuge des internen Risikomanagements werden alle Geschäftseinheiten, auf welche die Kapsch TrafficCom AG wesentlichen Einfluss hat, hinsichtlich ihrer Korruptionsrisiken untersucht und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ersten und zweiten Managementebene über Anti-Korruptionspolitik und Anti-Korruptionsverfahren unterrichtet. Im Berichtszeitraum des Nachhaltigkeitsberichtes gab es weder Korruptionsvorfälle noch Klagen aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- oder Monopolbildung. Unter Achtung der Menschenrechte, geförderter Vielfalt und gelebter Gleichberechtigung wurden keine Vorfälle von Diskriminierung gemeldet.

Arbeitssicherheit und Mitarbeitergesundheit. Ein sicherer Arbeitsplatz und gesunde Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben einen sehr hohen Stellenwert, weshalb zwei österreichische Standorte gemäß der Occupational Health and Safety Assessment Series (OHSAS) 18001 für Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz zertifiziert sind. Darüber hinaus gibt es eine Reihe von Initiativen und Programmen zur Förderung der Mitarbeitergesundheit.

Supply Chain Management. Kapsch TrafficCom erwartet von allen Partnern hohe Standards in Bezug auf Leistung und Integrität. Die Lieferantenbeziehungen beruhen auf einem hohen Qualitätsniveau, und die Gesellschaft erwartet, dass sich die Geschäftspartner an geltende Gesetze, Branchenbestimmungen und Vertragsbedingungen halten. Im Rahmen ihrer sozialen Verantwortung legt Kapsch TrafficCom besonderen Wert auf die Einhaltung anerkannter Standards, beispielsweise beim Schutz der Menschenrechte, der Arbeitsplatzsicherheit, dem Umweltschutz, dem Antikorruptionsgrundsatz sowie dem Verbot von Kinder- und Zwangsarbeit.

Stakeholderdialog. Die Kommunikation mit den Stakeholdern von Kapsch TrafficCom wird intensiv gepflegt. Dafür nutzt die Gesellschaft die verschiedenen persönlichen, schriftlichen und elektronischen Kommunikationsmöglichkeiten.

Regionale Wertschöpfung. Als international tätiges Unternehmen ist sich die Kapsch TrafficCom AG bewusst, dass regionale Wertschöpfung Chancen für das Unternehmen und das Unternehmensumfeld beinhaltet. In den Gesellschaften der Kapsch TrafficCom Group werden zum überwiegenden Teil Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus der jeweiligen Region eingesetzt, auch um die gemeinsame Sprache als wichtiges Asset nutzen zu können. Zukaufmaterialien werden ebenfalls nach Möglichkeit bevorzugt aus der jeweiligen Region beschafft.

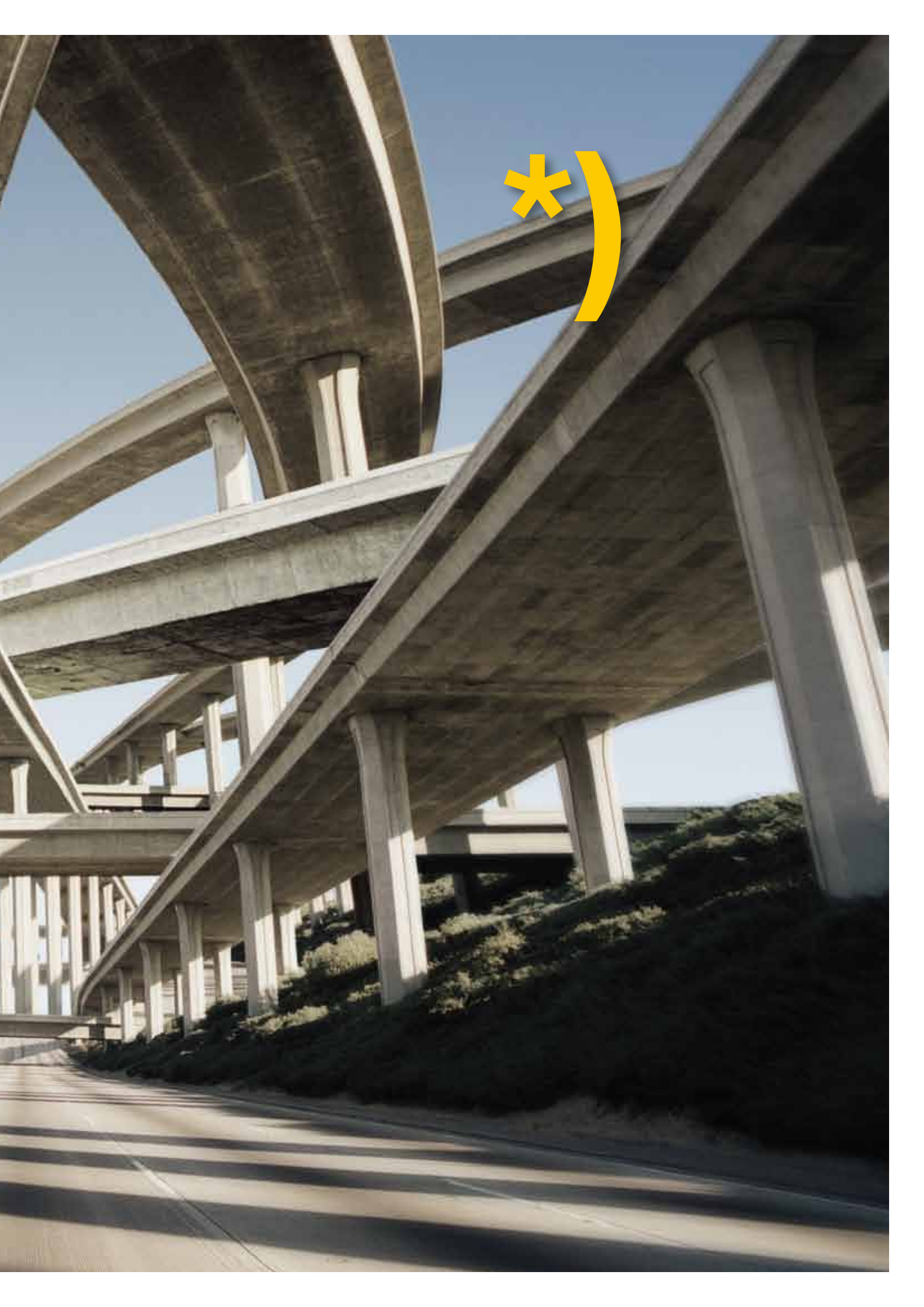
Ausblick, Herausforderungen, Ziele. Der Nachhaltigkeitsbericht der Kapsch TrafficCom AG soll künftig – auch im Sinne der Mitgliedschaft von United Nations Global Compact (UNGC) – jährlich erscheinen und die Weiterentwicklungen belegen. Nächste Schritte sind die Erarbeitung einer Nachhaltigkeitsstrategie, auf deren Basis Ziele für die wichtigsten Handlungsfelder definiert und Prozesse zur Umsetzung dieser Ziele aufgesetzt werden.

Das Thema Nachhaltigkeit wird auf diesem Wege in der Kapsch TrafficCom Group fortschreitend etabliert bzw. systematisiert, um den Aufgaben von morgen bestmöglich zu entsprechen und auch in Zukunft immer einen Schritt voraus zu sein.

***) Was Sie hier nicht sehen: Unsere 'Traffic Flow Analysis' untersucht Verkehrsflüsse, um den Verkehr von heute besser steuern und die Straßen von morgen besser planen zu können.**



Traffic Flow Analysis – Eine exakte Analyse der Straßennutzung ist Voraussetzung für die Optimierung bestehender Verkehrswege und die Planung neuer Straßeninfrastrukturen. Die Kapsch Traffic Flow Analysis ermöglicht durch die von der Mautinfrastruktur gelieferten Daten eine profunde Untersuchung des Verkehrsflusses. Dieses leistungsstarke Analysewerkzeug beantwortet eine Reihe verkehrsrelevanter Fragen wie beispielsweise „Welche Straßen sind die wichtigsten Hauptverkehrswege eines Landes?“, „Wie viel Verkehr fließt von A nach B, und welche Routen werden bevorzugt gewählt?“ oder „Wie hoch ist der Prozentsatz des Transitverkehrs auf einer Route?“.



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 sind dies Projekte, die entweder von öffentlichen Stellen oder von privaten Konzessionären ausgeschrieben werden. Es kann sich dabei um Systeme auf einzelnen Straßenabschnitten bis hin zu landesweiten Systemen handeln.

Die Projektnatur dieses Segmentes 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. Das Segment RSP spiegelt somit die Einmaleffekte wider, 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.

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 On-Board Units bzw. Transceiver) für die Erweiterung bzw. Adaptierung der bestehenden Systeme oder für die Aufrüstung von manuellen zu automatischen oder elektronischen Mautsystemen in dieses Segment. Seit 2005 wird auch der kommerzielle Betrieb von Systemen angeboten. All diese auf kontinuierliche Umsatzerlöse angelegten Geschäftstätigkeiten werden in diesem Segment dargestellt. Das Segment SEC beinhaltet 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 somit das wiederkehrende Geschäft, das 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, das von der Tochtergesellschaft Kapsch Components GmbH & Co KG abgewickelt wird. Es handelt sich dabei um Engineering-Lösungen, elektronische Fertigung und Logistikdienstleistungen für verbundene Unternehmen und Drittkunden.

Der Gesamtumsatz belief sich im Wirtschaftsjahr 2010/11 auf 388,6 Mio. EUR und lag damit um 80 % über dem Vergleichswert des Vorjahres (Wirtschaftsjahr 2009/10: 216,0 Mio. EUR).

Das Segment Services, System Extensions, Components Sales (SEC) steuerte mit 223,3 Mio. EUR einen Anteil von 57 % zum Gesamtumsatz bei und lag damit um 38 % über dem Vergleichswert des Vorjahres (Wirtschaftsjahr 2009/10: 161,9 Mio. EUR).

Die Top-5-Absatzmärkte im Segment SEC waren die Tschechische Republik mit 80,9 Mio. EUR (dies entspricht einem Anteil von 36 % am Umsatz des Segmentes SEC), Österreich mit 32,6 Mio. EUR (15 %), Südafrika mit 32,0 Mio. EUR (14 %), USA mit 17,2 Mio. EUR (8 %) sowie Frankreich mit 12,0 Mio. EUR (5 %). Mit 48,6 Mio. EUR wurden 22 % des Umsatzes des Segmentes SEC außerhalb der Top-5-Absatzmärkte erzielt.

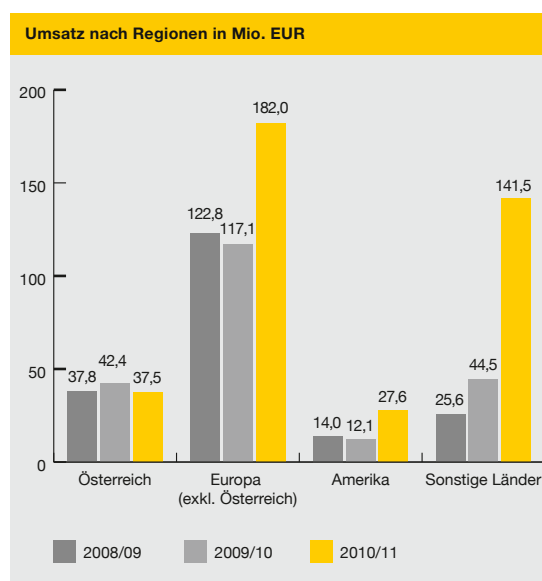
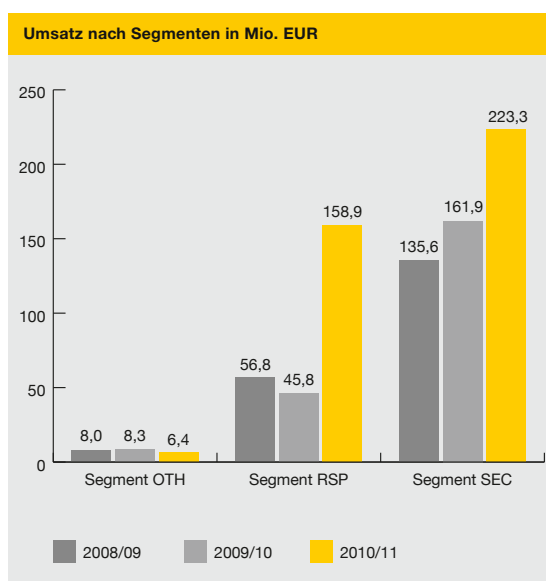
Das Segment Road Solution Projects (RSP) steuerte mit 158,9 Mio. EUR einen Anteil von 41 % zum Gesamtumsatz bei und lag damit um 247 % über dem Vergleichswert des Vorjahres (Wirtschaftsjahr 2009/10: 45,8 Mio. EUR).

Die Top-5-Absatzmärkte im Segment RSP waren Südafrika mit 88,7 Mio. EUR (dies entspricht einem Anteil von 56 % am Umsatz des Segmentes RSP), Polen mit 39,7 Mio. EUR (25 %), die Tschechische Republik mit 21,0 Mio. EUR (13 %), Australien mit 7,5 Mio. EUR (5 %) sowie Chile mit 0,7 Mio. EUR (1 %). Mit 1,3 Mio. EUR wurde weniger als ein Prozent des Umsatzes des Segmentes RSP außerhalb der Top-5-Absatzmärkte erzielt.

Das Segment Others (OTH) steuerte mit 6,4 Mio. EUR einen Anteil von 2 % am Gesamtumsatz bei und lag damit um 23 % unter dem Vergleichswert des Vorjahres (Wirtschaftsjahr 2009/10: 8,3 Mio. EUR). Der Top-Absatzmarkt war Österreich mit 4,9 Mio. EUR, dies entspricht einem Anteil von 77 % am Umsatz des Segmentes OTH.

Nach Regionen betrachtet belief sich der Umsatz im Wirtschaftsjahr 2010/11 in Österreich auf 37,5 Mio. EUR (dies entspricht einem Anteil von 10 % am Gesamtumsatz), in Europa (ohne Österreich) auf 182,0 Mio. EUR (47 %), in Amerika auf 27,6 Mio. EUR (7 %) und in der restlichen Welt auf 141,5 Mio. EUR (36 %).

Nach Ländern betrachtet waren die Top-5-Absatzmärkte im Wirtschaftsjahr 2010/11 Südafrika mit 120,7 Mio. EUR (dies entspricht einem Anteil von 31 % am Gesamtumsatz), die Tschechische Republik mit 102,0 Mio. EUR (26 %), Polen mit 39,7 Mio. EUR (10 %), Österreich mit 37,5 Mio. EUR (10 %) sowie USA mit 17,9 Mio. EUR (5 %). Mit 70,8 Mio. EUR wurden 18 % des Gesamtumsatzes außerhalb der Top-5-Absatzmärkte erzielt.

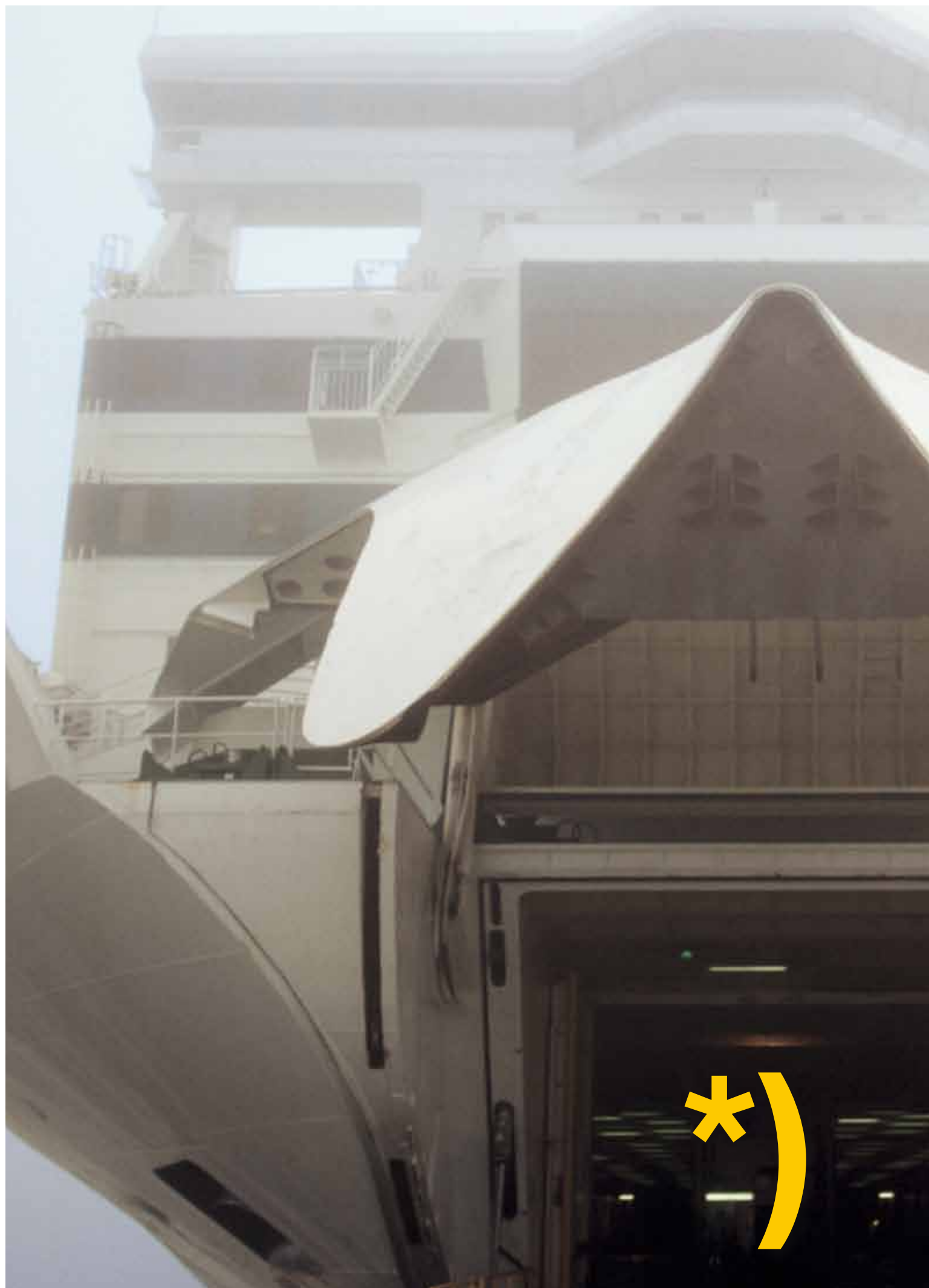


Kapsch TrafficCom AG und Beteiligungen.

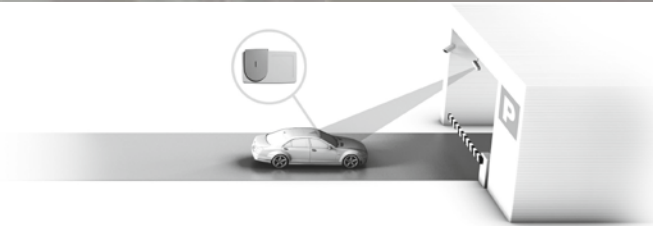




Die Muttergesellschaft Kapsch TrafficCom AG hält mit Ausnahme der in Erläuterung 32 angeführten Tochtergesellschaften direkt oder indirekt 100 % der Anteile an den vollkonsolidierten Tochtergesellschaften. Das Unternehmen unterhält zudem Vertretungsbüros in São Paulo, Brasilien und Peking, China sowie eine Niederlassung in Zagreb, Kroatien. Kapsch Components GmbH & Co KG ist der einzige Komplementär der Kapsch Components KG.



***) Was Sie hier nicht sehen: Unser 'OBU-Based Access & Payment' ermöglicht es, dass Fahrzeuge mithilfe einer On-Board Unit mautpflichtige Straßen oder auch Fähren ticket- und bargeldlos benutzen können.**



OBU-Based Access & Payment – Die in den Fahrzeugen für Mautzwecke installierten On-Board Units (OBUs) eignen sich auch für den Einsatz im bargeldlosen Zahlungsverkehr und für viele weitere Zusatzdienste. So ermöglichen sie beispielsweise die Zufahrt zu Parkeinrichtungen und die ticket- und bargeldlose Bezahlung der Parkgebühren. Weitere Anwendungsbereiche umfassen das Zahlen an Tankstellen, auf Fähren oder auf gesicherten LKW-Parkplätzen entlang der Autobahn.

Konzernlagebericht.

Kapsch TrafficCom AG zum Konzernabschluss per 31. März 2011.

1 Wirtschaftliches Umfeld

1.1 Allgemeine wirtschaftliche Lage

Weltwirtschaft

Nach der Finanz- und Wirtschaftskrise stieg der Welthandel seit Anfang des Jahres 2009 wieder an und konnte weitgehend wieder das Niveau von vor der Krise erreichen. Es wird auch für 2011 und 2012 eine Steigerung des realen Welthandels um 10 % pro Jahr erwartet. Infolge einer stark expansiven Geld- und Fiskalpolitik konnte sich auch die Weltkonjunktur verbessern. Das Welt-Bruttoinlandsprodukt stieg im Jahr 2010 um 4,5 % gegenüber dem Vorjahr, wobei sich das Wachstum jedoch im Laufe des Jahres verlangsamte. Der Internationale Währungsfonds (IWF) prognostiziert für 2011 ein Wachstum von 4,4 % und für das Jahr 2012 eine weiterhin positive Entwicklung der Weltwirtschaft mit einem Anstieg um 4,5 %.

Regional verlief der Konjunkturaufschwung sehr unterschiedlich. In den Schwellenländern, wie zum Beispiel in Asien, war die Erholung früher spürbar als in den Industrieländern, insbesondere den Euro-Staaten. Die Expansion in Asien zeigte zuletzt jedoch wieder einen leichten Rückgang, der einerseits auf die Beendigung des starken Lageraufbaus nach der Krise zurückzuführen ist; andererseits versuchen China und andere Schwellenländer das Wachstum zu drosseln, um eine Überhitzung der Konjunktur zu vermeiden und dem steigenden Inflationsdruck entgegenzusteuern. In den Jahren 2011 und 2012 sollte das Wirtschaftswachstum in Asien und Lateinamerika weiter fortschreiten und damit der Weltwirtschaft einen spürbaren Aufschwung geben.

Im Euro-Raum gibt es zwischen den einzelnen Staaten sehr starke Unterschiede. Exportstarke und international wettbewerbsfähige Nationen wie Deutschland und die skandinavischen Staaten verzeichnen im Jahr 2010 positive Wachstumszahlen, hingegen stellt sich die Situation in südeuropäischen Staaten und in Irland schlechter dar. Die diffizilen Staatshaushalte dieser Euro-Länder führen zu einem abrupten Anstieg der Anleihezinssätze und stellen die Europäische Währungsunion weiterhin auf eine harte Probe. Bis dato wurde von der EU-Solidargemeinschaft eine Unterstützung von 110 Mrd. EUR für Griechenland sowie von 85 Mrd. EUR für Irland beschlossen, und es wird davon ausgegangen, dass Portugal zwischen 80 Mrd. EUR und 90 Mrd. EUR benötigen wird.

Der Ölpreis stieg insbesondere in den ersten Monaten 2011 aufgrund der aufgeflamten Unruhen in Nordafrika und im Nahen Osten wieder kräftig an und lag Mitte Mai 2011 bei rund 110 USD pro Barrel Brent. Andere Rohstoffe erfahren aufgrund der großen Nachfrage ebenso eine Verteuerung; der Goldpreis stieg gleichermaßen und lag zuletzt bei rund 1.525 USD je Feinunze.

Die Finanzmärkte haben ein turbulentes Jahr 2010 hinter sich. Die europäische Staatsschuldenkrise und die geldpolitische Lockerung der US-Notenbank FED beherrschten die internationalen Märkte. Der Euro musste in der ersten Jahreshälfte 2010 eine Abwertung gegenüber dem US-Dollar hinnehmen, in der zweiten Jahreshälfte erholte sich der Eurokurs wieder. Die Nachfrage nach einer risikoaversen Anlage in deutsche und amerikanische Staatspapiere erhöhte sich.

Die letzten Wochen des Wirtschaftsjahres 2010/11 waren von der furchtbaren Katastrophe in Japan beherrscht. Nach den gewaltigen Zerstörungen durch Erdbeben und Tsunami stand seither vor allem die Bedrohung durch eine nukleare Katastrophe im Mittelpunkt.

Die Auswirkungen auf die Weltwirtschaft sind noch schwer abzuschätzen. Japan steht vor dem größten Wiederaufbau seit dem zweiten Weltkrieg. Die notwendigen Investitionstätigkeiten und die Wiederherstellung der zerstörten Infrastruktur könnten für die japanische Konjunktur kurzfristig einen Aufschwung bedeuten. Da Japan als eine der größten Weltwirtschaftsmächte stark exportorientiert ist, werden jedoch auch massive Einbußen durch Produktionsausfälle sowie Verstrahlung von Agrarprodukten und Meerwasser befürchtet. Ökonomen zufolge sollen sich die direkten Auswirkungen auf die Weltkonjunktur in Grenzen halten.

Der übergeordnete Ausblick auf die Weltwirtschaft lässt vermuten, dass die Haltung der Investoren weiterhin risikoavers bleibt. Die hohe Staatsverschuldung der entwickelten Länder und steigende Rohstoffpreise werden bedeutenden Einfluss auf das Wachstum nehmen.

USA

Die Wirtschaft in den Vereinigten Staaten zeigte im Jahr 2010 eine positive Entwicklung. Das Bruttoinlandsprodukt der USA nahm im Jahr 2010 um 2,7 % zu und die Indikatoren deuten auch weiter auf einen positiven Trend hin. Für das Jahr 2011 wird ein BIP-Zuwachs von 2,2 % und für 2012 weiteres Wachstum um 2,9 % prognostiziert.

Konjunkturstabilisierende Maßnahmen und umfangreiche Eingriffe der US-Notenbank im Jahr 2010 ermöglichten den Banken eine Sanierung ihrer Bilanzen. Durch eine expansive Geldpolitik und den Rückkauf von Staatsanleihen durch die FED blieb der Kurs des US-Dollar niedrig. Zu Jahresende 2010 lag der Euro bei 1,34 US-Dollar, am 31. März 2011 bei 1,42 US-Dollar. Seit Ende 2010 hielt die FED an einem historisch niedrigen Leitzins zwischen 0,0 % und 0,25 % fest. Experten vermuten, dass der Leitzins vorerst auch nicht erhöht und an der lockeren Geldpolitik festgehalten wird.

Der Arbeitsmarkt erholte sich in den vergangenen Monaten ein wenig, jedoch ist er von einer zögerlichen Entwicklung gekennzeichnet. Die Arbeitslosenquote ist weiterhin hoch und lag im Jänner 2011 bei 9,0 %. Für 2011 wird eine durchschnittliche Erwerbslosenquote zwischen 8,8 % und 9,0 % erwartet. Positiv zeigte sich die Entwicklung der Industrieproduktion und der Exporte. Die privaten Konsumausgaben bleiben trotz Sparkurs weiter expansiv, was zum Teil auf die Verteuerung von Lebensmitteln und Treibstoffen zurückzuführen ist. Die Prognosen deuten darauf, dass der Konsum- und Immobilienboom der Zeit vor der Krise noch länger nicht erreicht wird. Vor allem die Erholung des Immobilienmarktes war bis dato sehr schwach. Auch in der Baubranche ist keine merkliche Besserung in Sicht.

Emerging Markets

Die rasche Umsetzung von staatlichen Konjunkturprogrammen beflügelte in den vergangenen beiden Jahren die Emerging Markets. Schwellenländer wie China und Indien verzeichneten ein Überangebot an Kapital.

China erzielte im Jahr 2010 einen BIP-Zuwachs von 10,5 %. Obwohl die Regierung Maßnahmen setzte, um der Gefahr der Währungsaufwertung und dem steigenden Inflationsdruck entgegenzuwirken, wird auch für die Jahre 2011 und 2012 mit einem Wachstum in Höhe von 9 % pro Jahr gerechnet.

Japan schaffte im Jahr 2010 den Turnaround und konnte einen Anstieg des Bruttoinlandsproduktes um 3,6 % erreichen. Durch die jüngsten Naturkatastrophen können kaum seriöse Einschätzungen für die künftige Entwicklung gegeben werden – auch die Expertenmeinungen gehen hier stark auseinander.

Europa

Nach der weltweiten Krise war auch in den Euro-Ländern im Jahr 2010 eine Erholung spürbar. Das Bruttoinlandsprodukt der Euro-Zone erreichte einen Zuwachs von 1,7 %, für die Jahre 2011 und 2012 wird mit einem stabilen Wachstum von 1,5 % gerechnet. Die Industrie im Euro-Raum konnte die Produktionserwartungen übertreffen und die Auftragseingänge zeigten ebenfalls eine positive Entwicklung. Zu Beginn des vierten Quartals 2010 lag die Kapazitätsauslastung der Industrie mit 77,6 % weit über dem Tiefstand des Vorjahres (69,6 %), der langjährige Durchschnitt von 81,2 % konnte damit jedoch noch nicht erreicht werden.

Generell ist bei der derzeitigen wirtschaftlichen Betrachtung der Euro-Länder allerdings zu differenzieren:

Die wettbewerbsfähigen Exportländer des Euro-Raumes, wie Deutschland und seine wirtschaftlich eng verbundenen Länder Österreich und die Slowakei, profitieren vom massiven Aufschwung der Schwellenländer – insbesondere aus China gibt es massive Nachfrage. So konnte Deutschland als Europas Konjunkturlokomotive im Jahr 2010 ein Wachstum von 3,6 % verzeichnen und auch

für 2011 gibt es gute Aussichten auf eine weitere stabile Wachstumsentwicklung. Neben den positiven Effekten aus dem Anstieg des Welthandels kommen dem deutschen Wirtschaftswachstum die niedrigen Zinsen in der Euro-Zone zu Gute. Dadurch bleiben dem Land Steuererhöhungen und Kosteneinsparungsmaßnahmen erspart, wovon Unternehmen profitieren und das Konsumverhalten weiter angekurbelt wird.

Andere Euroländer haben wiederum große Probleme, ihre Staatsschulden in den Griff zu bekommen und hinken mit dem Wachstum hinterher. Die Wirtschaft von Griechenland, Irland, Portugal und Spanien ist von hohen Staatsausgaben und Sparpaketen gekennzeichnet. Die Konjunktur dieser Länder stagniert bzw. befindet sich in Portugal zum aktuellen Zeitpunkt sogar in einer Rezession.

In den vergangenen Monaten gab es in Europa einen Schulterschluss aller Staaten, um die Krise dieser Staaten gesamthaft zu meistern. Dazu wurde ein umfassendes Konzept zur Abwehr der Schuldenkrise im Euro-Raum, zur Stabilität der Wirtschafts- und Währungsunion und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit beschlossen. Der neue Krisenfonds für hoch verschuldete Euro-Länder wurde zuletzt auf 700 Mrd. EUR erhöht. Dieser soll ab 2013 Euro-Staaten, die ihre Staatshaushalte trotz Sparprogrammen nicht selbstständig in den Griff bekommen, zu günstigeren Bedingungen als bei Kreditfinanzierung zur Verfügung stehen. Die Finanzierung des Rettungsschirmes wird von fast allen EU-Staaten getragen und erfolgt durch Bareinlagen und Garantien. Die Inanspruchnahme dieser Hilfe ist mit strengen Auflagen und massiven Sparmaßnahmen verbunden.

Obwohl Griechenland seit Anfang 2010 von der Europäischen Union unterstützt wurde – insgesamt sollen rund 110 Mrd. EUR zugesagt worden sein – fiel das Budgetdefizit 2010 mit 10,5 % wieder höher als erwartet aus. Ende des Jahres 2010 suchte Irland um Unterstützung an und erhielt ein Darlehen von rund 85 Mrd. EUR.

Im Frühjahr 2011 spitzte sich die Situation in Portugal zu. Die Ziele für das Haushaltsdefizit 2010 wurden mit 9,1 % klar verfehlt, seither gibt es eine Reihe politischer Turbulenzen. Auch die Arbeitslosenquote (11,2 % im Jänner 2011) und die Inflation (rund 3,5 % im Februar 2011) stiegen massiv an. Anfang April 2011 beantragte Portugal nach dem deutlich schlechteren Rating und dementsprechend massivem Zinsanstieg bei portugiesischen Staatsanleihen letztlich Hilfe aus dem EU-Rettungsfonds. Die diesbezüglichen Schätzungen belaufen sich auf 80-90 Mrd. EUR.

Zusätzlich zum Krisenfonds wird im ganzen Euro-Raum wieder stärker auf die Einhaltung des Stabilitätspaktes geachtet: Die Neuverschuldung eines Landes darf 3 % nicht überschreiten und der Gesamtschuldenstand muss unter 60 % des Bruttoinlandsproduktes liegen. Bei Nichteinhalten dieser Kriterien erfolgt die Einleitung eines Defizitverfahrens, wobei 0,2 % des BIP als Pfand bis zur Besserung der Verschuldung hinterlegt werden müssen. Tritt keine Verbesserung ein, gilt das Pfand als Strafe. Weiters sind die Euro-Staaten zur Vermeidung von Wettbewerbsunterschieden aufgefordert, ihre Steuer-, Pensions- und Sozialpolitik enger abzustimmen.

Insgesamt zeigt sich die konjunkturelle Erholung im Euro-Raum trotz des Ölpreisanstieges und der anhaltenden Schuldenproblematik erstaunlich robust.

Die neuen EU-Länder konnten im Jahr 2010 ein BIP-Wachstum von 1,9 % verzeichnen (2009: -3,3 %). Die Indikatoren deuten auf eine weitere Steigerung des BIP-Wachstums hin, im Jahr 2011 rechnet man mit einem Plus von 2,6 %, für 2012 wird sogar eine 3,6 %ige Steigerung erwartet. Insbesondere die Länder Polen, Tschechische Republik, Slowakei und Ungarn können ein erfreuliches Wirtschaftswachstum aufweisen.

Die Inflation in der EU (EU-27) stieg im Jahr 2010 vor allem durch steigende Energiepreise weiter an und lag im Februar 2011 bei 2,8 %. Um dem entgegenzuwirken, erhöhte die Europäische Zentralbank Anfang April 2011 den Leitzins von 1 % auf 1,25 %, es wird mit einer weiteren Anhebung im Laufe des Jahres 2011 gerechnet. Der Drei-Monats-Euribor lag am 31. März 2011 bei 1,23 %.

Die Arbeitslosenquote in der EU (EU-27) war mit 9,5 % im Februar 2011 weiter auf hohem Niveau und hat sich gegenüber dem Vorjahr um nur 0,1 % reduziert. Auch diese Kennzahl ist differenziert zu betrachten: Die Niederlande, Luxemburg und Österreich zeigten die niedrigsten Quoten, die höchste Anzahl an Arbeitslosen meldeten Spanien, Litauen und Lettland. Lettland konnte aber auch den höchsten Rückgang der Arbeitslosenquote verzeichnen, gefolgt von Estland und Schweden. Den höchsten Anstieg meldeten Griechenland und Irland.

Österreich

In Österreich stieg das Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2010 um 2,0 %, was in erster Linie auf den starken Anstieg der Exporte (2010: +12,3 %) und steigende Investitionen zurückzuführen ist. Für 2011 wurde das erwartete BIP-Wachstum vor kurzem deutlich auf +2,5 % nach oben revidiert, auch für 2012 werden +2,0 % erwartet.

Die positive Entwicklung der Exporte ist auf das starke Wirtschaftswachstum Deutschlands zurückzuführen, das wiederum positiv von der gewachsenen Nachfrage aus Asien beeinflusst war. Weiters profitierten Österreichs Exporte von steigenden Ausfuhren in die Schweiz, nach Russland und in die USA. Der österreichische Warenexport soll den Prognosen zufolge 2011 um 7 % und in 2012 um 6,4 % wachsen.

Der Konsum der Privathaushalte war bedingt durch hohe Realzuwächse der Einkommen (Steuerreform, Ausweitung der Sozialtransfers sowie geringe Inflation) auch im Jahr 2010 eine stabile Konjunktursäule; die Konsumausgaben privater Haushalte stiegen um 1,1 %. Auch der Handel profitierte von der positiven Entwicklung der Konsumausgaben, die Wertschöpfung konnte einen Anstieg von 2,8 % verzeichnen.

Für 2011 wird erwartet, dass die Nettorealeinkommen pro Kopf durch schwächere Gehaltsabschlüsse im öffentlichen Dienst und einen leichten Anstieg der Inflationsrate wieder etwas zurückgehen. Im Jahr 2012 sollten sich die Nettoreallöhne wieder etwas erhöhen.

Im Februar 2011 erreichte die Inflationsrate einen Höchstwert seit September des Vorjahres. Der europaweit harmonisierte Verbraucherpreisindex (VPI) stieg sprunghaft auf 3,1 % an und wirkt sich dämpfend auf das Wirtschaftswachstum aus. Dieser Anstieg ist vor allem auf die Erhöhung von Treibstoffpreisen, Heizöl sowie Nahrungsmittelpreisen zurückzuführen. Rund 0,4 % dieses Anstieges stammen aus der Anhebung indirekter Steuern zur Budgetkonsolidierung. Die Kerninflation, die weder Energie noch unverarbeitete Nahrungsmittel inkludiert, blieb hingegen weiterhin niedrig.

Insgesamt erholt sich die österreichische Konjunktur im internationalen Vergleich sehr gut. Nach den Konjunkturstützungsprogrammen wurden nun das Sparpaket und die Steuerreform zügig umgesetzt und zeigten aufgrund der richtigen Dosierung rasch Wirkung. Durch Kurzarbeitszeitmodelle konnten die Unternehmen während der Krise viele Mitarbeiter behalten. Darüber hinaus halfen innovative Ideen den inländischen Unternehmen, die Krise gut zu meistern.

Das weitere Wachstum der österreichischen Wirtschaft unterliegt einer Reihe von Unsicherheiten und Risiken. Die EU-Länder stehen vor der großen Herausforderung, die Schuldenkrise zu bewältigen und die Stabilität der Währungsunion in Europa zu erhalten. Die Unruhen im Nahen Osten und in Nordafrika haben zu einer Erhöhung der Ölpreise geführt und wirken sich negativ auf die Inflation aus. Die weitere Entwicklung in Nordafrika bleibt abzuwarten. Die Katastrophe in Japan wird sich nach Einschätzung von Experten aufgrund des niedrigen Handelsvolumens mit Ausnahme von Lieferengpässen nur unwesentlich auf die österreichische Wirtschaft auswirken. Welchen Einfluss die Situation auf die Weltwirtschaft und somit indirekt auf Österreich haben wird, bleibt aus heutiger Sicht schwer einschätzbar.

Weiterhin positiv zeigt sich die Entwicklung der Arbeitslosenquote, sie bleibt weiter rückläufig. Im März 2011 erreichte die Arbeitslosenquote nach nationaler Berechnung 6,9 %, nach Eurostat-Definition 4,3 %. Somit liegt Österreich gemeinsam mit den Niederlanden im Spitzenfeld der EU-27-Länder (Durchschnitt 9,6 %). Den jüngsten Prognosen zufolge sollte sich die Arbeitslosenquote weiter stabilisieren, es werden 4,1 % im Jahresdurchschnitt 2011 und 4,0 % im Jahr 2012 erwartet.

1.2 Entwicklung des Marktes für Intelligent Transportation Systems (Intelligente Transportsysteme)

Für die bessere Vergleichbarkeit orientiert sich die Kapsch TrafficCom Group an den international gebräuchlichen Begriffen für den Markt für Intelligent Transportation Systems (Intelligente Transportsysteme, oftmals auch mit Intelligente Verkehrssysteme übersetzt). Die Studie „Intelligent Transportation Systems – A global strategic business report“ von Global Industry Analysts, September 2010, beschreibt den ITS-Markt als diversifizierten Markt mit folgenden stark unterschiedlichen Anwendungs- und Produktsegmenten.

Electronic Toll Collection (ETC) Systems. Elektronische Mautsysteme umfassen Technologien, die dem Fahrzeuglenker eine Bezahlung der Mautgebühr ohne Anhalten an der Mautstation ermöglichen.

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

Commercial Vehicle Operations (CVO) Systems. Nutzfahrzeugbetriebssysteme umfassen Technologien zur Erhöhung der Sicherheit und der Produktivität von Frachtführern im grenzüberschreitenden Verkehr.

Public Vehicle Transportation Management Systems (PVTMS). Systeme zum Management von Verkehrsbetrieben ermöglichen die Rationalisierung von Durchfahrten sowie die Fahrzeuglokalisierung und unterstützen die Sicherheit im Fern- und Nahverkehr.

Vehicle Information Systems (VIS). Fahrzeuginformationssysteme umfassen eine Reihe von Applikationen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Laut Global Industry Analysts belief sich die Größe des ITS-Marktes 2010 auf rund 11,8 Mrd. USD mit weiter steigender Tendenz. Das größte Marktsegment stellten dabei Traffic Management Systems mit knapp 38 % dar. Mit einer jährlichen Steigerung von 17,1 % in den Jahren 2000 bis 2010 verzeichnete das Marktsegment Electronic Toll Collection das stärkste Wachstum; 2010 hatte es mit einem weltweiten Volumen von 2,8 Mrd. USD einen Anteil von rund 24 % am ITS-Markt.

Marktsituation und Markttreiber

Finanzierung von Infrastrukturprojekten. Unabhängig von der wirtschaftlichen Rezession bedeutet das weltweite Verkehrswachstum den wichtigsten Wachstumsfaktor des ITS-Marktes. Nach Analysen der EU (European Union 2010, „Energy & Transport in Figures“) ist zwischen 1995 und 2008 der Gesamtgüterverkehr jährlich um 2,3 % und insgesamt um 33,7 % gestiegen. Der Anstieg des Güterverkehrs auf der Straße betrug jährlich 2,9 % und insgesamt 45,7 %. Die jüngste Wirtschaftskrise hat zwar die Zahl an Gütertransporten einbrechen lassen, dies wurde jedoch durch den nachfolgenden Aufschwung bereits weitestgehend wieder kompensiert. Trotz politischen Drucks ist es nicht gelungen, Gütertransporte verstärkt auf Schiene bzw. Wasser zu verlegen. Dieses Wachstum erhöht den Finanzierungsdruck für die Straßeninfrastruktur enorm. ITS-Lösungen und hier vor allem das Marktsegment Elektronische Mautsysteme gewinnen dadurch große Bedeutung und zusätzliches Wachstumspotenzial.

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. Die Wachstumserwartungen für die Verkehrszunahme bleiben demgemäß langfristig ungebrochen hoch.

Technologisch werden je nach Anforderung neben den Dedicated Short-Range Communication (DSRC)-basierten Systemen (Mikrowellen-Technologie), die dem Comité Européen de Normalisation (CEN)-Standard entsprechen, zunehmend satellitengestützte Systeme (Satelliten-Technologie) eingesetzt. Erhebliches Wachstumspotenzial wird auch der videobasierten automatischen Kennzeichenerkennung für die Kontrolle (Enforcement) und für die Gebührenerhebung urbaner Bereiche zuerkannt.

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 Autobahnen 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 Mikrowellen (DSRC)-Technologie vorherrscht, die im 5,8 GHz-Bereich operiert, werden elektronische Mautsysteme 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. Der Kommunikationsstandard 5,9 GHz WAVE (Wireless Access in the Vehicular Environment) zielt neben der Maut-Anwendung auf die Kommunikation von Fahrzeug zu Fahrzeug sowie auf Applikationen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und weiterführende ITS-Lösungen für Verkehrsinformation, Verkehrsmanagement und Entertainment ab. Diese Entwicklungen werden es auch europäischen Herstellern ermöglichen, im nordamerikanischen Markt Fuß zu fassen, der auch für die Kapsch TrafficCom einen wichtigen Wachstumsmarkt darstellt.

Reduktion von Verkehrsstaus und Verringerung von Umweltbelastung durch den Verkehr. Im urbanen Bereich versucht man durch Stadtmaut-Systeme und Dynamische Umweltzonen die Umwelt- und Verkehrsbelastung zu reduzieren. Die Umweltbelastung kann als ein weiterer Haupttreiber des ITS-Marktes und auch hier wieder für elektronische Mautsysteme angesehen werden. Vor allem in den großen Ballungsräumen und Hauptstädten entsteht so ein immer größerer Bedarf an elektronischen Systemen zur Verkehrssteuerung und -reduktion. Aufgrund der politischen Sensitivität des Themas entwickelt sich dieses Segment innerhalb von elektronischen Mautsystemen nicht so schnell wie bisher erwartet. Ein weiteres Anwendungsfeld in den Städten sind Verkehrssicherheitseinrichtungen zur Überwachung der Einhaltung von Verkehrsregeln. Beispielanwendungen sind Systeme zur Überwachung von Kreuzungsbereichen (z. B. Rotlichtübertretungen) sowie Systeme zur Detektion von Geschwindigkeitsüberschreitungen. Diese zum Segment Traffic Management Systems gehörenden Anwendungen stellen ein schnell wachsendes Marktpotenzial sowohl im urbanen Bereich als auch im interurbanen Bereich dar und sind für Stadtverwaltungen oftmals der unmittelbare Einstieg in größere und weitreichendere ITS-Lösungen wie die Stadtmaut.

Das Verkehrsaufkommen folgt einer generell zunehmenden globalen Tendenz. Vor allem in den asiatischen Ländern wird mit gesteigertem Bedarf nach zusätzlichen elektronischen Mautspuren 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, die jedoch 40 % des Straßengüterverkehrs befördern. In China wurden zwischen 1992 und 2002 52.000 km an Autobahnen errichtet und weitere 200.000 km sind geplant.

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

2 Wirtschaftliche Lage des Konzerns

2.1 Geschäftsverlauf

Das Wirtschaftsjahr 2010/11 war für die Kapsch TrafficCom Group das erfolgreichste Jahr in der Unternehmensgeschichte. Sowohl beim Umsatz als auch beim EBIT konnten historische Höchstwerte erzielt werden. Die Expansionsstrategie wurde konsequent fortgesetzt, um die Marktpositionen in ausgewählten Ländern weiter auszubauen: In Südafrika und in Nordamerika wurde die Präsenz der Kapsch TrafficCom Group durch Akquisitionen verstärkt, in Polen wurde durch den Zuschlag für die Errichtung und den Betrieb des landesweiten LKW-Mautsystems organisches Wachstum erzielt.

Am 1. April 2010 erwarb die Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, die Mehrheit der Anteile an der Payvend F&P A/S, Kopenhagen, Dänemark. Die Gesellschaft wurde in Folge auf Kapsch Telematic Services Solutions A/S, Kopenhagen, Dänemark, umfirmiert.

Am 8. April 2010 erwarb die Kapsch TrafficCom Group die Mehrheit der Anteile an der TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika. Damit wurde ein im ITS-Segment Traffic Management Systems führender lokaler Partner gewonnen, der seine Expertise und Leistungen auch in das südafrikanische Gauteng-Projekt einbringt. TMT Services and Supplies (Pty) Ltd. betreibt Projekte zur Verkehrs- und Parkraumüberwachung in mehreren südafrikanischen Städten, unter anderem zur Geschwindigkeitsüberwachung in Johannesburg und in der Provinz Mpumalanga. Im Laufe des Wirtschaftsjahres 2010/11 konnte die neue Tochtergesellschaft darüber hinaus den Auftrag für Lieferung und Betrieb eines Systems zur automatischen Fahrpreiseinhebung für die Busflotte der Stadt Johannesburg mit einem Auftragswert von umgerechnet rund 18 Mio. EUR gewinnen.

Mit 30. November 2010 wurde das US-amerikanische, kanadische und mexikanische Geschäft von MARK IV IVHS übernommen. Dadurch nahm Kapsch TrafficCom den größten Anbieter von Komponenten für elektronische Mautsysteme basierend auf der bestehenden 915 MHz-Technologie in Nordamerika in die Unternehmensgruppe auf. Die neu erworbenen Tochtergesellschaften sind u. a. Exklusivausstatter der E-ZPass® Group, einem Zusammenschluss von 24 Mautbehörden in 14 US-Bundesstaaten. Außerdem laufen Projekte mit Kunden in Kanada und Mexiko. Neben den bestehenden Kundenbeziehungen bietet diese Übernahme die idealen Voraussetzungen, um an der zu erwartenden Technologieumstellung von 915 MHz auf 5,9 GHz WAVE zu partizipieren. Erste Demo- und Pilotprojekte basierend auf der 5,9 GHz-Technologie wurden von der Kapsch TrafficCom Group in den USA bereits implementiert.

Zum 30. März 2011 wurde die Transport Telematic Systems LLC, Abu Dhabi, Vereinigte Arabische Emirate, gemeinsam mit einem lokalen Partner gegründet.

Am 3. November 2010 wurde eine 4,25 %-Unternehmensanleihe mit einem Volumen von 75 Mio. EUR und einer Laufzeit von sieben Jahren begeben. Mit dieser Transaktion wurde ein weiteres Signal für die geplante Fortsetzung des Wachstumskurses gesetzt.

Das vergangene Geschäftsjahr war vor allem geprägt durch die laufende Implementierung des Projektes in Südafrika und das im Oktober 2010 gewonnene Projekt für die Errichtung des landesweiten LKW-Mautsystems in Polen.

Der im September 2009 von der South African National Roads Agency Ltd (SANRAL) vergebene Auftrag für die Errichtung und den Betrieb eines elektronischen Mautsystems für den mehrspurigen Fließverkehr in der Provinz Gauteng befand sich im Berichtszeitraum in der Implementierungsphase. Nach der vereinbarungsgemäßen Übergabe des Mautsystems im Wirtschaftsjahr 2011/12 wird der technische und kommerzielle Betrieb von der südafrikanischen Tochtergesellschaft durchgeführt. Die gesonderte Ausschreibung für die Lieferung von mehr als 1,8 Mio. On-Board Units wurde im Berichtszeitraum zu einem großen Anteil – über 1,5 Mio. Stück – ebenfalls von der Kapsch TrafficCom Group gewonnen.

Mit dem am 2. November 2010 unterschriebenen Vertrag für die Errichtung und den Betrieb eines landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in Polen konnte die Kapsch TrafficCom Group ihre starke Position am europäischen Markt weiter ausbauen. Die erste Phase der Errichtung umfasst das bestehende Straßennetz von rund 1.750 km sowie den technischen und kommerziellen Betrieb bis zum Jahr 2018 mit einem Auftragswert von rund 560 Mio. EUR. Die Inbetriebnahme wird im Wirtschaftsjahr 2011/12 erfolgen. Der polnische Vertragspartner GDDKiA (Direktorium für nationale Straßen und Autobahnen) rechnet bis zum Jahr 2018 mit einer Ausdehnung des Straßennetzes auf bis zu 7.600 km.

In der Tschechischen Republik wird auf knapp 1.350 km Autobahnen und Schnellstraßen Maut eingehoben. Derzeit sind 249 Mautstationen und über 541.000 On-Board Units in Betrieb. Die durchschnittlich erzielte Leistungsrate des Mautsystems konnte von 99,0 % im Kalenderjahr 2009 auf 99,3 % im Kalenderjahr 2010 gesteigert werden.

In Österreich werden rund 2.200 km Autobahnen und Schnellstraßen im vollelektronischen Betrieb für LKW über 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht bemaute. Dafür wurden seitens Kapsch TrafficCom seit 2004 die komplette zentrale und straßenseitige Infrastruktur für knapp 490 Mautstationen und mittlerweile rund 1 Mio. On-Board Units (GO-Boxen) geliefert. Die durchschnittlich erzielte Mauttransaktionsrate lag in Österreich wieder auf dem hohen Vorjahresniveau von 99,9 %.

Sowohl in der Tschechischen Republik als auch in Österreich konnten durch die hervorragende Systemperformance vertraglich vereinbarte Bonuszahlungen lukriert werden.

2.2 Ertragslage

Im Wirtschaftsjahr 2010/11 erzielte die Kapsch TrafficCom Group den höchsten Umsatz seit der Unternehmensgründung. Der Umsatz des Geschäftsjahres 2009/10 von 216,0 Mio. EUR wurde um 79,9 % bzw. 172,6 Mio. EUR auf 388,6 Mio. EUR im Wirtschaftsjahr 2010/11 gesteigert. Das EBIT betrug im Berichtszeitraum 48,9 Mio. EUR und wurde verglichen mit 24,5 Mio. EUR im Vorjahr um

99,2 % bzw. 24,3 Mio. EUR gesteigert und somit nahezu verdoppelt. Dies führte zu einer Verbesserung der EBIT-Marge von 11,4 % im Vorjahr auf 12,6 % im Berichtsjahr.

Im Segment Road Solution Projects (RSP) lag der Umsatz mit 158,9 Mio. EUR um 246,7 % über dem Wert des Vorjahres von 45,8 Mio. EUR. Die wichtigsten Einflussfaktoren für diese Entwicklung waren die laufende Implementierung des südafrikanischen Gauteng-Projektes, das Anlaufen des im Oktober 2010 gewonnenen Projektes für die Errichtung des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in Polen und die Fertigstellung des Traffic Management Systems in der Tschechischen Republik. Damit stellt das Segment RSP 40,9 % des Gesamtumsatzes dar (2009/10: 21,2 %).

Erstmals nach zwei Wirtschaftsjahren konnte im Segment RSP wieder ein positiver Ergebnisbeitrag von 0,1 Mio. EUR (2009/10: -20,9 Mio. EUR) erzielt werden. Dies ist im Wesentlichen auf den Beitrag der Projekte in Südafrika und Polen zurückzuführen. Die diesem Segment zugeordneten periodischen Kosten, die anhaltenden Aufwendungen für die Erschließung neuer Märkte (insbesondere Kosten im Zusammenhang mit der Akquisition von MARK IV IVHS, inklusive der nicht mehr aktivierbaren Anschaffungsnebenkosten), die Kosten im Zusammenhang mit der Ausschreibung für die Errichtung eines landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in Frankreich und Vorlaufkosten für laufende und anstehende Ausschreibungen belasteten jedoch weiterhin das Ergebnis.

Im Segment Services, System Extensions, Components Sales (SEC) konnte der Umsatz von 161,9 Mio. EUR um 61,4 Mio. EUR auf 223,3 Mio. EUR verbessert werden; das entspricht einer Steigerung von 37,9 %. Zu diesem Umsatzanstieg trugen im Wesentlichen die erstmalig ausgewiesenen Umsätze der im April übernommenen TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika, die mit Dezember aufgenommenen Umsätze des US-amerikanischen, kanadischen und mexikanischen Geschäftes von MARK IV IVHS, der Beitrag aus dem südafrikanischen Gauteng-Projekt und Erweiterungen des landesweiten LKW-Mautsystems in der Tschechischen Republik bei. Der Verkauf von On-Board Units erreichte im Wirtschaftsjahr 2010/11 das Rekordvolumen von 5,2 Mio. ausgelieferten Stück und konnte damit um 46,9 % gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden. Besonders positiv haben sich die Verkäufe in den USA, Südafrika, der Türkei, Frankreich und Portugal entwickelt. Der Umsatz im Segment SEC betrug im Wirtschaftsjahr 2010/11 57,5 % vom Gesamtumsatz (2009/10: 75,0 %).

Das EBIT des Segmentes SEC betrug 48,3 Mio. EUR (2009/10: 45,3 Mio. EUR), die EBIT-Marge lag somit bei 21,6 % (2009/10: 28,0 %). Der vergleichsweise hohe Ergebnisbeitrag im Vorjahr war auf die rückwirkende Klärung der Kostenübernahme der Transaktionsabrechnungen für das landesweite elektronische LKW-Mautsystem in der Tschechischen Republik zurückzuführen, die im Geschäftsjahr 2009/10 wirksam wurde.

Im Segment Others (OTH) sank der Umsatz von 8,3 Mio. EUR im Geschäftsjahr 2009/10 auf 6,4 Mio. EUR im abgelaufenen Wirtschaftsjahr. Dieser Umsatzrückgang ist im Wesentlichen auf das schwierige wirtschaftliche Umfeld in diesem speziellen Fertigungsbereich zurückzuführen.

Trotz des geringeren Umsatzes konnte ein EBIT von 0,4 Mio. EUR erreicht werden (2009/10: 0,2 Mio. EUR). Die EBIT-Marge erhöhte sich somit von 1,9 % auf 6,7 % im Wirtschaftsjahr 2010/11.

Umsatz nach Segmenten		2010/11		2009/10		+/- %	2008/09	
Road Solution Projects (RSP)								
Umsatz (Anteil am Umsatz)	in Mio. EUR	158,9	(41 %)	45,8	(21 %)	>100 %	56,8	(28 %)
EBIT	in Mio. EUR	0,1		-20,9		<-100 %	-1,7	
Services, System Extensions, Components Sales (SEC)								
Umsatz (Anteil am Umsatz)	in Mio. EUR	223,3	(57 %)	161,9	(75 %)	38 %	135,6	(68 %)
EBIT	in Mio. EUR	48,3		45,3		7 %	31,7	
Others (OTH)								
Umsatz (Anteil am Umsatz)	in Mio. EUR	6,4	(2 %)	8,3	(4 %)	-23 %	8,0	(4 %)
EBIT	in Mio. EUR	0,4		0,2		>100 %	-1,0	

Den größten Anteil am Gesamtumsatz stellte mit 47 % die Region Europa dar; der Anstieg um 64,9 Mio. EUR ist im Wesentlichen auf die Projekte in Polen und der Tschechischen Republik sowie auf die gesteigerten Komponentenverkäufe in Frankreich, Portugal und der Türkei zurückzuführen. In der Region Restliche Welt konnte der Umsatz um 97,0 Mio. EUR (>100 %) gesteigert werden. Maßgebliche Einflussfaktoren dafür waren die Projekte in Südafrika. In Österreich kam es zu einem Umsatzrückgang um 4,9 Mio. EUR, da im abgelaufenen Wirtschaftsjahr keine maßgeblichen Erweiterungen des bestehenden landesweiten LKW-Mautsystems stattfanden. In der Region Amerika kam es zu einer Umsatzsteigerung um 15,5 Mio. EUR (>100 %). Ein Anstieg konnte in den USA und Kanada bedingt durch die Akquisition der MARK IV IVHS Gesellschaften verzeichnet werden, während sich geringere Umsätze in Chile negativ auswirkten.

Umsatz nach Regionen		2010/11	2009/10	+/- %	2008/09
Österreich (Anteil am Umsatz)	in Mio. EUR	37,5 (10 %)	42,4 (20 %)	-12 %	37,8 (19 %)
Europa (exkl. Österreich) (Anteil am Umsatz)	in Mio. EUR	182,0 (47 %)	117,1 (54 %)	55 %	122,8 (61 %)
Amerika (Anteil am Umsatz)	in Mio. EUR	27,6 (7 %)	12,1 (5 %)	>100 %	14,0 (7 %)
Restliche Welt (Anteil am Umsatz)	in Mio. EUR	141,5 (36 %)	44,5 (21 %)	>100 %	25,6 (13 %)

Die Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen erhöhten sich um 93,2 Mio. EUR von 98,0 Mio. EUR auf 191,3 Mio. EUR im Wirtschaftsjahr 2010/11. Im Vergleich zum Vorjahr veränderte sich die Quote für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen bezogen auf die Umsatzerlöse von 45,4 % auf 49,2 %. Dies ist im Wesentlichen auf den höheren externen Lieferanteil in den Projekten in Südafrika (Gauteng und Johannesburg), die Errichtung des landesweiten LKW-Mautsystems in Polen und die Erweiterungsprojekte in der Tschechischen Republik zurückzuführen.

Der Personalaufwand erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr von 59,7 Mio. EUR um 26,8 Mio. EUR auf 86,5 Mio. EUR im Wirtschaftsjahr 2010/11. Gleichzeitig stieg die durchschnittliche Mitarbeiteranzahl um 648 Personen von 973 auf 1.621 im abgelaufenen Geschäftsjahr. Die Integration der neu erworbenen Gesellschaften und der Personalbedarf im Zusammenhang mit den gewonnenen Projekten in Südafrika und Polen für den technischen und kommerziellen Betrieb stellten hierbei die wichtigsten Einflussfaktoren dar. Die Personalquote (Personalaufwand im Verhältnis zu den Umsatzerlösen) konnte im Vergleich zum Vorjahr von 27,6 % auf 22,3 % verringert werden.

Der Aufwand für planmäßige Abschreibungen erhöhte sich um 6,1 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahr (2009/10: 7,5 Mio. EUR; 2010/11: 13,6 Mio. EUR), dies resultierte im Wesentlichen aus den Unternehmenszusammenschlüssen. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen von 42,3 Mio. EUR um 21,1 Mio. EUR auf 63,4 Mio. EUR im Wirtschaftsjahr 2010/11. Mehrbelastungen ergaben sich vor allem bei den Rechts- und Beratungskosten, Reisekosten, Büroaufwendungen, Instandhaltungskosten und den Lizenz- und Patentaufwendungen. Diese Steigerungen resultierten einerseits aus der Integration der neu erworbenen Gesellschaften und andererseits aus projektbedingten Mehraufwendungen.

Im Wirtschaftsjahr 2010/11 verzeichnete die Kapsch TrafficCom Group ein Finanzergebnis von -7,6 Mio. EUR (2009/10: 4,1 Mio. EUR). Die geringeren Finanzerträge waren im Wesentlichen auf verminderte Zinseffekte bei langfristigen Forderungen und auf gesunkene Wechselkursgewinne zurückzuführen. Im Bereich der Finanzaufwendungen kam es zu einem erheblichen Anstieg der Wechselkursverluste, die zu einem nicht unwesentlichen Teil noch nicht realisiert wurden. Außerdem belasteten die Zinsaufwendungen im Zusammenhang mit der begebenen Unternehmensanleihe das Finanzergebnis.

Das Ergebnis vor Steuern lag mit 41,3 Mio. EUR um 2,6 Mio. EUR unter dem Vorjahreswert. Im Vorjahr wurde diese Position aufgrund einer notwendig gewordenen Umgliederung des Anteils an der Q-Free ASA, Norwegen, von den assoziierten Unternehmen zu den sonstigen Beteiligungen wesentlich beeinflusst. Diese bilanzielle Umgliederung führte zu einem Buchgewinn in Höhe von 14,0 Mio. EUR, welcher erfolgswirksam erfasst wurde und damit das Ergebnis vor Steuern im Wirtschaftsjahr 2009/10 massiv erhöhte.

Trotz der negativen Einflussfaktoren aus dem Finanz- und Steuerergebnis konnte ein Periodenergebnis von 28,4 Mio. EUR (2009/10: 36,5 Mio. EUR) erzielt werden.

2.3 Vermögenslage

Zum Stichtag 31. März 2011 erreichte die Bilanzsumme der Kapsch TrafficCom Group 450,1 Mio. EUR (31. März 2010: 295,1 Mio. EUR). Das Eigenkapital lag bei 191,5 Mio. EUR, daraus ergab sich eine Eigenkapitalquote von 42,5 % (31. März 2010: 57,0 %).

Die langfristigen Vermögenswerte stiegen von 101,4 Mio. EUR auf 159,7 Mio. EUR zum Stichtag 31. März 2011. Die größten Veränderungen waren im Bereich der immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen zu verzeichnen und resultierten fast ausschließlich aus den getätigten Unternehmenserwerben. Die sonstigen Finanzanlagen und Beteiligungen sanken aufgrund der negativen Kursentwicklung der Anteile an der norwegischen Q-Free ASA.

Die kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich von 193,7 Mio. EUR auf 290,4 Mio. EUR zum Stichtag 31. März 2011. Die Steigerungen bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wie auch bei den Vorräten resultierten im Wesentlichen aus den Großprojekten in Südafrika und in Polen sowie den neu erworbenen Gesellschaften.

Bei den langfristigen Verbindlichkeiten kam es zu einem Anstieg auf 117,4 Mio. EUR (31. März 2010: 37,6 Mio. EUR). Die größte Veränderung dabei war in den langfristigen Finanzverbindlichkeiten aufgrund der erfolgreichen Begebung der Unternehmensanleihe mit einem Volumen von 75,0 Mio. EUR, einer Laufzeit von sieben Jahren und einem Zinssatz von 4,25 %.

Die kurzfristigen Verbindlichkeiten lagen zum Bilanzstichtag 31. März 2011 bei 141,2 Mio. EUR (31. März 2010: 89,2 Mio. EUR). In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und den sonstigen kurzfristigen Verbindlichkeiten und Abgrenzungen kam es zu einem Anstieg, der im Wesentlichen aus den Großprojekten in Südafrika und in Polen sowie den neu erworbenen Gesellschaften stammte. Die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten erhöhten sich um 13,8 Mio. EUR im Vergleich zum Vorjahresstichtag.

2.4 Finanzlage

Der Nettogeldfluss aus betrieblicher Tätigkeit verringerte sich im Wirtschaftsjahr 2010/11 auf -11,7 Mio. EUR (2009/10: 46,5 Mio. EUR). Die Veränderungen im Nettoumlaufvermögen – bedingt durch die Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und der Vorräte sowie die Ertragssteuerzahlungen – konnten durch das gesteigerte operative Ergebnis nicht kompensiert werden.

Der Nettogeldfluss aus Investitionstätigkeit betrug im abgelaufenen Wirtschaftsjahr -60,9 Mio. EUR (2009/10: -15,3 Mio. EUR) und war von den Zahlungen für den Erwerb der Kapsch Telematic Services Solutions A/S, Kopenhagen, Dänemark, der TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika, und der MARK IV IVHS, Nordamerika, geprägt.

Der Nettogeldfluss aus Finanzierungstätigkeit lag bei 65,5 Mio. EUR (2009/10: -48,4 Mio. EUR) und wurde vor allem durch die Emission der Unternehmensanleihe positiv beeinflusst.

Bedingt durch die Abflüsse aus betrieblicher und Investitionstätigkeit kam es auch zu einer Abnahme des Finanzmittelbestandes, der zum Bilanzstichtag bei 42,0 Mio. EUR (31. März 2010: 47,7 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, die mit einer funktionierenden On-Board Unit ausgestattet sind. Eine hohe Mauttransaktionsrate sorgt für maximale Mauterträge.

Die durchschnittliche Mauttransaktionsrate des bestehenden LKW-Mautsystems in Österreich betrug im Jahr 2010 rund 99,9 % und übertraf damit das bereits hohe Niveau des Jahres 2009. Während des gleichen Zeitraumes betrug die durchschnittliche Leistungsrate des in der Tschechischen Republik installierten landesweiten elektronischen Mautsystems rund 99,31 % und lag damit um 0,3 % über dem Wert des Vorjahres (99,0 %). Die Berechnung der Mauttransaktionsrate erfolgt nach der mit dem jeweiligen Auftraggeber individuell vereinbarten Berechnungsmethode und kann daher zwischen den Projekten nur bedingt verglichen werden.

Mitarbeiter. Die durchschnittliche Beschäftigtenanzahl betrug in der Kapsch TrafficCom Group im Wirtschaftsjahr 2010/11 1.621 Mitarbeiter. Verglichen mit durchschnittlich 973 Personen im Wirtschaftsjahr 2009/10 entspricht dies einer Steigerung von 67 %. Per 31. März 2011 waren 2.167 Mitarbeiter (2.054 Angestellte und 113 Arbeiter) beschäftigt.

Es wird großer Wert auf die laufende Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gelegt. Dies umfasst – interne und externe – fachliche und Persönlichkeitsschulungen. 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, in dessen Rahmen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Gewinn der Kapsch TrafficCom Group partizipieren.

Die Kapsch TrafficCom AG ist seit 2005 nach OHSAS 18001 – Arbeitssicherheits-Managementsystem zertifiziert, 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 zum Umweltschutz verstärkt nachgekommen werden, insbesondere die Ressourcen sollen noch schonender und verantwortungsvoller eingesetzt werden.

Corporate Social Responsibility

Kapsch TrafficCom ist sich der Herausforderung langfristigen und verantwortungsvollen Wirtschaftens bewusst und widmet sich aktiv dem Thema Nachhaltigkeit auf ökonomischer, ökologischer und sozialer Ebene. Regelmäßig veröffentlichte Nachhaltigkeitsberichte sollen künftig die Fortschritte bei der gruppenweiten Systematisierung und weiteren Etablierung von definierten Zielen aufzeigen.

Im Bewusstsein ihrer gesellschaftspolitischen Verantwortung unterstützt die gesamte Kapsch Group – organisiert aus der Kapsch AG – eine Vielzahl zeitgenössischer Kunst- und Kultureinrichtungen bzw. -projekte und tritt auch als Initiator eigener Projekte in diesem Sektor auf. Ausgewählte Bildungsinitiativen sowie umfangreiche soziale Maßnahmen ergänzen diese Haltung. Darin sieht das Unternehmen eine Verpflichtung im Außen- wie auch im Innenverhältnis.

Musik. Einen wesentlichen Teil davon 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 die Kapsch Group 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 Group ist die Förderung noch wenig arrivierter Künstler. Insbesondere junge Künstler aus dem In- und Ausland werden daher mit Förderungsaktionen bedacht. Beispielhaft ist der Bildkalender, den die Kapsch Group bereits seit 1994 auflegt und dessen Präsentation einmal jährlich im Spätherbst im Rahmen einer Vernissage erfolgt.

Bildungseinrichtungen. Als technik- und innovationsorientierte Unternehmensgruppe ist Kapsch TrafficCom ständig daran interessiert, mit den größten Talenten technischer Ausbildungslehrgänge so früh wie möglich in Kontakt zu treten. Die Kapsch Group 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 sei hier das ICEP – Institut für Kooperation bei Entwicklungsprojekten – erwähnt,

das mit seinen Aktivitäten die Lebenssituation der Menschen in Entwicklungsländern verbessert. Mit gezielter Förderung von Migration und Integration trägt Kapsch TrafficCom zu sozialer Gerechtigkeit, positiver Gesellschaftsentwicklung und langfristiger Sicherheit bei.

2.6 Risikomanagement

Als Technologieunternehmen agiert die Kapsch TrafficCom Group in einem sehr dynamischen Umfeld. Risiken gehören dadurch 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.

Risikomanagementsystem

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 der Kapsch TrafficCom Group und schafft damit die Basis für die zeitgerechte Planung und Umsetzung von Steuerungsmaßnahmen. Im Wirtschaftsjahr 2010/11 wurde das Risikomanagement in Richtung eines unternehmensweiten Chancen- und Risikomanagements weiterentwickelt. Im Enterprise Risk Management werden neben Projektrisiken auch strategische, technologische, organisatorische, finanzielle, rechtliche sowie IT-Risiken analysiert und in regelmäßigen Prozessen an das Management berichtet. 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 Risikomanagement-Maßnahmen sind nachfolgend kurz erläutert.

Branchenspezifische Risiken

Volatilität des Auftragseinganges. Ein wesentlicher Anteil der Umsätze der Kapsch TrafficCom Group wird im Segment Road Solution Projects (RSP) erzielt. Die Unternehmensgruppe nimmt in diesem Segment regelmäßig an Ausschreibungen für die Errichtung und den Betrieb großer elektronischer Mautsysteme und auch an Ausschreibungen für die Bemannung von Streckenabschnitten teil. Hier besteht einerseits das Risiko, dass Ausschreibungen, an denen die Kapsch TrafficCom Group teilnimmt oder teilzunehmen plant, beispielsweise aufgrund von politischen Veränderungen oder aufgrund von Einsprüchen oder Klagen unterlegener Bieter verschoben oder zurückgezogen werden. Andererseits besteht die Gefahr, dass die Kapsch TrafficCom Group 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 Umsätze der Kapsch TrafficCom Group waren in der Vergangenheit stark davon beeinflusst, ob im relevanten Wirtschaftsjahr Errichtungsprojekte im Segment RSP umgesetzt wurden. Umsatzspitzen gab es insbesondere in den Wirtschaftsjahren 2003 (Errichtung des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in Österreich) und 2006/07 (Errichtung des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in der Tschechischen Republik). Im Geschäftsjahr 2010/11 fielen erhebliche Umsätze aus der Errichtung eines elektronischen Mautsystems in Südafrika im Rahmen des Gauteng-Projektes sowie aus dem Beginn der Errichtung des landesweiten elektronischen LKW-Mautsystems in Polen an.

Die Strategie der Kapsch TrafficCom Group zielt darauf ab, die Volatilität der Umsätze aus einzelnen Großprojekten zu reduzieren. Dies soll durch zunehmende geografische Diversifizierung, durch zunehmende Verbreiterung des Produktportfolios sowie durch die laufende Erhöhung des Anteiles aus Wartung und Betrieb von Systemen erreicht werden.

Risiken der Projektabwicklung. Im Zusammenhang mit der Errichtung von Systemen ist die Kapsch TrafficCom Group meist vertraglich dazu verpflichtet, Leistungs- und Termingarantien abzugeben. Da es sich bei elektronischen Mautsystemen und anderen ITS-Lösungen häufig um anspruchsvolle und technologisch komplexe Systeme handelt und diese innerhalb eines kurzen Zeitrahmens implementiert werden müssen, kann es unter anderem aufgrund der beschränkten zur Verfügung stehenden Zeit zu

Terminüberschreitungen und/oder System- und Produktmängeln kommen. Werden die vertraglichen Leistungen nicht erreicht oder Termine überschritten, sind üblicherweise Vertragsstrafen und häufig auch Schadensersatz, in manchen Fällen auch Schadenersatz für entgangene Mauterlöse, zu leisten. Oft sind an wesentliche Terminüberschreitungen auch Vertragsklauseln geknüpft, die eine vorzeitige Vertragsbeendigung durch den Kunden ermöglichen. Eine signifikante Verzögerung bei einem Projekt, ein deutliches Verfehlen der vertraglich zugesagten Leistungskriterien oder gar das Scheitern bei der Umsetzung eines Projektes würde auch die Erfolgchancen bei zukünftigen Ausschreibungen für Systeme reduzieren. Weiters besteht das Risiko, dass die Kapsch TrafficCom Group Projekte nicht zu den vorab kalkulierten Kosten umsetzen kann.

Die Kapsch TrafficCom Group setzt Projektmanagement-Methoden und Risikomanagement-Verfahren ein, um sich gegen Risiken bei Projekten zu schützen.

Langfristige Verträge mit staatlichen Stellen. Bei zahlreichen Systemen sind staatliche Stellen die Auftraggeber. Rahmen- und Dienstleistungsverträge im Zusammenhang mit Mautprojekten können Bestimmungen und Bedingungen enthalten, die in einem Ausschreibungsprozess nicht verhandelbar sind und die für die Kapsch TrafficCom Group unvorteilhaft sein können. Bei langfristigen Aufträgen können darüber hinaus die erzielten Margen aufgrund von Kostenänderungen von ursprünglichen Kalkulationen abweichen. Haftungen, die sich aus Verträgen ergeben, können Haftungen bezüglich eines Gewinnentganges von Kunden, Produkthaftungen und andere Haftungen beinhalten. Die Kapsch TrafficCom Group ist bestrebt, in Verträgen entsprechende Haftungsbeschränkungen festzulegen, es kann jedoch keine Garantie dafür geben, dass in allen Verträgen ausreichende Haftungsbeschränkungen enthalten sind, oder dass diese im jeweils anzuwendenden Recht durchsetzbar sind.

Strategische Risiken

Innovationsführerschaft. Die führende Marktposition der Kapsch TrafficCom Group 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 Group einen erheblichen Anteil ihres Umsatzes in Forschung und Entwicklung. Gelingt die erfolgreiche Entwicklung innovativer Systeme, Komponenten und Produkte allerdings nicht, so kann dies der Wettbewerbsposition der Kapsch TrafficCom Group abträglich sein. Da die 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 Kapsch TrafficCom Group haben. Darüber hinaus kann sich jedes Säumnis hinsichtlich des erfolgreichen Schutzes dieser Technologien negativ auf die Wettbewerbsposition der Kapsch TrafficCom Group auswirken. Andererseits könnten die Systeme, Komponenten, Produkte oder Dienstleistungen geistige Eigentumsrechte Dritter verletzen.

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

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

Länderrisiko. Durch die verstärkte Ausweitung der Geschäftstätigkeit in osteuropäische Länder und Staaten außerhalb Europas ist die Kapsch TrafficCom Group einem erhöhten politischen Risiko in diesen Ländern ausgesetzt. Wesentliche und derzeit nicht vorhersehbare politische Veränderungen könnten einen großen Einfluss auf die Möglichkeit haben, in diesen Ländern ITS-Projekte umzusetzen oder zu betreiben sowie liquide Mittel zur Verfügung zu stellen bzw. wieder abziehen. Auch könnte in Eigentumsrechte der Kapsch TrafficCom Group eingegriffen oder die Ausübung der Geschäftstätigkeit erschwert werden.

Finanzrisiken

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

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

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

Die Kapsch TrafficCom Group unterliegt in Finanzierungsverträgen üblichen Beschränkungen ihrer Geschäftspolitik, wie etwa bei der Aufnahme weiterer Fremdmittel, bei der Nutzung von Vermögensgegenständen als Sicherungsmittel oder bei der Stellung von Garantien/Bürgschaften zugunsten Dritter. Die Verfügbarkeit von Finanzierungen und Bankgarantien ist von Marktgegebenheiten und der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Kapsch TrafficCom Group abhängig. Die mangelnde Verfügbarkeit von liquiden Mitteln (selbst bei grundsätzlich gegebener Solvenz), von Finanzierungen oder von Bankgarantien könnte erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Kapsch TrafficCom Group haben. Durch die im November 2010 durchgeführte Emission einer Unternehmensanleihe in der Höhe von 75 Mio. EUR mit einer siebenjährigen Laufzeit konnte die Kapsch TrafficCom Group ihre Liquidität weiter stärken.

Kreditrisiko. Die Kapsch TrafficCom Group ist dem Risiko des Zahlungsausfalls von Kunden ausgesetzt. Die Bonität neuer und bestehender Kunden wird laufend geprüft. Wesentliche Kunden der Kapsch TrafficCom Group sind in hohem Umfang öffentliche Stellen, insbesondere in Zusammenhang mit der Errichtung bzw. dem Betrieb landesweiter oder regionaler Mautsysteme. Darüber hinaus besteht ein Risiko, dass Gegenparteien (einschließlich Finanzinstitute mit angenommener guter Bonität) von originären sowie derivativen Finanzinstrumenten ihren Zahlungsverpflichtungen bei Fälligkeit nicht nachkommen können. Der Ausfall von oder ein Wertberichtigungsbedarf bei Forderungen könnte erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Kapsch TrafficCom Group haben.

Personalrisiko

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

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

Rechtliche Risiken

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

Im Zusammenhang mit dem Erwerb eines Anteils an Q-Free, ASA, Norwegen, im Januar 2009 haben norwegische Behörden ein Ermittlungsverfahren gegen die Kapsch TrafficCom AG und die Kapsch Aktiengesellschaft eingeleitet. Die Kapsch TrafficCom AG sieht keine Grundlage für die erhobenen Vorwürfe und ist der Ansicht, dass etwaige nachteilige Auswirkungen auf die Finanzlage der Kapsch TrafficCom AG nicht wesentlich sein werden. Die Kapsch TrafficCom AG beabsichtigt, sich gegen die erhobenen Vorwürfe mit Nachdruck zu verteidigen.

IT-Risiken

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

Zusammenfassende Beurteilung der Risikosituation der Group

Aus heutiger Sicht lassen sich keine Risiken erkennen, die den Fortbestand der Kapsch TrafficCom Group gefährden könnten. Die zunehmende geografische Diversifizierung, die Verbreiterung des Produktportfolios, verbunden mit einem steigenden Anteil an wiederkehrenden Umsätzen (Stärkung des Segmentes 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 hat im Geschäftsjahr 2009/10 begonnen, die vorhandenen internen Kontrollprozesse rund um die Rechnungslegung zu analysieren und zu dokumentieren. In den quartalsmäßig stattfindenden Sitzungen des Prüfungsausschusses wurden die bisherigen Ergebnisse dem Aufsichtsrat zur Beurteilung vorgelegt und diskutiert.

Grundlage der Prozesse für die Konzernrechnungslegung und -berichterstattung ist ein Bilanzierungshandbuch (Accounting Manual), das von der Kapsch Group herausgegeben und regelmäßig aktualisiert wird. Darin werden die wesentlichen auf International Financial Reporting Standards (IFRS) basierenden Bilanzierungs- und Berichterstattungserfordernisse 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 Vier-Augen-Prinzips und der Funktionstrennung sowie 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 der Geschäftsfälle in der Kapsch TrafficCom Group erfolgt mit unterschiedlichen Softwarelösungen. In manchen Ländern ist aufgrund der Größe der Tochterunternehmen das Rechnungswesen an lokale Steuerberater ausgelagert. Die einzelnen Gesellschaften liefern quartalsweise an die Konzernzentrale Berichtspakete mit allen relevanten Buchhaltungsdaten zu Gesamtergebnisrechnung, Bilanz und Geldflussrechnung. Diese Daten werden dann in das zentrale Konsolidierungssystem (Hyperion Financial Management) eingepflegt. Die Finanzinformationen werden auf Konzernebene in der Kapsch TrafficCom Controlling-Abteilung überprüft und bilden die Basis für die Quartalsberichterstattung nach IFRS.

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

Der dezentralen Struktur der Kapsch TrafficCom Group 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 im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess sowie für die Einhaltung der in diesem Zusammenhang bestehenden konzernweiten Richtlinien und Vorschriften verantwortlich. Die Überwachung der Einhaltung und der Wirksamkeit des IKS wird von der Leitung der Finanz-Abteilung, der Controlling-Abteilung und der internen Revision wahrgenommen und periodisch an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrates berichtet.

2.8 Forschung und Entwicklung

Die Kapsch TrafficCom Group verfügt über ein Netz an Forschungs- und Entwicklungszentren in Wien und Klagenfurt (Österreich), Jönköping (Schweden), Bologna (Italien), Buenos Aires (Argentinien), Toronto (Kanada), Carlsbad (Kalifornien/USA) sowie Kapstadt (Südafrika). Per 31. März 2011 beschäftigte die Kapsch TrafficCom Group einschließlich internes Projektmanagement, Qualitätssicherung und Tests, Dokumentation, internationale Zertifizierungen und Unterstützung für Patentangelegenheiten mehr als 350 Ingenieure (31. März 2010: rund 230).

Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten haben für die Kapsch TrafficCom Group im Hinblick auf die Erreichung der strategischen Ziele einen hohen Stellenwert. Das Wissen und die Anwendbarkeit gänzlich neuer Technologien, basierend auf nationalen und internationalen Standards, stellen die Grundlage für eine erfolgreiche Geschäftsentwicklung dar und ermöglichen auch den Eintritt in neue Märkte. Der Fokus richtet sich derzeit auf Länder wie die USA, Südafrika, Südamerika und nun auch konkret Russland.

Im abgelaufenen Wirtschaftsjahr lag der Fokus auf der Entwicklung einer neuen gruppenweiten generischen und skalierbaren Software-Plattform, die alle wesentlichen Sensorsysteme vereint. Ziel ist dabei, Doppelgleisigkeiten zwischen den verschiedenen F&E-Zentren zu vermeiden und dem internationalen Vertrieb ein flexibles, kundenspezifisches und adaptierbares Produkt zur Verfügung zu stellen. Eine neue Sensorplattform wird gerade endgetestet und wird im Zuge des Mautprojektes in Südafrika in den operativen Betrieb kommen. Im Komponentengeschäft wurde besonderes Augenmerk auf die Entwicklung neuer und kostengünstigerer On-Board Units für die Mikrowellen- und die Satellitentechnologie (GPS/GNSS) gelegt. Speziell für den Aufbau des US-Marktes lag und liegt der Schwerpunkt in der Entwicklung der auf WLAN basierenden 5,9 GHz-Technologie. Diese Technologie befindet sich gerade im Standardisierungsprozess und soll sowohl in Straßensicherheits-, wie auch Straßenbemaunungs-Systemen in den USA als auch in Europa zur Anwendung kommen.

Erfolgreiche Forschung ist zudem die essenzielle 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 den Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen, im Personalaufwand und den sonstigen betrieblichen Aufwendungen. Im Wirtschaftsjahr 2010/11 investierte die Kapsch TrafficCom Group rund 37,3 Mio. EUR (2009/10: rund 24,9 Mio. EUR) in Forschung und Entwicklung, das entspricht rund 10 % vom Gesamtumsatz.

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 nennbetragslose auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt.
2. Es bestehen keine Beschränkungen betreffend die Ausübung von Stimmrechten oder die Übertragung von Aktien.
3. Zum Stichtag 31. März 2011 befanden sich rund 31,6 % der Anteile an der Kapsch TrafficCom AG im Streubesitz. Die KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH hielt zum Stichtag 31. März 2011 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 2011 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 Vorstandes und des Aufsichtsrates.
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 Aufsichtsrates 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 Übernahmeangebotes wirksam werden.
9. Es bestehen keine Entschädigungsvereinbarungen zwischen Kapsch TrafficCom AG und ihren Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines öffentlichen Übernahmeangebotes.

2.10 Ausblick und Ziele

Mit Blick auf das Wirtschaftsjahr 2011/12 sieht die Kapsch TrafficCom Group die Entwicklungen auf ihren Märkten auch unter den geänderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen langfristig durchaus optimistisch. Wesentlich werden die Implementierung und Inbetriebnahme der Systeme in Südafrika und Polen sein. In den USA erwartet die Gesellschaft die Entscheidung des laufenden Ausschreibeverfahrens über die Neuvergabe der E-Z Pass® Group Verträge. Darüber hinaus werden die Vorbereitung auf die erwarteten Ausschreibungen in Ungarn, Slowenien und Dänemark sowie die Integration von MARK IV IVHS das Wirtschaftsjahr prägen.

2.11 Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Finanzierung

Im April 2011 wurde eine kurzfristige revolvingierende Finanzierungslinie mit einer Laufzeit bis 31.12.2011 und einem Rahmen von bis zu 40 Mio. EUR für die Durchführung des Projekts in Polen aufgenommen, die zum Zeitpunkt der Berichtserstellung mit 20 Mio. EUR ausgenutzt war.

Unternehmensgründung

Am 1. April 2011 erfolgte die Gründung der Kapsch Telematic Services FLLC, Minsk, Weißrussland.

Wien, am 13. Mai 2011



Mag. Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstandes



Ing. Erwin Toplak
Mitglied des Vorstandes



André Laux
Mitglied des Vorstandes

Erklärung der gesetzlichen Vertreter.

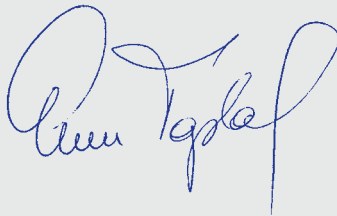
Erklärung der gesetzlichen Vertreter gemäß § 82 Abs. 4 Z 3 BörseG

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 13. Mai 2011



Mag. Georg Kapsch
Vorsitzender des Vorstandes



Ing. Erwin Toplak
Mitglied des Vorstandes



André Laux
Mitglied des Vorstandes

Konzernabschluss zum 31. März 2011.

Gesamtergebnisrechnung.

Alle Beträge in EUR	Erläuterungen	2010/11	2009/10
Umsatzerlöse	(1)	388.577.354	216.012.391
Sonstige betriebliche Erträge	(2)	7.564.449	10.938.947
Veränderung des Bestandes an Fertigerzeugnissen, unfertigen Erzeugnissen sowie an noch nicht abrechenbaren Leistungen	(3)	7.461.759	5.135.163
Andere aktivierte Eigenleistungen		0	15.707
Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen	(4)	-191.255.566	-98.041.051
Personalaufwand	(5)	-86.462.023	-59.701.767
Aufwand für planmäßige Abschreibungen	(6)	-13.614.643	-7.485.401
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(7)	-63.391.169	-42.333.317
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit		48.880.161	24.540.673
Finanzerträge	(8)	4.497.773	9.260.153
Finanzaufwendungen	(8)	-12.117.209	-5.134.662
Finanzergebnis	(8)	-7.619.436	4.125.491
Erträge aus assoziierten Unternehmen	(14)	0	15.243.465
Ergebnis vor Steuern		41.260.725	43.909.629
Ertragsteuern	(9)	-12.825.554	-7.398.920
Periodenergebnis		28.435.171	36.510.709
Sonstiges Gesamtergebnis			
Im Eigenkapital erfasste Wertänderungen:			
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte		-2.276.947	2.776.231
Effekte aus alinearen Kapitalerhöhungen bei assoziierten Unternehmen		0	69.121
Währungsumrechnungsdifferenzen		4.294.277	3.798.590
Steuern, soweit auf im Eigenkapital erfasste Wertänderungen entfallend		-258.963	-757.790
Sonstiges Gesamtergebnis der Periode nach Steuern	(10)	1.758.367	5.886.150
Gesamtergebnis der Periode		30.193.538	42.396.859
Periodenergebnis, zurechenbar:			
Anteilseigner der Gesellschaft		22.062.116	32.215.536
Ergebnisanteil von Minderheitsgesellschaftern		6.373.055	4.295.173
		28.435.171	36.510.709
Gesamtergebnis der Periode, zurechenbar:			
Anteilseigner der Gesellschaft		23.608.360	37.676.550
Ergebnisanteil von Minderheitsgesellschaftern		6.585.178	4.720.309
		30.193.538	42.396.859
Ergebnis je Aktie aus dem Periodenergebnis, das den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar ist (in EUR)	(30)	1,81	2,64
Ergebnis je Aktie aus dem Periodenergebnis, das den Anteilseignern der Gesellschaft zurechenbar ist (in EUR), bereinigt *)	(30)	1,81	1,49

*) bereinigt um die Aufwertung der Beteiligung an der Q-Free ASA, Norwegen (siehe Erläuterung 30).

Konsolidierte Bilanz.

Alle Beträge in EUR	Erläuterungen	31. März 2011	31. März 2010
AKTIVA			
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	(12)	19.404.442	15.823.618
Immaterielle Vermögenswerte	(13)	88.687.320	28.528.781
Anteile an assoziierten Unternehmen	(14)	0	0
Sonstige langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen	(15)	34.489.914	38.937.076
Sonstige langfristige Vermögenswerte	(16)	9.017.638	8.480.571
Latente Steueransprüche – Forderungen an den Gruppenträger	(22)	1.879.894	1.302.201
Latente Steueransprüche – nicht die steuerliche Gruppe betreffend	(22)	6.229.622	8.347.863
		159.708.830	101.420.110
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	(17)	49.484.611	37.582.150
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	(18)	190.885.049	101.448.315
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	(15)	8.036.841	6.897.848
Liquide Mittel	(19)	42.000.584	47.743.108
		290.407.085	193.671.421
Summe Aktiva		450.115.915	295.091.531
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		94.065.714	80.936.724
		176.342.825	163.213.835
Minderheitenanteile		15.170.566	5.034.869
Summe Eigenkapital		191.513.391	168.248.704
VERBINDLICHKEITEN			
Langfristige Verbindlichkeiten			
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	(21)	74.112.367	10.060.250
Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	(23)	16.314.606	14.316.080
Langfristige Rückstellungen	(26)	686.388	582.733
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	(24)	10.422.739	9.353.264
Latente Steuerschulden – Verbindlichkeiten gegenüber dem Gruppenträger	(22)	1.794.041	1.812.366
Latente Steuerschulden – nicht die steuerliche Gruppe betreffend	(22)	14.081.707	1.471.490
		117.411.848	37.596.183
Kurzfristige Verbindlichkeiten			
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		72.531.371	41.332.197
Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	(25)	36.881.453	25.932.719
Kurzfristige Steuerverbindlichkeiten		3.973.331	5.900.286
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	(21)	23.082.571	9.236.566
Kurzfristige Rückstellungen	(26)	4.721.950	6.844.878
		141.190.676	89.246.646
Summe Verbindlichkeiten		258.602.524	126.842.829
Summe Passiva		450.115.915	295.091.531

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 2009	12.200.000	70.077.111	47.769.158	4.193.524	134.239.793
Dividende für 2008/09			-6.100.000	-2.287.948	-8.387.948
Effekte aus Erwerb von Minderheiten			1.591.016	-1.591.016	0
Gesamtergebnis			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
Dividende für 2009/10			-9.150.000	-3.245.699	-12.395.699
Effekte aus Unternehmens- zusammenschlüssen und dem Erwerb von Minderheiten			-1.329.370	6.796.218	5.466.848
Gesamtergebnis			23.608.360	6.585.178	30.193.538
Stand 31. März 2011	12.200.000	70.077.111	94.065.714	15.170.566	191.513.391

Konsolidierte Geldflussrechnung.

Alle Beträge in EUR	Erläuterungen	2010/11	2009/10
Geldfluss aus betrieblicher Tätigkeit			
Ergebnis aus betrieblicher Tätigkeit		48.880.161	24.540.673
Berichtigungen um nicht zahlungswirksame Posten und sonstige Überleitungen:			
Abschreibungen	(6)	13.614.643	7.485.401
Zu-/Abnahme der Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses	(23)	114.354	102.064
Zu-/Abnahme der sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen	(24, 26)	103.655	58.691
Zu-/Abnahme der sonstigen langfristigen Forderungen und Vermögenswerte		757.768	0
Zu-/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (langfristig)	(16)	-537.067	9.911.672
Zu-/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (langfristig)	(24)	971.092	-5.494.549
Sonstige (netto)		-1.825.561	3.243.138
		62.079.045	39.847.090
Veränderungen des Nettoumlaufvermögens:			
Zu-/Abnahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger Vermögenswerte	(18)	-72.588.781	38.826.166
Zu-/Abnahme der Vorräte	(17)	-8.098.837	-3.362.366
Zu-/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstiger kurzfristiger Verbindlichkeiten		28.696.976	-14.304.162
Zu-/Abnahme der kurzfristigen Rückstellungen	(26)	-2.218.992	-3.777.964
		-54.209.634	17.381.674
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit		7.869.411	57.228.764
Zinseinnahmen	(8)	1.173.389	676.682
Zinsausgaben	(8)	-3.476.705	-2.642.103
Nettozahlungen von Ertragsteuern		-17.229.370	-8.808.142
Nettogeldfluss aus betrieblicher Tätigkeit		-11.663.275	46.455.200

Alle Beträge in EUR	Erläuterungen	2010/11	2009/10
Geldfluss aus Investitionstätigkeit			
Ankauf von Sachanlagen	(12)	-6.362.478	-3.878.745
Ankauf von immateriellen Vermögenswerten	(13)	-1.888.740	-957.846
Ankauf von Wertpapieren und Beteiligungen und sonstigen langfristigen Finanzanlagen	(15)	-69.125	-6.279.899
Zahlungen für den Erwerb von Gesellschaften (abzüglich der liquiden Mittel dieser Gesellschaften)		-52.180.953	0
Zahlungen für den Erwerb vom Minderheitsanteilen		-1.000.000	-4.226.308
Zahlungen für den Erwerb von Anteilen an at-equity-konsolidierten Gesellschaften	(14)	0	-103.918
Einnahmen aus dem Verkauf von Anteilen an Tochterunternehmen		35.999	0
Einnahmen aus dem Verkauf von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		553.619	144.624
Nettogeldfluss aus Investitionstätigkeit		-60.911.678	-15.302.092
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit			
An die Aktionäre der Gesellschaft gezahlte Dividende		-9.150.000	-6.100.000
An die Minderheitsaktionäre von Konzerngesellschaften gezahlte Dividende		-3.245.699	-2.287.948
Zunahme sonstiger langfristiger Finanzverbindlichkeiten	(21)	64.052.117	0
Zunahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	(21)	13.938.131	1.937.233
Abnahme kurzfristiger Finanzverbindlichkeiten	(21)	-92.126	-41.910.208
Nettogeldfluss aus Finanzierungstätigkeit		65.502.423	-48.360.924
Netto-Zu-/Abnahme des Finanzmittelbestands		-7.072.530	-17.207.816
Entwicklung des Finanzmittelbestands			
Anfangsbestand	(19)	47.743.108	60.229.653
Netto-Zu-/Abnahme des Finanzmittelbestands		-7.072.530	-17.207.816
Auswirkungen von Wechselkursänderungen auf den Finanzmittelbestand		1.330.006	4.721.271
Endbestand	(19)	42.000.584	47.743.108

Konzernanhang.

Allgemeine Informationen.

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

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

- Road Solution Projects
- 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, das von der Tochtergesellschaft Kapsch Components GmbH & Co KG abgewickelt wird. Es handelt sich dabei um Engineering-Lösungen, elektronische Fertigung und Logistikdienstleistungen für verbundene Unternehmen und Drittkunden.

Konzernstruktur.

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 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:

- Kapsch TrafficCom AG, Wien
- Kapsch TrafficCom Construction & Realization spol. s r.o., Prag, Tschechische Republik
- Kapsch TrafficCom Ltd., Manchester, Großbritannien
- Kapsch Components GmbH & Co KG, Wien
- Kapsch Components GmbH, Wien
- ArtiBrain Software Entwicklungsgesellschaft mbH, Wien
- Kapsch-Busi S.p.A., Bologna, Italien
- Kapsch TrafficCom d.o.o., Laibach, Slowenien
- Kapsch TrafficCom S.r.l., Mailand, Italien
- Transport Telematic Systems LLC, Abu Dhabi, Vereinigte Arabische Emirate *)
- Kapsch TrafficCom Russia OOO, Moskau, Russland
- Kapsch Telematik Technologies Bulgaria EAD, Sofia, Bulgarien

- Kapsch TrafficCom Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien
- Kapsch TrafficCom Kazakhstan LLC, Astana, Kasachstan
- PREMID a.s., Bratislava, Slowakische Republik
- Jibesoev GmbH, Wien
- Kapsch TrafficCom AB, Jönköping, Schweden
- Kapsch TrafficCom Australia Pty Ltd, Melbourne, Australien
- Kapsch TrafficCom Chile S.A., Santiago de Chile, Chile
- DPS Automation Chile S.A., Santiago de Chile, Chile
- Kapsch TrafficCom France SAS, Paris, Frankreich
- Kapsch TrafficCom (M) Sdn Bhd, Kuala Lumpur, Malaysien
- Kapsch TrafficCom Limited, Auckland, Neuseeland
- Kapsch TrafficCom South Africa (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika
- Electronic Toll Collection (PTY) Ltd., Centurion, Südafrika
- Kapsch TrafficCom South Africa Holding (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika (vorm. Triple Advanced Investments 22 (Pty) Ltd., Südafrika)
- TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika **)
- SafeTCam (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika **)
- Traffic Software Solutions (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika **)
- TMT Services and Supplies (Gauteng) (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika **)
- Electronic Tolling Operations (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika **)
- Crestwave 61 (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika **)
- Crestwave 63 (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika **)
- TMT Services and Supplies (North) (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika **)
- Berrydust 51 (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika **)
- Kapsch TrafficCom B.V., Amsterdam, Niederlande *)
- Kapsch TrafficCom Holding II US Corp., Sterling, USA *)
- Kapsch TrafficCom IVHS Technologies Holding Corp., Sterling, USA **)
- Kapsch TrafficCom IVHS Holding Corp., Sterling, USA **)
- Kapsch TrafficCom IVHS Inc., Sterling, USA **)
- Kapsch TrafficCom Canada Inc., Halifax, Kanada *)
- Kapsch TrafficCom HoldCo Inc., Halifax, Kanada *)
- Kapsch TrafficCom Coöperatief U.A., Amsterdam, Niederlande *)
- Mark IV Holdings B.V., Amsterdam, Niederlande **)
- Kapsch TrafficCom IVHS Corp., Mississauga, Kanada **)
- Kapsch TrafficCom IVHS, S.A. de C.V., Mexico City, Mexiko **)
- Kapsch TrafficCom Holding Corp., Sterling, USA
- Kapsch TrafficCom U.S. Corp., Sterling, USA
- KapschTrafficCom Inc, Carlsbad, USA
- Kapsch Telematic Services GmbH, Wien
- Kapsch Telematic Services Kft., Budapest, Ungarn
- Kapsch Telematic Services spol. s r.o., Prag, Tschechische Republik
- Kapsch Telematic Services GmbH Deutschland, Berlin, Deutschland
- Kapsch Telematic Services Danmark ApS, Kopenhagen, Dänemark
- Kapsch Telematic Services Solutions A/S, Kopenhagen, Dänemark **)
- Kapsch Telematic Services Sp. z o.o., Warschau, Polen (vormals Durante Investments Sp. z o.o., Polen)
- VTI Industrial Electronics (Proprietary) Limited, Germiston, Südafrika

*) Neugründung im Geschäftsjahr 2010/11

**) Erwerb im Geschäftsjahr 2010/11

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 2011 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 2011 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 Vorstandes 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 und im Geschäftsjahr erstmalig angewendet wurden:

IFRS 3 (überarbeitet und Änderung) „Unternehmenszusammenschlüsse“ und IAS 27 (Änderung) „Konzern- und separate Einzelabschlüsse“ (gültig für Berichtsperioden, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen) wurden für Unternehmenszusammenschlüsse ab dem 1. April 2010 angewendet. Die wesentliche Änderung besteht darin, dass für die Bilanzierung von Erwerben von weniger als 100 % das Wahlrecht eingeführt wird, den Firmenwert aus einem Erwerb nach der „Full Goodwill Method“ voll aufzudecken, d. h. auch in Höhe des Anteils, der den nicht beherrschenden Anteilen zuzurechnen ist. Darüber hinaus sind Erwerbe bzw. partielle Veräußerungen von Anteilen ohne Kontrollverlust als Transaktion zwischen den Anteilseignern erfolgsneutral abzubilden. Weiters sind die Anschaffungsnebenkosten des Erwerbs in voller Höhe als Aufwendungen zu erfassen. Die erstmalige Anwendung der beiden geänderten Standards hatte mit Ausnahme von nunmehr im Aufwand erfassten Anschaffungsnebenkosten des Erwerbs von MARK IV IVHS (siehe Note 28) im zum 31. März 2011 endenden Geschäftsjahr in Höhe von EUR 2,8 Mio. keine wesentliche Auswirkung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

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

b) Standards, Interpretationen und Änderungen von Regelungen, die noch nicht angewendet wurden

IFRS 9 „Finanzinstrumente“ wurde im November 2009 veröffentlicht. Dieser Standard ist der erste Schritt, um den Standard IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ zu ersetzen. IFRS 9 ändert die bisherigen Vorschriften zur Kategorisierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten grundlegend und wird eine Auswirkung auf die Bilanzierung von finanziellen Vermögenswerten im Konzern haben. Der Standard ist erst für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen, anzuwenden, darf jedoch vorzeitig angewandt werden. Der Standard wurde jedoch noch nicht von der Europäischen Union übernommen (Endorsement). Es ist derzeit nicht abschätzbar, wann die Übernahme erfolgen wird. Der Konzern hat die vollen Auswirkungen des IFRS 9 noch zu analysieren. Es zeichnet sich jedoch jetzt schon ab, dass die Bilanzierung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten aus Schuldinstrumenten von den Änderungen betroffen sein wird, da IFRS 9 die Erfassung von Gewinnen und Verlusten aus dem beizulegenden Zeitwertes nur dann im sonstigen Ergebnis in der Gesamtergebnisrechnung zulässt, wenn

diese aus Eigenkapitalinstrumenten stammen, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden. Gewinne und Verluste aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten aus Schuldinstrumenten werden direkt ergebniswirksam erfasst.

Eine Reihe von Änderungen von Standards und Interpretationen sowie eine neue Interpretation wurden bereits publiziert, wurden aber entweder von der Europäischen Union noch nicht übernommen oder sie wurden bereits von der Europäischen Union übernommen, sind jedoch für diesen Abschluss noch nicht verpflichtend anzuwenden. Die Auswirkungen dieser Regelungen auf den Konzernabschluss der Gesellschaft sind nicht wesentlich oder können noch nicht abschließend beurteilt werden und werden daher im Detail nicht 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

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

Die Bilanzierung erworbener Tochterunternehmen erfolgt nach der Erwerbsmethode. Die Anschaffungskosten des Erwerbs entsprechen dem beizulegenden Zeitwert der abgegebenen Vermögenswerte, der ausgegebenen Eigenkapitalinstrumente und der entstandenen bzw. übernommenen Schulden zum Transaktionszeitpunkt. Außerdem beinhalten sie die beizulegenden Zeitwerte jeglicher angesetzter Vermögenswerte oder Schulden, die aus einer bedingten Gegenleistungsvereinbarung resultieren. Erwerbsbezogene Kosten werden aufwandswirksam erfasst, wenn sie anfallen. Im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses identifizierbare Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten werden bei der Erstkonsolidierung mit ihren beizulegenden Zeitwerten im Erwerbszeitpunkt bewertet.

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

Als Firmenwert wird der Wert angesetzt, der sich aus dem Überschuss der Anschaffungskosten des Erwerbs, dem Betrag der nicht beherrschenden Anteile am erworbenen Unternehmen sowie dem beizulegenden Zeitwert jeglicher vorher gehaltener Eigenkapitalanteile zum Erwerbsdatum über dem Anteil des Konzerns an dem zum beizulegenden Wert bewerteten Nettovermögen ergibt. Sind die Anschaffungskosten geringer als das zum beizulegenden Zeitwert bewertete Nettovermögen des erworbenen Tochterunternehmens, wird der Unterschiedsbetrag direkt in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

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.

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

b) Transaktionen mit nicht beherrschenden Anteilen

Transaktionen mit nicht beherrschenden Anteilen werden wie Transaktionen mit Eigenkapitaleignern des Konzerns behandelt. Ein aus dem Erwerb eines nicht beherrschenden Anteils entstehender Unterschiedsbetrag zwischen der gezahlten Leistung und dem betreffenden Anteil an dem Buchwert des Nettovermögens des Tochterunternehmens wird im Eigenkapital erfasst. Gewinne und Verluste, die bei der Veräußerung von nicht beherrschenden Anteilen entstehen, werden ebenfalls im Eigenkapital erfasst.

Wenn der Konzern entweder die Beherrschung oder den maßgeblichen Einfluss über ein Unternehmen verliert, wird der verbleibende Anteil zum beizulegenden Zeitwert neu bewertet und die daraus resultierende Differenz als Gewinn oder Verlust erfasst. Der beizulegende Zeitwert ist der beim erstmaligen Ansatz eines assoziierten Unternehmens, Gemeinschaftsunternehmens oder eines finanziellen Vermögenswertes ermittelte beizulegende Zeitwert. Darüber hinaus werden alle im sonstigen Ergebnis ausgewiesenen Beträge in Bezug auf dieses Unternehmen so bilanziert, wie dies verlangt würde, wenn das Mutterunternehmen die dazugehörigen Vermögenswerte und Schulden direkt veräußert hätte. Dies bedeutet, dass ein zuvor im sonstigen Ergebnis erfasster Gewinn oder Verlust vom Eigenkapital ins Ergebnis umgegliedert wird.

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

c) 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.

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 2011 (31. März 2010) 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	
		2010/11	2009/10
AUD	10 %	152	–
CAD	10 %	468	–
CZK	10 %	1.850	2.991
PLN	10 %	581	–
SEK	10 %	441	672 ^{*)}
USD	10 %	435	149
ZAR	10 %	846	160

*) Vorjahreswert angepasst

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 aus Änderungen bei den Marktzinssätzen resultieren. Solche Veränderungen würden Änderungen bei Zinszahlungen zur Folge haben. Aufgrund der im November 2010 begebenen fix verzinsten Unternehmensanleihe machen variabel verzinsten (sowohl kurzfristige als auch langfristige) Finanzverbindlichkeiten nur einen kleinen Teil der verzinsten Bilanzposten aus. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. März 2011 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 der Mautprojekte in Tschechische Republik, Südafrika und Polen (siehe Erläuterung 18) keine Konzentration des Kreditrisikos in Bezug auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, da der Konzern im Allgemeinen eine große Zahl an Kunden weltweit hat. Das Ausfallrisiko der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kann basierend auf den Erfahrungen des Konzerns als niedrig eingestuft werden.

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 Verschuldungsgrades, 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	2010/11	2009/10
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	74.112	10.060
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	23.083	9.237
Summe Finanzverbindlichkeiten	97.195	19.297
Liquide Mittel und Bankguthaben	42.001	47.743
Kurzfristige Wertpapiere	8.037	6.898
Nettoguthaben (+)/-verschuldung (-)	-47.157	35.344
Eigenkapital	191.513	168.249
Verschuldungsgrad	25 %	n.e.

Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf die im November 2010 begebene Unternehmensanleihe zurückzuführen (siehe Erläuterung 21).

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 Immaterielle Vermögenswerte

Anschaffungskosten für Computersoftware, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte werden aktiviert und linear über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Diese beträgt 4 bis 30 Jahre. Erworbene Kundenverträge (Mautverträge) werden auf 2 bis 10 Jahre abgeschrieben. 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

Für Zwecke der Rechnungslegung und Bilanzierung werden derivative Finanzinstrumente als freistehende Derivate behandelt und 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 (Verpflichtungen 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 abgezinsten 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 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 Effektivzinismethode

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. Die Sensitivitäten für den erworbenen Firmenwert (Break Even-Zinssatz) sind in Erläuterung 13 angeführt.

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 Entscheidungen über die Allokation von Ressourcen zu den Geschäftssegmenten und für die Überprüfung von deren Ertragskraft zuständig. 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 2011 stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	Road Solution Projects	Services, System Extensions, Components Sales	Others	Konzern
Umsatzerlöse	158,9	223,3	6,4	388,6
Betriebsergebnis	0,1	48,3	0,4	48,9

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 Vermögenswerte und Schulden nach Segmenten zum 31. März 2011 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	138,6	215,4	3,4	357,5
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	0,0	0,0	0,0	0,0
Nicht zuordenbares Vermögen				92,6
Summe Vermögen	138,6	215,4	3,4	450,1
Schulden	56,2	87,9	1,5	145,5
Nicht zuordenbare Schulden				113,1
Summe Schulden	56,2	87,9	1,5	258,6
Investitionen	0,0	7,0	0,0	7,0
Abschreibungen	1,6	11,8	0,2	13,6
Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen	0,0	0,9	0,0	0,9

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
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	0,0	0,0	0,0	0,0
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 Aufteilung der Umsatzerlöse nach Kunden, die mehr als 10 % der Konzernumsätze beigetragen haben, stellt sich wie folgt dar. Darüber hinaus sind die jeweiligen Segmente ersichtlich (in Millionen EUR):

	2010/11			2009/10		
	Umsatz	Road Solution Projects	Services, System Extensions, Components Sales	Umsatz	Road Solution Projects	Services, System Extensions, Components Sales
Kunde 1	99,7	X	X	78,6	X	X
Kunde 2	98,7	X	X	9,0	X	X
Kunde 3	39,7	X		0,0		

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 2011 endende Geschäftsjahr stellen sich wie folgt dar (in Millionen EUR):

	Österreich	Europa (exkl. Österreich)	Amerika	Restliche Welt	Konzern
Umsatzerlöse	37,5	182,0	27,6	141,5	388,6
Langfristige nicht finanzielle Vermögenswerte	13,2	46,9	41,4	6,6	108,1

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

2 Sonstige betriebliche Erträge

	2010/11	2009/10
Erträge aus dem Verkauf von Anlagevermögen	72	2
Erträge aus Weiterverrechnung von Kosten	62	43
Übrige betriebliche Erträge	7.431	10.895
	7.564	10.939

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

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

	2010/11	2009/10
Bestandsveränderung unfertige Erzeugnisse und noch nicht abrechenbare Leistungen	-235	3.217
Bestandsveränderung fertige Erzeugnisse	7.697	1.918
	7.462	5.135

4 Aufwendungen für Material und sonstige bezogene Herstellungsleistungen

	2010/11	2009/10
Materialaufwand	82.315	32.066
Aufwendungen für bezogene Leistungen	108.940	65.975
	191.256	98.041

5 Personalaufwand

	2010/11	2009/10
Löhne	2.345	2.197
Gehälter und andere Vergütungen	67.026	43.317
Sozialabgaben und lohnabhängige Steuern	15.181	12.484
Aufwendungen für Abfertigungen (siehe Erläuterung 23)	573	569
Aufwendungen für Altersvorsorge (siehe Erläuterung 23)	556	502
Beiträge an Pensionskassen und andere externe Fonds (siehe Erläuterung 23)	264	164
Sonstige freiwillige Sozialaufwendungen	517	468
	86.462	59.702

Der Personalstand zum 31. März 2011 betrug 2.167 Personen (31. März 2010: 1.023 Personen) und während des Geschäftsjahres 2010/11 durchschnittlich 1.621 Personen (2009/10: 973).

6 Aufwand für planmäßige Abschreibungen

	2010/11	2009/10
Abschreibungen auf Sachanlagen	6.595	5.145
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	7.020	2.340
	13.615	7.485

Die geringwertigen Wirtschaftsgüter werden als Sachanlagen oder immaterielle Vermögenswerte aktiviert und im Jahr des Zugangs voll abgeschrieben.

7 Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2010/11	2009/10
Mieten	8.470	7.094
Rechts- und Beratungskosten	13.096	7.252
Abschreibungen und Wertberichtigungen von Forderungen	584	371
Marketing- und Werbungskosten	6.086	8.671
Reisekosten	7.243	4.353
Instandhaltung	3.752	1.538
Kommunikations- und IT-Aufwand	5.641	3.407
Ausbildungskosten	1.652	855
Verluste aus Anlagenabgängen	282	35
Versicherungsaufwand	2.181	720
Lizenz- und Patentaufwand	3.155	1.167
Büroaufwendungen	3.563	886
Steuern und Abgaben	280	245
Anpassung Gewährleistungsrückstellung	-489	504
Provisionen und andere Gebühren	2.488	994
Transportkosten	954	842
Kfz-Aufwand	2.586	1.583
Übriger betrieblicher Aufwand	1.869	1.815
	63.391	42.333

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

8 Finanzergebnis

	2010/11	2009/10
Zinsen und ähnliche Erträge:		
Zinsertrag	1.034	454
Wertpapiererträge	139	223
Erträge aus Aufzinsung von langfristigen Forderungen	437	1.825
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	18	7
Währungsumrechnungsdifferenzen	2.869	6.752
	4.498	9.260
Zinsen und ähnliche Aufwendungen:		
Zinsaufwand	-3.417	-2.642
Aufwand aus Aufzinsung von langfristigen Verbindlichkeiten	-362	-701
Verluste aus dem Abgang und den Abschreibungen von Finanzanlagen, Beteiligungen und Wertpapieren	0	-79
Aufwand aus sonstigen Beteiligungen	-469	-22
Aufwand aus Währungshedging	-1.340	-1.219
Währungsumrechnungsdifferenzen	-6.530	-471
	-12.117	-5.135
	-7.619	4.125

9 Ertragsteuern

	2010/11	2009/10
Laufende Gewinnsteuern	-10.329	-7.915
Latente Steueransprüche/-schulden (siehe Erläuterung 22)	-2.496	516
Gesamt	-12.826	-7.399
Davon Aufwand/Ertrag aus Gruppenbesteuerung	-102	112

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:

	2010/11	2009/10
Ergebnis vor Steuern	41.261	43.910
Theoretischer Steueraufwand auf Basis eines Steuersatzes von 25 % (2009/10: 25 %)	-10.315	-10.977
Nicht angesetzte latente Steueransprüche für laufende Verluste	-1.421	-183
Ausbuchung von für Verluste aus Vorjahren aktivierten latenten Steueransprüchen	-1.179	0
Auswirkungen unterschiedlicher Steuersätze im Konzern	383	109
Geltend gemachte Steuerfreibeträge und andere permanente Steuerdifferenzen	-929	162
Nicht steuerpflichtige Erträge und Aufwendungen und sonstige Differenzen	636	3.490
Ausgewiesener Steueraufwand	-12.826	-7.399

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

10 Sonstiges Gesamtergebnis

2010/11	Vor Steuern	Steueraufwand/ -ertrag	Nach Steuern
Zeitwertgewinne/-verluste von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten:			
Nicht realisierte Gewinne/Verluste in der laufenden Periode	-2.277	-259	-2.536
Währungsumrechnungsdifferenzen	4.294	0	4.294
Im Eigenkapital erfasste Wertänderungen	2.017	-259	1.758

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

11 Zusätzliche Angaben zu Finanzinstrumenten nach Kategorien

	2010/11	2009/10
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte:		
Andere langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen	34.490	38.937
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	8.037	6.898
	42.527	45.835
Kredite und Forderungen:		
Andere langfristige Vermögenswerte	9.018	8.481
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	79.329	83.999
Liquide Mittel	42.001	47.743
	130.348	140.223
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte finanzielle Verbindlichkeiten:		
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	74.112	10.060
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	10.423	9.353
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	72.531	41.332
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	23.083	9.237
	180.149	69.982

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

	2010/11	2009/10
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-312	128
Kredite und Forderungen	-2.189	8.559
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte finanzielle Verbindlichkeiten	-5.118	-4.562
	-7.619	4.125

12 Sachanlagen

	Grundstücke und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Anlagen in Bau	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Summe
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
Währungsumrechnungsdifferenzen	-5	39	-19	98	112
Umbuchung	3	0	-3	0	0
Zugang aus Erwerb von Unternehmen	425	2.137	516	2.207	5.284
Zugänge	716	2.866	463	1.434	5.477
Abgänge	-93	-37	-355	-213	-698
Planmäßige Abschreibungen	-720	-3.417	0	-2.458	-6.595
Buchwert zum 31. März 2011	4.256	7.337	796	7.015	19.404
Anschaffungs-/Herstellungskosten	6.767	38.337	796	18.095	63.995
Kumulierte Abschreibung	-2.511	-31.000	0	-11.081	-44.591
Buchwert zum 31. März 2011	4.256	7.337	796	7.015	19.404

13 Immaterielle Vermögenswerte

	Aktivierte Entwicklungskosten	Lizenzen und Rechte	Firmenwert	Summe
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
Anschaffungs-/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
Währungsumrechnungsdifferenzen	1	7	-589	-581
Umbuchung	0	-2.168	2.168	0
Zugang aus Erwerb von Unternehmen	0	40.995	24.942	65.937
Zugänge	0	655	1.233	1.888
Abgänge	0	-65	0	-65
Planmäßige Abschreibungen	-60	-6.960	0	-7.020
Buchwert zum 31. März 2011	122	40.224	48.341	88.687
Anschaffungs-/Herstellungskosten	8.675	55.157	48.341	112.173
Kumulierte Abschreibung	-8.553	-14.933	0	-23.485
Buchwert zum 31. März 2011	122	40.224	48.341	88.687

Der Zugang im Firmenwert resultiert aus den Akquisitionen der TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika, des US-amerikanischen, kanadischen und mexikanischen Geschäfts von Mark IV IVHS (siehe Erläuterung 28) sowie aus nachträglichen Earn-Out Zahlungen für die Kapsch TrafficCom Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien. Der restliche bereits bestehende Firmenwert stammt aus dem Erwerb der Kapsch TrafficCom AB, Jönköping, Schweden, des Geschäftsbereichs „Mobility Solutions“ der TechnoCom Corporation, Encino, USA, dem Erwerb von Kapsch-Busi, S.p.A, Bologna, Italien sowie dem Erwerb der Kapsch TrafficCom Argentina S.A., Buenos Aires, Argentinien.

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 38.084	TEUR 10.256
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, Tschechische Republik, Schweiz, Australien, Südamerika, Südafrika und Polen, 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, USA, Australien und Polen sowie der Tatsache, dass in mehreren Ländern bereits öffentliche Ausschreibungen laufen.
- 4 Detailplanungsjahre
- 15,4 % (2009/10: 14,3 %) Diskontierungszinssatz vor Steuern
- Die Cashflows nach der vierjährigen Detailplanungsperiode wurden aufgrund des möglichen Wachstumspotenzials dieses Geschäftsbereiches mit einer kontinuierlichen Wachstumsrate von 4,0 % (2009/10: 4,0 %) bei der Wertermittlung berücksichtigt.

Auswirkungen von Veränderungen der wichtigsten Annahmen auf den erzielbaren Betrag:

- Das Management geht davon aus, dass die realistisch möglichen Veränderungen der wichtigsten Annahmen, auf denen der erzielbare Betrag basiert, nicht dazu führen würden, dass der Buchwert des Firmenwertes der ZGE den erzielbaren Betrag der ZGE übersteigt. Der Break Even-Zinssatz liegt bei 20,1 %.

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, Tschechische Republik, Australien, Südamerika, Südafrika und Polen, auf dem kommerziellen Betrieb in der Tschechischen Republik, Südafrika und Polen sowie auf Kundenbestellungen von Komponenten für Kunden weltweit, insbesondere aus den Ländern USA, Kanada, Mexiko, Australien, Türkei, Spanien, Portugal, Dänemark, Frankreich, Griechenland, Chile, Thailand, Südafrika und Polen.
- 4 Detailplanungsjahre
- 15,1 % (2009/10: 13,7 %) Diskontierungszinssatz vor Steuern
- Die Cashflows nach der vierjährigen Detailplanungsperiode wurden aufgrund des möglichen Wachstumspotenzials dieses Geschäftsbereiches mit einer kontinuierlichen Wachstumsrate von 4,0 % (2009/10: 4,0 %) bei der Wertermittlung berücksichtigt.

Auswirkungen von Veränderungen der wichtigsten Annahmen auf den erzielbaren Betrag:

- Das Management geht davon aus, dass die realistisch möglichen Veränderungen der wichtigsten Annahmen, auf denen der erzielbare Betrag basiert, nicht dazu führen würden, dass der Buchwert des Firmenwertes der ZGE den erzielbaren Betrag der ZGE übersteigt. Der Break Even-Zinssatz liegt bei 45,6 %.

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 2010/11 auf 37,3 Mio. EUR (2009/10: 24,9 Mio. EUR). Im Geschäftsjahr 2010/11 waren 14,9 Mio. EUR davon (2009/10: 7,4 Mio. EUR) projektspezifische Entwicklungskosten, die an den Kunden weiterverrechnet wurden. Der restliche Betrag von 22,4 Mio. EUR (2009/10: 17,5 Mio. EUR) wurde als Aufwand erfasst.

14 Anteile an assoziierten Unternehmen

Die Anteile an assoziierten Unternehmen entwickelten sich wie folgt:

	2010/11	2009/10
Buchwert zum 31. März des Vorjahres	0	12.302
Anteiliges Periodenergebnis	0	1.205
Zugang	0	104
Kursdifferenzen	0	760
Effekte aus alineaen Kapitalerhöhungen	0	69
Aufwertung auf den beizulegenden Zeitwert im Zeitpunkt des Wegfalles des maßgeblichen Einflusses gemäß IAS 28.18	0	14.038
Umgliederung zu Sonstigen langfristigen Finanzanlagen und Beteiligungen	0	-28.479
Buchwert zum 31. März des Geschäftsjahres	0	0

Der Konzern hat im Jänner 2009 eine Beteiligung in Höhe von 20,47 % an der Q-Free ASA, Norwegen, 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 von Kapsch auf unter 20 %. Dies machte eine Umgliederung zum Posten „Sonstige langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen“ erforderlich (siehe Erläuterung 15). Der sich zum Zeitpunkt der Verwässerung ergebende Buchgewinn wurde gemäß IAS 28.18 erfolgswirksam erfasst.

15 Kurz- und langfristige finanzielle Vermögenswerte

	2010/11	2009/10
Sonstige langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen	34.490	38.937
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	8.037	6.898
	42.527	45.835

Sonstige langfristige Finanzanlagen und Beteiligungen	Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	Zur Veräußerung verfügbare Beteiligungen	Sonstiges	Summe
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
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	520	520
Zugänge	69	0	505	574
Veränderung des beizulegenden Zeitwerts	-103	-3.313	0	-3.416
Außerplanmäßige Abschreibung	0	-343	-157	-500
Abgänge	0	0	-1.625	-1.625
Buchwert zum 31. März 2011	3.483	24.916	6.092	34.490

Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere	Sonstiges	Summe
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
Zugänge	0	0	0
Abgänge	0	0	0
Veränderung des beizulegenden Zeitwerts	1.139	0	1.139
Buchwert zum 31. März 2011	8.037	0	8.037

Die zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere betreffen zum 31. März 2011 Staatsanleihen, Bankschuldverschreibungen sowie Anteile an Investmentfonds. Die als zur Veräußerung verfügbar klassifizierten sonstigen Beteiligungen betreffen zum 31. März 2011 im Wesentlichen eine 18,40 %-Beteiligung an der Q-Free ASA, Norwegen (siehe Erläuterung 14). Die Bewertung erfolgt jeweils zum beizulegenden Zeitwert auf Basis des notierten Börsepreises zum Bilanzstichtag (Level 1 gemäß IFRS 7). Nicht realisierte Kursgewinne und -verluste sind im sonstigen Gesamtergebnis der Periode ausgewiesen (siehe Erläuterung 10).

Die sonstigen langfristigen Finanzanlagen betreffen wie im Vorjahr im Wesentlichen eine Festgeldveranlagung in Höhe von TEUR 5.597 (2009/10: TEUR 6.697). Die Festgeldveranlagung ist zur Besicherung von gegebenen Garantien verpfändet.

16 Sonstige langfristige Vermögenswerte

	2010/11	2009/10
LKW-Mautsystem Tschechische Republik	9.017	8.480
Sonstiges	1	1
	9.018	8.481

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 von 4,14 % bis 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 Brutto-Cashflows der sonstigen langfristigen Vermögenswerte stellen sich wie folgt dar:

	2010/11	2009/10
Bis zu 2 Jahren	7.705	7.338
Zwischen 2 und 3 Jahren	1.753	1.554
Größer 3 Jahre	1	0
	9.459	8.892

Die langfristigen Forderungen in Höhe von TEUR 0 (2009/10: TEUR 8.480) wurden zur Kreditbesicherung an Banken verpfändet (siehe Erläuterung 21).

17 Vorräte

	2010/11	2009/10
Bezogene Teile und Handelswaren, zu Anschaffungskosten	13.520	9.079
Unfertige Erzeugnisse und noch nicht abrechenbare Leistungen, zu Herstellungskosten	9.062	9.297
Fertigerzeugnisse, zu Herstellungskosten	26.903	19.206
	49.485	37.582

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

Die bei den Vorräten vorgenommenen Wertberichtigungen betragen TEUR 9.793 (2009/10: TEUR 7.029).

18 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige kurzfristige Vermögenswerte

	2010/11	2009/10
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzüglich Wertberichtigungen	79.329	83.999
Forderungen aus Fertigungsaufträgen	84.225	7.301
Forderungen gegenüber Finanzamt (ausgenommen Ertragsteuern)	10.030	2.779
Übrige Forderungen und Abgrenzungen	17.301	7.370
	190.885	101.448

Entwicklung der Wertberichtigungen zu Forderungen aus Lieferungen und Leistungen:

	2010/11	2009/10
Stand am 31. März des Vorjahres	587	278
Zugang aus Erwerb von Unternehmen	207	0
Zuführung	421	425
Verbrauch	-27	0
Auflösung	-108	-115
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	1.079	587

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

	2010/11	2009/10
Noch nicht fällig	176.618	81.753
Überfällig, aber nicht wertgemindert:		
Bis zu 60 Tage	12.059	16.061
Über 60 Tage	3.288	4.221
	191.965	102.035

Die Zeitwerte entsprechen in etwa den Buchwerten. Es besteht mit Ausnahme des Mautprojektes in der Tschechischen Republik 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) betreffen die Errichtung des tschechischen LKW-Mautsystems in Höhe von TEUR 4.361 (2009/10: TEUR 17.712) und den Betrieb und die Wartung des Systems in Höhe von TEUR 27.907 (2009/10: TEUR 23.117) und werden von Ředitelství silnic a dálnic ČR (RSD), einem Unternehmen der Tschechischen Republik geschuldet.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 7.353 (2009/10: TEUR 17.712) wurden zur Kreditbesicherung an Banken verpfändet (siehe Erläuterung 21).

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

	2010/11	2009/10
Angefallene Errichtungskosten zuzüglich ausgewiesener Gewinne	136.707	7.301
Abzüglich in Rechnung gestellter Beträge und erhaltener Anzahlungen	-52.481	0
	84.225	7.301

Forderungen an Kunden für Fertigungsaufträge betreffen zum 31. März 2011 in Höhe von TEUR 43.273 das Mautprojekt in Südafrika und in Höhe von TEUR 39.692 das Mautprojekt in Polen.

19 Liquide Mittel

	2010/11	2009/10
Kassa	65	20
Guthaben bei Kreditinstituten	41.935	47.723
	42.001	47.743

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

20 Grundkapital

	2010/11	2009/10
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

	2010/11	2009/10
Kurzfristig		
Kredite für Akquisitionen	10.000	0
Sonstige kurzfristige Kredite	13.083	9.237
	23.083	9.237
Langfristig		
Kredite für Akquisitionen	0	10.000
Unternehmensanleihe	73.796	0
Sonstige	316	60
	74.112	10.060
Summe	97.195	19.297

Die Kapsch TrafficCom AG hat im November 2010 eine Unternehmensanleihe im Nominale von 75 Mio. EUR mit einer Laufzeit von 7 Jahren sowie einem Zinssatz von 4,25 % begeben. Unter Berücksichtigung der nach IFRS gegenzurechnenden Emissionskosten bewirkte dies einen Zugang in den langfristigen Finanzverbindlichkeiten von TEUR 73.732. Der Effektivzinssatz beträgt 4,54 %.

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

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

	2010/11	2009/10
Buchwert	97.195	19.297
Zeitwert	92.227	18.736
Brutto-Cashflows:		
Bis zu 1 Jahr	23.083	9.237
Zwischen 1 und 3 Jahren	9.754	10.543
Zwischen 3 und 5 Jahren	6.273	0
Mehr als 5 Jahre	78.442	0
	117.551	19.779

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

	2010/11	2009/10
Finanzverbindlichkeiten gesamt:		
Fix verzinst	79.579	1.937
Variabel verzinst	17.616	17.360
	97.195	19.297
Durchschnittliche Zinssätze:		
Kurzfristige Kredite	1,65–2,25 %	1,67–3,25 %
Kredite für Akquisitionen	3,53 %	3,19 %
Unternehmensanleihe	4,54 %	–
Sonstige	2,50 %	2,50 %

Als Sicherstellung für die von den Kreditinstituten erstellten Bankgarantien und gewährten Kredite wurden sonstige langfristige Vermögenswerte in Höhe von TEUR 0 (2009/10: TEUR 8.480), Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (kurzfristig) in Höhe von TEUR 7.353 (2009/10: TEUR 17.712), 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 (2009/10: TEUR 1.425) ausgestellt.

22 Latente Steueransprüche/-schulden

	2010/11	2009/10
Latente Steueransprüche – Forderungen an Gruppenträger	1.880	1.302
Latente Steueransprüche – nicht die steuerliche Gruppe betreffend	6.230	8.348
	8.110	9.650
Latente Steuerschulden – Verbindlichkeiten gegenüber Gruppenträger	1.794	1.812
Latente Steuerschulden – nicht die steuerliche Gruppe betreffend	14.082	1.471
	15.876	3.284
Saldo	-7.766	6.366

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 14.087 (2009/10: TEUR 2.080) 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 2009	Zugang aus Erwerb von Unternehmen	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

	31. März 2010	Zugang aus Erwerb von Unternehmen	Aufwand/ Ertrag in der GuV	Über Eigenkapital verrechnet	Währungs- umrechnungs- differenzen	31. März 2011
Latente Steueransprüche						
Steuerliche Verlustvorträge	3.413	0	-195	0	1	3.219
Steuerlich nicht anerkannte Rückstellungen	1.868	0	-817	0	26	1.077
Steuerlich nicht anerkannte Abschreibungen	0	0	894	0	0	894
Sonstige (aktive Abgrenzungen)	4.369	1.391	-2.871	26	6	2.921
	9.650	1.391	-2.990	26	33	8.110
Latente Steuerschulden						
Sonderabschreibungen im Anlagevermögen	0	0	2	0	0	2
Sonstige (passive Abgrenzungen)	3.283	12.798	-496	285	3	15.874
	3.283	12.798	-494	285	3	15.876
Veränderung gesamt	6.366	-11.407	-2.496	-259	30	-7.766

23 Verpflichtungen aus Leistungen an Arbeitnehmer nach Beendigung des Dienstverhältnisses

In der Bilanz berücksichtigte Beträge:

	2010/11	2009/10
Anwartschaften auf Abfertigung	5.912	5.561
Ansprüche für Altersvorsorge	10.403	8.755
	16.315	14.316

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 – mit Ausnahme der mit dem Erwerb von Mark IV IVHS übernommenen Pensionspläne – 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 einschließlich des Planvermögens wurde ein Zinssatz von 5,0 % (2009/10: 5,0 %), für die Gehaltssteigerungen ein Prozentsatz von 3 % (2009/10: 3 %) angesetzt. Weiters wurden der Berechnung das frühestmögliche gesetzliche Pensionseintrittsalter inklusive Übergangsregelungen sowie die Sterbetafeln AVÖ 2008-P (2009/10: AVÖ 2008-P) von Pagler & Pagler zugrundegelegt. Pensionserhöhungen wurden mit 2-3 % (2009/10: 2-3 %) angesetzt.

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

	2010/11	2009/10
Laufender Dienstzeitaufwand	182	183
Zinsaufwand	322	305
Versicherungstechnische Verluste	70	81
Gesamt, in den Personalkosten enthalten (Erläuterung 5)	573	569
Veränderung der in der Bilanz enthaltenen Verbindlichkeiten:		
Stand am 31. März des Vorjahres	5.561	5.294
Gesamtaufwand laut obiger Darstellung	573	569
Zahlungen	-223	-302
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	5.912	5.561
Versicherungsmathematischer Barwert der Verpflichtungen (leistungsorientierte Verpflichtung)	7.094	6.516
Noch nicht erfasste versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	-1.183	-954
Bilanzansatz	5.912	5.561

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

	2010/11	2009/10
Laufender Dienstzeitaufwand	4	0
Zinsaufwand	533	502
Versicherungsmathematische Anpassungen	17	0
Gewinne aus externen Planvermögen	1	0
Gesamt, in den Personalkosten enthalten (Erläuterung 5)	556	502
Veränderung der in der Bilanz enthaltenen Verbindlichkeiten:		
Stand am 31. März des Vorjahres	8.755	8.920
Zugang aus Erwerb von Unternehmen	2.024	0
Gesamtaufwand laut obiger Darstellung	556	502
Zahlungen	-720	-667
Gesamt	10.616	8.755
Marktwert des Planvermögen	-213	0
Stand am 31. März des Geschäftsjahres	10.403	8.755
Versicherungsmathematischer Barwert der Verpflichtungen (leistungsorientierte Verpflichtung)	11.877	9.998
Noch nicht erfasste versicherungsmathematische Gewinne/Verluste	-1.261	-1.243
Marktwert des Planvermögen	-213	0
Bilanzansatz	10.403	8.755

24 Sonstige langfristige Verbindlichkeiten

	2010/11	2009/10
LKW-Mautsystem Tschechische Republik	6.185	5.021
Sonstige	4.238	4.332
	10.423	9.353

Die sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten betreffen in Höhe von TEUR 6.185 (2009/10: TEUR 5.021) 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 im Wesentlichen eine Verbindlichkeit aus der Put-Option für Anteile an der Kapsch-Busi S.p.A, Bologna, Italien, in Höhe von TEUR 3.500 (2009/10: TEUR 3.500) sowie 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 in Höhe von TEUR 574 (2009/10: TEUR 755).

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

	2010/11	2009/10
Bis zu 2 Jahren	9.151	4.394
Zwischen 2 und 3 Jahren	1.450	4.910
Größer 3 Jahre	405	305
	11.006	9.610

25 Sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen

	2010/11	2009/10
Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen	300	1.679
Erhaltene Anzahlungen	205	1.746
Kurzfristige Personalverbindlichkeiten	13.381	9.790
Verbindlichkeiten gegenüber Finanzamt (ausgenommen Ertragsteuern)	1.556	3.400
Sonstige Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten	21.439	9.318
	36.881	25.933

Die Verpflichtungen aus Fertigungsaufträgen stellen sich wie folgt dar:

	2010/11	2009/10
Angefallene Errichtungskosten zuzüglich ausgewiesener Gewinne	-202	-13.872
Abzüglich in Rechnung gestellter Beträge und erhaltener Anzahlungen	503	15.551
	300	1.679

26 Rückstellungen

	2010/11	2009/10
Langfristige Rückstellungen	686	583
Kurzfristige Rückstellungen	4.722	6.845
	5.408	7.428

Die Rückstellungen entwickelten sich wie folgt:

	31. März 2009	Zugang aus Erwerb von Unternehmen	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

	31. März 2010	Zugang aus Erwerb von Unternehmen	Zuführung	Verwendung/ Auflösung	Währungs- umrechnungs- differenzen	31. März 2011
Jubiläumsgeldverpflichtungen	583	0	52	-29	0	605
Sonstige	0	98	0	-14	-3	81
Langfristige Rückstellungen, gesamt	583	98	52	-44	-3	686
Garantien	2.361	45	100	-1.163	136	1.480
Verluste aus schwebenden Geschäften sowie Nacharbeiten	710	0	0	-710	0	0
Rechtskosten, Prozesskosten und Vertragsrisiken	891	0	55	461	35	1.442
Sonstige	2.883	51	1.761	-2.910	15	1.800
Kurzfristige Rückstellungen, gesamt	6.845	96	1.916	-4.322	186	4.722
Summe	7.428	194	1.969	-4.366	183	5.408

Die Rückstellung für Jubiläumsgeldverpflichtungen betrifft langfristige Ansprüche von Dienstnehmern aufgrund von kollektivvertraglichen Bestimmungen. Für die Bewertung wurden ein Zinssatz von 5,0 % (2009/10: 5,0 %), das frühestmögliche gesetzliche Pensionseintrittsalter inklusive Übergangsregelungen sowie die Sterbewahrscheinlichkeit nach AVÖ 2008-P (2009/10: AVÖ 2008-P) von Pagler & Pagler herangezogen, Gehaltssteigerungen wurden mit 3 % (2009/10: 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 sonstigen Rückstellungen beinhalten im Wesentlichen Rückstellungen für Provisionen und Prämien, ausstehende Gutschriften, Kundenskonto sowie Rechts- und Beratungskosten.

27 Eventualschulden, sonstige Haftungsverhältnisse und finanzielle Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen

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

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

	2010/11	2009/10
Erfüllungs- und Gewährleistungsgarantien, Performance- und Bid-Bonds		
City Highway Santiago	0	263
City Highway Sydney und Melbourne	2.306	2.881
LKW-Mautsystem Österreich	12.500	12.500
LKW-Mautsystem Tschechische Republik	9.414	10.046
Mautprojekt Polen	24.656	0
Mautprojekte Südafrika: Gauteng, Marian Hill, Huguenot	120.208	117.084
Sonstige	967	1.069
	170.051	143.844
Bankgarantien	1.975	2.419
Bürgschaften	544	30
	172.570	146.293

Sicherstellungen für die oben genannten Eventualschulden und Haftungsverhältnisse sind in den Erläuterungen 15 und 21 angeführt. Weiters wurden Vermögenswerte der Kapsch TrafficCom AB, Jönköping, Schweden in Höhe von TEUR 10.075 als Sicherstellung für Eventualschulden zugunsten einer schwedischen Bank verpfändet.

Finanzielle Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen

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

	2010/11	2009/10
Nicht länger als 1 Jahr	8.969	6.304
Länger als 1 Jahr und nicht länger als 5 Jahre	25.198	16.550
Länger als 5 Jahre	12.860	11.146
	47.027	34.000

28 Unternehmenszusammenschlüsse

Kapsch Telematic Services Solutions A/S, Kopenhagen, Dänemark (vormals Payvend F&P A/S).

Am 1. April 2010 wurden durch die Konzerngesellschaft Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, 60 % der Anteile an der Payvend F&P A/S, Kopenhagen, Dänemark, zu einem Preis von TEUR 750 erworben. Die Gesellschaft wurde in Folge auf Kapsch Telematic Services Solutions A/S, Kopenhagen, Dänemark umfirmiert.

Bezahlter Kaufpreis	750
Abzüglich beizulegender Zeitwert des anteilig erworbenen Nettovermögens	750
Firmenwert	0

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

	Beizulegender Zeitwert	Buchwert des Verkäufers
Immaterielle Vermögenswerte	1.667	1.667
Verbindlichkeiten, sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	-417	-417
Erworbenes Nettovermögen	1.250	1.250
davon beherrschende Anteile (60 %)	750	
davon nicht beherrschende Anteile (40 %)	500	

Das erworbene Unternehmen trug zu den Umsatzerlösen des Konzerns für den Zeitraum vom 1. April 2010 bis 31. März 2011 TEUR 9 und zum Konzernergebnis TEUR -234 bei.

TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika.

Die Kapsch TrafficCom AG, Wien, erwarb 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 (TMT). Der Gegenwert der Kapitalerhöhung betrug insgesamt 75 Mio. Rand. Dieser Anteil wurde am 30. August 2010 über den Erwerb zusätzlicher Aktien auf 56,81 % erhöht. Der Unternehmenszusammenschluss betraf die Gesellschaften TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika, SafeTCam (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika, Traffic Software Solutions (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika, TMT Services and Supplies (Gauteng) (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika, Electronic Tolling Operations (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika, Crestwave 61 (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika, Crestwave 63 (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika, TMT Services und Supplies (North) (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika and Berrydust 51 (Pty) Ltd., Kapstadt, Südafrika.

Für die verbleibenden 43,19 % wurde den Minderheitsgesellschaftern vom Konzern eine Put-Option eingeräumt.

Bezahlter Kaufpreis (inklusive bedingte Kaufpreiselemente)	7.885
Abzüglich beizulegender Zeitwert des anteilig erworbenen Nettovermögens	6.420
Firmenwert	1.465

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

	Beizulegender Zeitwert	Buchwert des Verkäufers
Immaterielle Vermögenswerte	6.683	403
Sachanlagen	1.267	1.267
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	4.577	4.577
Liquide Mittel	7.170	7.170
Verbindlichkeiten, sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	-7.215	-5.456
Erworbenes Nettovermögen	12.483	7.961
davon beherrschende Anteile (51,43 %)	6.420	
davon nicht beherrschende Anteile (48,57 %)	6.063	

Der Unternehmenszusammenschluss trug zu den Umsatzerlösen des Konzerns für den Zeitraum 8. April 2010 bis 31. März 2011 TEUR 34.204 und zum Konzernergebnis TEUR 5.125 bei. Hätte der Erwerb mit 1. April 2010 stattgefunden, hätte dies keine wesentliche Änderung der Umsatzerlöse oder des Gewinns des Konzerns bewirkt.

MARK IV IVHS, USA, Kanada, Mexiko.

Die Kapsch TrafficCom AG einigte sich am 5. November 2010 (Signing) mit dem Verkäufer Mark IV LCC, USA, über Tochtergesellschaften das US-amerikanische, kanadische und mexikanische Geschäft von MARK IV IVHS zu 100 % zu erwerben. Der Erwerb (Closing) erfolgte am 30. November 2010. Dieser Unternehmenszusammenschluss betraf die Gesellschaften Kapsch TrafficCom IVHS Technologies Holding Corp., Sterling, USA, Kapsch TrafficCom IVHS Holding Corp., Sterling, USA, Kapsch TrafficCom IVHS Inc., Sterling, USA, Mark IV Holdings B.V., Amsterdam, Niederlande, Kapsch TrafficCom IVHS Corp., Mississauga, Kanada und Kapsch TrafficCom IVHS, S.A. de C.V., Mexico City, Mexiko.

Bezahlter Kaufpreis (inklusive bedingte Kaufpreislelemente)	55.071
Abzüglich beizulegender Zeitwert des anteilig erworbenen Nettovermögens	31.595
Firmenwert	23.476

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

	Beizulegender Zeitwert	Buchwert des Verkäufers
Immaterielle Vermögenswerte	32.647	0
Sachanlagen	4.011	2.561
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	15.716	15.716
Liquide Mittel	4.255	4.255
Verbindlichkeiten, sonstige Verbindlichkeiten und Abgrenzungen	-25.034	-14.411
Erworbenes Nettovermögen	31.595	8.121

Der Unternehmenszusammenschluss trug zu den Umsatzerlösen des Konzerns TEUR 19.327 bei. Hätte der Erwerb mit 1. April 2010 stattgefunden, hätte dies eine Erhöhung der Umsatzerlöse des Konzerns um TEUR 38.650 bewirkt. Die Angabe der Auswirkung auf das Konzernergebnis ist nicht möglich, da sich der Veräußerer in der Vorperiode unter Gläubigerschutz nach „Chapter 11“ befand und die erforderlichen Ergebnisrechnungen bezogen auf die übertragenen Vermögenswerte und Schulden nicht vorliegen.

29 Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

Folgende Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen und Personen wurden durchgeführt:

KAPSCH-Group Beteiligungs GmbH, Wien

Seit Jänner 2005 erbringt die Gesellschaft an den Konzern Dienstleistungen im Bereich der Konzernkonsolidierung und Rechtsberatung. Die dem Konzern im Geschäftsjahr 2010/11 dafür angefallenen Ausgaben betrugen TEUR 490 (2009/10: TEUR 494). Die Gesellschaft stellte dem Konzern im Zusammenhang mit der Implementierung des Corporate Performance Management-Tool („CPM-Tool“ – v. a. hinsichtlich Synergien mit dem Konsolidierungstool HFM) Aufwendungen in Höhe von TEUR 158 (2009/10: TEUR 0) in Rechnung. Zudem entstanden dem Konzern Versicherungskosten (Organhaftpflichtversicherung) in Höhe von TEUR 22 (2009/10: TEUR 0).

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 20,2 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 Bank International AG, Wien. Die übernommenen Garantien betragen zum Bilanzstichtag 31. März 2011 29,7 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 2010/11 TEUR 241 (2009/10: TEUR 202).

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, Tschechische Republik, ab, die aus Kredit- und Garantiefazilitätenverträgen resultieren, welche von der Ceskoslovenska Obchodni Banka A.S., Prag, Tschechische Republik, der UniCredit Bank Austria AG, Wien, und der Raiffeisen Bank International 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. Diese Garantie wurde am 20. Oktober 2010 aufgelöst, daher erfolgte im Wirtschaftsjahr 2010/11 eine aliquote Verrechnung in Höhe von TEUR 110 (2009/10: TEUR 199).

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 nahestehenden 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 2010/11 TEUR 1.924 (2009/10: TEUR 1.104).

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 2010/11 zugeordneten Kosten betrugen TEUR 1.591 (2009/10: TEUR 1.024).

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 2010/11 TEUR 1.400 (2009/10: TEUR 1.184).

Die Kapsch Aktiengesellschaft hat diverse Versicherungsverträge abgeschlossen, die alle Konzerngesellschaften umfassen. Die dem Konzern im Geschäftsjahr 2010/11 zugeordneten Kosten betrugen TEUR 355 (2009/10: TEUR 309). Weiters erbringt die Kapsch Aktiengesellschaft für den Konzern Wartungstätigkeiten für ein Softwaretool und verrechnete für die erbrachten Leistungen TEUR 55 (2009/10: 24).

Kapsch Partner Solutions GmbH, Wien

Die Gesellschaft erbringt für den Konzern Leistungen im Bereich Human Resources (Lohnverrechnung, Administration, Recruiting, Beratung hinsichtlich Arbeitsrecht und Personalentwicklung) und stellt weiterhin Lehrlinge und Trainees zur Verfügung. Beim Konzern hierfür angefallene Kosten betrugen im Geschäftsjahr 2010/11 TEUR 1.092 (2009/10: TEUR 920).

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 2010/11 auf TEUR 869 (2009/10: TEUR 2.246).

Kapsch BusinessCom AG, Wien

Die Gesellschaft liefert im Auftrag der Kapsch TrafficCom AG Hardware (IT-Ausstattung) und erbringt Wartungs- und sonstige Dienstleistungen für diverse Kundenprojekte, die drei größten stellen mit Abstand das „LKW-Mautsystem Österreich“, das „LKW-Mautsystem Tschechische Republik“ und das „LKW-Mautsystem Polen“ dar. Die getätigten Lieferungen und Leistungen betrugen im Geschäftsjahr 2010/11 TEUR 6.141 (2009/10: TEUR 2.868).

Die Gesellschaft erbringt für den Konzern Leistungen im Bereich IT, EDV und Telefonie in Höhe von TEUR 2.725 (2009/10: TEUR 376) sowie sonstige Leistungen in Höhe von TEUR 456 (2009/10: TEUR 928).

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 2010/11 auf TEUR 44 (2009/10: TEUR 44).

Die Kapsch Components GmbH & Co KG erbringt für die Gesellschaft Dienstleistungen im Bereich Logistik in Höhe von TEUR 71 (2009/10: TEUR 97) sowie sonstige Leistungen in Höhe von TEUR 100 (2009/10: TEUR 128).

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 2010/11 auf TEUR 44 (2009/10: TEUR 44).

Die Kapsch Components GmbH & Co KG erbringt für die Gesellschaft Dienstleistungen im Bereich Logistik in Höhe von TEUR 663 (2009/10: TEUR 617) und erbrachte für die Gesellschaft sonstige Lieferungen und Leistungen in Höhe von TEUR 45 (2009/10: TEUR 19).

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 2010/11 TEUR 2.736 (2009/10: TEUR 1.910). Weiters erbrachte die Gesellschaft Leistungen im Bereich Public Relations im Geschäftsjahr 2010/11 in Höhe von TEUR 91 (2009/10: TEUR 95) sowie sonstige Leistungen in Höhe von TEUR 133 (2009/10: TEUR 0).

Kapsch Sp. z o.o., Warschau

Die Gesellschaft liefert für den Konzern Hardware (IT-Ausstattung) und erbringt Wartungs- und sonstige Dienstleistungen für das Mautprojekt in Polen. Die getätigten Lieferungen und Leistungen betrugen im Geschäftsjahr 2010/11 TEUR 2.857 (2009/10: TEUR 0).

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. Im Abschlussjahr wurden Investitionen im Bereich der Garage und dem Parkdeck in Höhe von TEUR 53 (2009/10: TEUR 0) getätigt. Die beim Konzern angefallenen Mietaufwendungen beliefen sich im Geschäftsjahr 2010/11 auf TEUR 3.193 (2009/10: TEUR 3.245).

Die Mieteinnahmen des Konzerns aus der Untervermietung an nahestehende Unternehmen im Geschäftsjahr 2010/11 beliefen sich insgesamt auf TEUR 386 (2009/10: TEUR 267).

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

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

Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über die Umsätze und Aufwendungen im abgelaufenen Wirtschaftsjahr sowie Forderungen und Verbindlichkeiten zu den jeweiligen Bilanzstichtagen gegenüber nahestehenden Unternehmen:

	2010/11	2009/10
Muttergesellschaft		
Umsätze	0	0
Aufwendungen	884	907
Schwestergesellschaften		
Umsätze	1.583	1.401
Aufwendungen	21.667	10.807
Sonstige nahestehende Unternehmen		
Umsätze	0	1
Aufwendungen	4.193	5.790

	31. März 2011	31. März 2010
Muttergesellschaft		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	1.696	1.798
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	96	459
Schwestergesellschaften		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	262	307
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	4.405	1.971
Sonstige nahestehende Unternehmen		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Vermögenswerte	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Verbindlichkeiten	412	198

30 Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie (unverwässertes Ergebnis) wird durch Division des den Anteilseignern zuordenbaren Periodenergebnisses der Gesellschaft durch die gewichtete durchschnittliche Anzahl der während des 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 2011 hielt die Gesellschaft – wie im Vorjahr – keine eigenen Aktien.

	2010/11	2009/10
Den Anteilseignern zurechenbares Periodenergebnis (in EUR)	22.062.116	32.215.536
Gewichtete durchschnittliche Anzahl der Stammaktien	12.200.000	12.200.000
Ergebnis je Aktie (in EUR)	1,81	2,64
Den Anteilseignern zurechenbares Periodenergebnis, bereinigt um die Aufwertung der Beteiligung an der Q-Free ASA, Norwegen (siehe Erläuterung 14)	22.062.116	18.177.176
Anzahl Aktien	12.200.000	12.200.000
Ergebnis je Aktie, bereinigt (in EUR)	1,81	1,49

31 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Finanzierung

Im April 2011 wurde eine kurzfristige revolvingende Finanzierungslinie mit einer Laufzeit bis 31.12.2011 und einem Rahmen von bis zu 40 Mio. EUR für die Durchführung des Projekts in Polen aufgenommen, die zum Zeitpunkt der Berichtserstellung mit 20 Mio. EUR ausgenutzt war.

Unternehmensgründung

Am 1. April 2011 erfolgte die Gründung der Kapsch Telematic Services FLLC, Minsk, Weißrussland.

32 Zusatzangaben

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften sind im Konzernanhang unter dem Punkt „Konsolidierungskreis“ angeführt. Die Muttergesellschaft Kapsch TrafficCom AG, Wien, hält mit Ausnahme von Kapsch Telematic Services sp. z o.o., Polen, Electronic Toll Collection (PTY) Ltd., Südafrika, Kapsch Telematic Services Danmark A/S, Dänemark, Kapsch Telematic Services Solutions A/S, Dänemark, Kapsch Telematic Services GmbH, Wien, Kapsch Telematic Services GmbH Deutschland, Deutschland, Kapsch Telematic Services Kft., Ungarn, Kapsch Telematic Services spol. s r.o., Tschechische Republik, Kapsch TrafficCom Construction & Realization spol. s r.o., Tschechische Republik, TMT Services and Supplies (Pty) Ltd., Südafrika, SafeTCam (Pty) Ltd., Südafrika, Traffic Software Solutions (Pty) Ltd., Südafrika, TMT Services and Supplies (Gauteng) (Pty) Ltd., Südafrika, Electronic Tolling Operations (Pty) Ltd., Südafrika, Crestwave 63 (Pty) Ltd., Südafrika, Crestwave 61 (Pty) Ltd., Südafrika, TMT Services and Supplies (North) (Pty) Ltd., Südafrika und Berrydust 51 (Pty) Ltd., Südafrika direkt oder indirekt 100 % der Anteile an den vollkonsolidierten Tochtergesellschaften. Hinsichtlich der Zusatzangaben gemäß § 265 (2) UGB für die angeführten Gesellschaften wurde die Schutzklausel gemäß § 265 (3) UGB in Anspruch genommen.

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter im Geschäftsjahr 2010/11 setzte sich aus 1.551 Angestellten und 70 Arbeitern zusammen (2009/10: 921 Angestellte und 52 Arbeiter).

Aufwendungen für den Abschlussprüfer

Die Aufwendungen für den Abschlussprüfer belaufen sich auf TEUR 184 (2009/10: TEUR 109) und untergliedern sich in folgende Tätigkeitsbereiche:

	2010/11	2009/10
Prüfung des Konzernabschlusses	61	40
Andere Bestätigungsleistungen	111	43
Steuerberatungsleistungen	0	0
Sonstige Leistungen	12	26
	184	109

Vergütungen und sonstige Zahlungen an Organe der Gesellschaft

Die Bezüge des Vorstands im Geschäftsjahr 2010/11 gliedern sich wie folgt:

Bezüge Vorstand 2010/11 in TEUR	Fix	Variabel	Gesamt
Georg Kapsch	416	405	821
Erwin Toplak	360	57	417
André Laux	278	56	334
Summen	1.054	518	1.573

Die Aufwendungen für Abfertigungen für Vorstände (aus Anwartschaften auf Abfertigung) belaufen sich auf TEUR 43.

Erwin Toplak und André Laux verfügen über individuelle Pensionspläne. Die Kapsch TrafficCom AG zahlt dafür jährlich rund TEUR 19 in eine externe Pensionskasse ein.

An die Mitglieder des Aufsichtsrates wurden Aufsichtsratsvergütungen in Höhe von rund TEUR 21 (2009/10: TEUR 19) 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 2010/11 setzte sich der Vorstand aus folgenden Personen zusammen:

Mag. Georg Kapsch (Vorsitzender)

Ing. Erwin Toplak

André Laux

Im Geschäftsjahr 2010/11 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 (bis 19. November 2010)

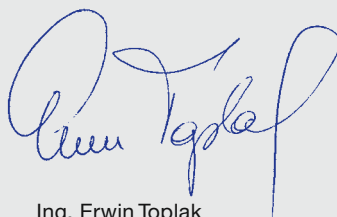
Claudia Rudolf-Misch (ab 20. November 2010)

Zur Veröffentlichung genehmigt:

Wien, am 13. Mai 2011



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 2010 bis 31. März 2011 geprüft. Dieser Konzernabschluss umfasst die Konzernbilanz zum 31. März 2011, die Konzerngesamtergebnisrechnung, die Konzerngeldflussrechnung und die Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung für das am 31. März 2011 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 2011 sowie der Ertragslage und der Zahlungsströme des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. April 2010 bis zum 31. März 2011 in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind.

Aussagen zum Konzernlagebericht.

Der Konzernlagebericht ist auf Grund der gesetzlichen Vorschriften darauf zu prüfen, ob er mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob die sonstigen Angaben im Konzernlagebericht nicht eine falsche Vorstellung von der Lage des Konzerns erwecken. Der Bestätigungsvermerk hat auch eine Aussage darüber zu enthalten, ob der Konzernlagebericht mit dem Konzernabschluss in Einklang steht und ob die Angaben nach § 243a UGB zutreffen.

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

Wien, am 13. Mai 2011

PwC INTER-TREUHAND GmbH

Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft

gez:

Mag. Felix Wirth

Wirtschaftsprüfer





***) Was Sie hier nicht sehen: Unser 'Hazardous Goods Transport Tracking' lässt Gefahrguttransporte keine Sekunde aus den Augen und gewährleistet dadurch höchstmögliche Sicherheit.**



Hazardous Goods Transport Tracking – Täglich durchqueren tausende Gefahrguttransporte dicht bevölkerte Wohngebiete. Unfälle, an denen Fahrzeuge mit Gefahrgut beteiligt sind, können daher katastrophale Folgen haben. Die GNSS-basierten Mautinstallationen von Kapsch bieten eine ideale Infrastruktur für die kontinuierliche Beobachtung, Verfolgung und Überwachung von Gefahrguttransporten entlang vordefinierter Routen, Korridore und Sperrgebiete. Bei einem Zwischenfall kann das Überwachungszentrum rasch mit den Einsatzkräften kommunizieren und exakte Informationen über die Natur der Gefahr und den präzisen Standort des betroffenen LKW liefern.

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-hq.info@kapsch.net

**Kapsch TrafficCom AG –
Development Center Telematic Solutions**
Lakeside Park B03
9020 Klagenfurt
Tel.: +43 50 811 7810
ktc.at-klu.info@kapsch.net

Kapsch Telematic Services GmbH
Am Europlatz 2
1120 Wien
Tel.: +43 50 811 0
Fax: +43 50 811 1219
kts.at.info@kapsch.net

Kapsch Components GmbH & Co KG
Gutheil-Schoder-Gasse 17
1230 Wien
Tel.: +43 50 811 4053
Fax: +43 50 811 4202
kcomp.at.info@kapsch.net

Argentinien

Kapsch TrafficCom Argentina S.A.
Juana Azurduy 2440
C1429BZJ Buenos Aires
Tel.: +54 11 4703 5500
Fax: +54 11 4703 4777
kts.ar.info@kapsch.net

Australien

Kapsch TrafficCom Australia (Pty) Ltd.
Level 10
636 St Kilda Road
Melbourne VIC 3004
Tel.: +61 3 8656 7900
Fax: +61 3 8656 7901
kts.au.info@kapsch.com.au

Bulgarien

Kapsch Telematik Technologies Bulgaria EAD
42 Prohlada Str.
Boyana District
Sofia 1619
Tel.: +359 2 959 00 29
Fax: +359 2 959 00 89
kts.bg.info@kapsch.net

Chile

Kapsch TrafficCom Chile S.A.
Avenida del Parque 4161
Oficina 202
Ciudad Empresarial
8580675 Huechuraba
Santiago de Chile
Tel.: +56 2 795 1200
Fax: +56 2 465 9742
kts.cl.info@kapsch.cl

China

Kapsch TrafficCom AG Beijing
Beijing Representative Office
Hotel Kunlun, Room 309
2 Xin Yuan Nan Road
100004 Beijing
Tel.: +86 10 6808 0050
Mobil: +86 139 0109 7834
kts.cn.info@kapsch.net

Dänemark

Kapsch Telematic Services Solutions A/S
Store Kongensgade 49
1264 Copenhagen
Tel.: +45 70 22 00 89
Fax: +45 33 12 24 24
ktss.dk.info@kapsch.net

Deutschland

Kapsch Telematic Services GmbH Deutschland
Friedrichstraße 171
10117 Berlin
Tel.: +49 30 46999 3476
Fax: +49 30 46999 3477
kts.de.info@kapsch.net

Frankreich

Kapsch TrafficCom France SAS
Site de Immontigny 1 Rue Jean Pierre Timbaud CS 80737
78066 Saint Quentin en Yvelines Cedex
Tel.: +33 6 03 48 27 59
Fax: +33 1 44 54 52 34
kts.fr.info@kapsch.net

Großbritannien

Kapsch TrafficCom Ltd.
Unit 2 espace
26 St. Thomas Place
Ely CAMBS CB7 4EX
Tel.: +44 0 1353 644 010
Fax: +44 0 1353 611 001
kts.uk.info@kapsch.net

Italien

Kapsch TrafficCom S.r.l.
BlendTower, Piazza Quattro Novembre, 7
20124 Milano (MI)
Tel.: +39 (02) 89827 365
Fax: +39 (02) 95441 448
kts.it.info@kapsch.it

Kapsch-Busi S.p.A.
Via C. Bonazzi, 2
40013 Castel Maggiore (BO)
Tel.: +39 (051) 6324011
Fax: +39 (051) 6324022
kapsch-busi.it.info@kapsch.it

Kanada

Kapsch TrafficCom IVHS Corp.
6020 Ambler Drive
Mississauga, Ontario
Canada L4W 2P1
Tel.: +1 905 624-3020
Fax: +1 905-625-6197
kts.ca.info@kapsch.net

Kasachstan

Kapsch TrafficCom Kazakhstan LLC
33, Dinmukhamed Kunayev street, Office 1103
Astana 010000
Tel./Fax: +7 7172 50 20 18
kts.kz.info@kapsch.net

Kroatien

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

Malaysien

Kapsch TrafficCom (M) Sdn Bhd
4th Floor, Tower Block
Syed Kechik Foundation Building
Jalan Kapas, Bangsar
59100 Kuala Lumpur
Tel.: +60 3 2092 1161
kts.my.info@kapsch.net

Mexiko

Kapsch TrafficCom IVHS, S.A. de C.V.
Lago Nyassa #27
Col. Granada, Mexico, D.F.
C.P. 11520
Tel./Fax: +52 55 8488 5444
kts.mx.info@kapsch.net

Neuseeland

Kapsch TrafficCom Ltd.
PO Box 37542 Parnell, Auckland 1151
13 O'Connell Street, Central Auckland
Tel.: +61 3 8656 7900
Fax: +61 3 8656 7901
kts.nz.info@kapsch.com.au

Polen

Kapsch Telematic Services Sp. z o.o.
Poleczki Business Park – Building A1
ul. Poleczki 35
02-822 Warsaw
Tel.: +48 22 351 47 00
Fax: +48 22 351 47 09
kts.pl.info@kapsch.net

Russland

Kapsch TrafficCom Russia OOO
Bakhrushina Street 32/1
Office No. 509
115054 Moscow
Tel./Fax: +7 (495) 956 63 29
kts.ru.info@kapsch.net

Schweden

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

Slovenien

Kapsch TrafficCom d.o.o.
Ribičičeva ulica 33
1000 Ljubljana
Tel.: +38 0590 34 283
Fax: +38 0590 34 286
kts.si.info@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
kts.za.info@kapsch.co.za

Electronic Toll Collection (Pty) Ltd.
COC
No. 36 Assegaai Wood Street
Rooihuiskraal
Extension 39
Centurion
Postal address:
P O Box 68383
Highveld Park 0169
Tel.: +27 11 083 2000
Fax: +27 11 083 3325

TMT Services and Supplies (Pty) Ltd.
Ground Floor, Building D
Platteklouf Park, Bloulelie crescent
Platteklouf, Cape Town, 7500, South Africa
Postal address:
PO Box 234 , Century City
Cape Town 7446
Tel.: +27 (0) 21 929 5300
Fax: +27 (0) 21 929 5394
info@tmtservices.co.za

Tschechische Republik

Kapsch Telematic Services spol. s r.o.
Ke Štvanici 656/3
186 00 Praha 8
Tel.: +420 225 026 111
Fax: +420 225 026 222
kts.cz.info@kapsch.net

Ungarn

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

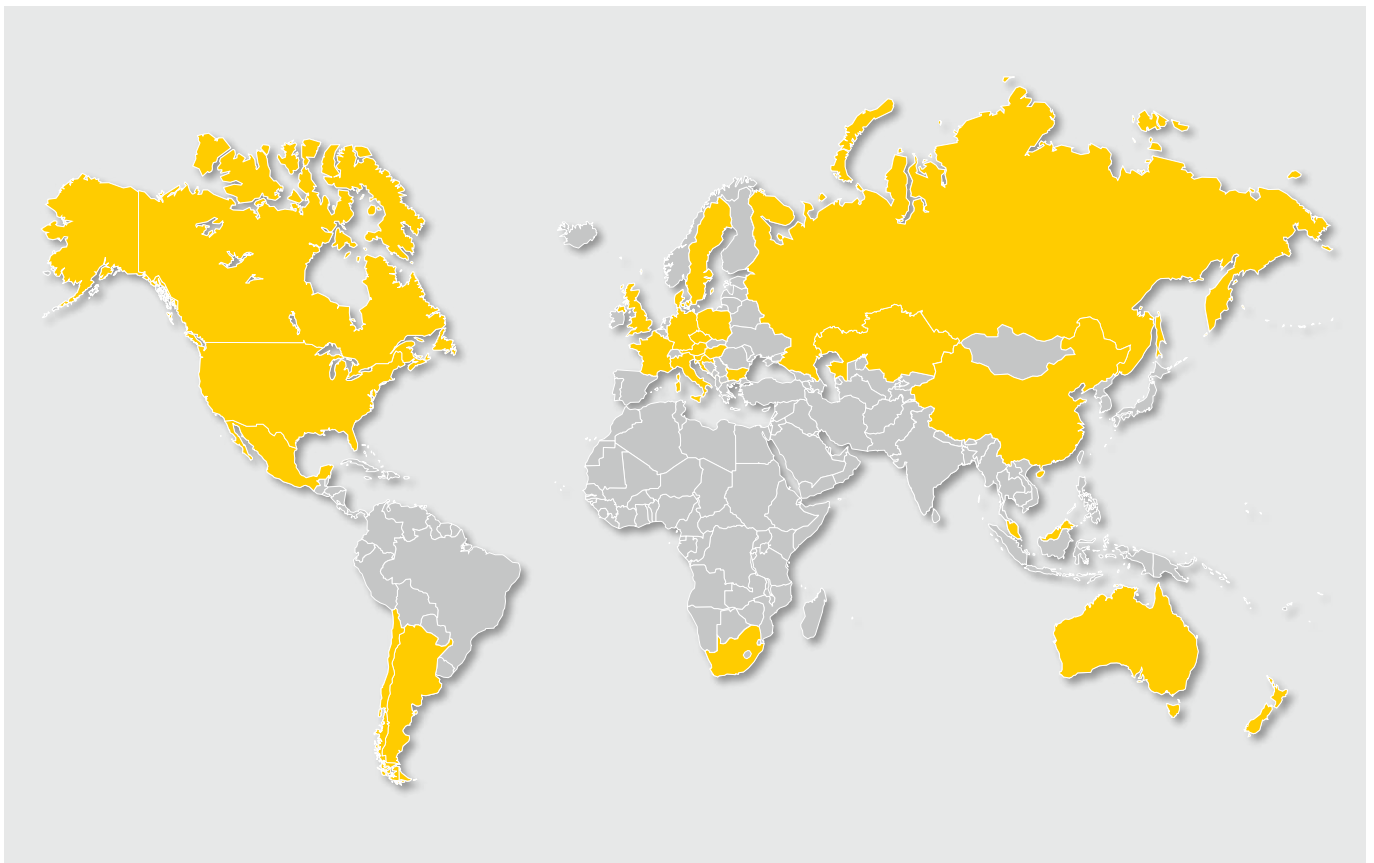
USA

Kapsch TrafficCom U.S. Corp.
21515 Ridgeway Circle, Suite 290
Sterling, VA 20166
Tel.: +1 (703) 885 1976
kts.us-dc.info@kapsch.net

Kapsch TrafficCom Inc.
2035 Corte del Nogal, Suite 105
Carlsbad, CA 92011
Tel.: +1 (760) 602 8535
kts.us-san.info@kapsch.net

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

Kapsch TrafficCom IVHS Inc.
703 Giddings Ave, Ste U6
Annapolis, MD 21401
Tel.: +1 (301) 535 1563
kts.us-an.info@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 voll-digitale 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
Transceiver	Sende- und Empfangseinheit
Transponder	Sende- und Empfangseinheit
VDC	Vehicle Detection and Classification – Fahrzeugerkennungs- und Klassifizierungssystem
VDR	Vehicle Detection and Registration – Fahrzeugerkennungs- und Registrierungssystem
WLAN	Wireless Local Area Network
WAVE	Wireless Access in Vehicular Environment

Kennzahlenübersicht 7 Jahre.

Ertragskennzahlen ¹		2010/11		2009/10		2008/09		2007/08		2006/07		2005/06		2004/05	
Umsatz	in Mio. EUR	388,6		216,0		200,3		185,7		198,6		116,2		121,9	
EBITDA	in Mio. EUR	62,5		32,0		35,0		39,0		30,8		21,0		18,7	
EBITDA-Marge	in %	16,1		14,8		17,5		21,0		15,5		18,1		15,4	
EBIT	in Mio. EUR	48,9		24,5		29,0		34,9		26,9		17,3		13,0	
EBIT-Marge	in %	12,6		11,4		14,5		18,8		13,5		14,9		10,7	
Ergebnis vor Steuern	in Mio. EUR	41,3		43,9		21,9		42,8		27,0		17,8		13,5	
Periodenergebnis (bereinigt) ²	in Mio. EUR	28,4		36,5 (22,5)		16,4		32,1		20,3		12,3		14,2	
Ergebnis je Aktie ³ (bereinigt) ²	in EUR	1,81		2,64 (1,49)		1,06		2,60		2,04		1,24		1,43	
Free Cashflow ⁴	in Mio. EUR	-19,9		41,6		19,9		-14,8		-39,1		14,4		18,6	
Investitionen (Capital Expenditure) ⁵	in Mio. EUR	8,3		4,8		22,2		4,0		2,3		1,3		3,0	
Mitarbeiter ⁶		2.167		1.023		946		824		774		569		572	
Geschäftssegmente		2010/11		2009/10		2008/09		2007/08		2006/07		2005/06		2004/05	
Road Solution Projects (RSP)															
Umsatz (Anteil am Umsatz)	in Mio. EUR	158,9	(41 %)	45,8	(21 %)	56,8	(28 %)	47,0	(25 %)	105,0	(53 %)	18,7	(16 %)	30,0	(25 %)
EBIT (EBIT-Marge)	in Mio. EUR	0,1	(0,1 %)	-20,9	(-45,6 %)	-1,7	(-2,9 %)	6,3	(13,4 %)	11,6	(11,0 %)	2,7	(14,5 %)	2,2	(7,2 %)
Services, System Extensions, Components Sales (SEC)															
Umsatz (Anteil am Umsatz)	in Mio. EUR	223,3	(57 %)	161,9	(75 %)	135,6	(68 %)	128,8	(69 %)	80,6	(41 %)	76,2	(66 %)	78,0	(64 %)
EBIT (EBIT-Marge)	in Mio. EUR	48,3	(21,6 %)	45,3	(28,0 %)	31,7	(23,4 %)	29,1	(22,6 %)	15,8	(19,6 %)	13,5	(17,7 %)	11,5	(14,7 %)
Others (OTH)															
Umsatz (Anteil am Umsatz)	in Mio. EUR	6,4	(2 %)	8,3	(4 %)	8,0	(4 %)	10,0	(5 %)	13,0	(7 %)	21,3	(18 %)	13,9	(11 %)
EBIT (EBIT-Marge)	in Mio. EUR	0,4	(6,7 %)	0,2	(1,9 %)	-1,0	(-12,6 %)	-0,4	(-4,3 %)	-0,5	(-3,7 %)	1,1	(5,2 %)	-0,6	(-4,5 %)
Regionen		2010/11		2009/10		2008/09		2007/08		2006/07		2005/06		2004/05	
Österreich – Umsatz (Anteil am Umsatz)	in Mio. EUR	37,5	(10 %)	42,4	(20 %)	37,8	(19 %)	36,6	(20 %)	47,3	(24%)	57,9	(50 %)	51,0	(42 %)
Europa (exkl. Österreich) – Umsatz (Anteil am Umsatz)	in Mio. EUR	182,0	(47 %)	117,1	(54 %)	122,8	(61 %)	105,2	(57 %)	122,9	(61%)	29,4	(25 %)	27,7	(23 %)
Amerika – Umsatz (Anteil am Umsatz)	in Mio. EUR	27,6	(7 %)	12,1	(5 %)	14,0	(7 %)	18,8	(10 %)	15,4	(8 %)	9,4	(8 %)	23,8	(20 %)
Sonstige Länder – Umsatz (Anteil am Umsatz)	in Mio. EUR	141,5	(36 %)	44,5	(21 %)	25,6	(13 %)	25,2	(14 %)	13,0	(7 %)	19,5	(17 %)	19,4	(16 %)
Bilanzkennzahlen		31. März 2011		31. März 2010		31. März 2009		31. März 2008		31. März 2007		31. März 2006		31. März 2005	
Bilanzsumme	in Mio. EUR	450,1		295,1		324,5		298,4		227,2		131,9		133,5	
Eigenkapital ⁷	in Mio. EUR	191,5		168,2		134,2		133,4		45,6		39,1		37,4	
Eigenkapitalquote ⁷	in %	42,5		57,0		41,4		44,7		20,1		29,6		28,0	
Nettoguthaben (+) /-verschuldung (-)	in Mio. EUR	-47,2		35,3		5,0		28,4		-12,5		37,2		29,4	
Eingesetztes Kapital (Capital Employed)	in Mio. EUR	288,7		187,5		193,4		161,3		78,2		48,6		47,8	
Nettoumlaufvermögen (Net Working Capital)	in Mio. EUR	175,9		104,6		122,3		131,4		56,8		43,2		42,5	

¹ beinhaltet ausschließlich fortgeführte Geschäftsbereiche
² 2009/10 um die 14 Mio. EUR Aufwertung der Beteiligung an der Q-Free ASA, Norwegen, bereinigt
³ Ergebnis je Aktie in den Wirtschaftsjahren 2010/11, 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
⁴ Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit abzüglich Investitionen aus Geschäftstätigkeit (exkl. Zahlungen für den Erwerb von Gesellschaften und Ankauf von Wertpapieren und Beteiligungen)
⁵ Investitionen aus Geschäftstätigkeit (exkl. Zahlungen für den Erwerb von Gesellschaften und Ankauf von Wertpapieren und Beteiligungen)
⁶ jeweils zum 31. März
⁷ inkl. Anteile in Fremdbesitz

Finanzkalender.

22. August 2011 Zwischenbericht Wirtschaftsjahr 2011/12-Q1
22. August 2011 Ordentliche Hauptversammlung für Wirtschafts- jahr 2010/11
29. August 2011 Ex-Tag für Dividende für Wirtschaftsjahr 2010/11
5. September 2011 1. Auszahlungstag für Dividende Wirtschaftsjahr 2010/11
30. November 2011 Zwischenbericht Wirtschaftsjahr 2011/12-Q2
29. Februar 2012 Zwischenbericht Wirtschaftsjahr 2011/12-Q3
22. Juni 2012 Ergebnis Wirtschaftsjahr 2011/12
24. August 2012 Ordentliche Hauptversammlung für Wirtschafts- jahr 2011/12
31. August 2012 Ex-Tag für Dividende für Wirtschaftsjahr 2011/12
7. September 2012 1. Auszahlungstag für Dividende Wirtschaftsjahr 2011/12

Informationen zur
Kapsch TrafficCom Aktie.

Investor Relations Officer Marcus Handl
Aktionärstelefon +43 50 811 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

Kapsch TrafficCom ist ein internationaler Anbieter von anspruchsvollen Intelligent Transportation Systems (ITS). Kapsch TrafficCom entwickelt und liefert vorrangig elektronische Mautsysteme, insbesondere für den mehrspurigen Fließverkehr, und bietet den technischen und kommerziellen Betrieb dieser Systeme an. Darüber hinaus bietet Kapsch TrafficCom Verkehrsmanagement-Lösungen, Stadtverkehrslösungen und ausgewählte ITS- und Telematik-Applikationen. Mit weltweit 260 Referenzen in 41 Ländern auf allen fünf Kontinenten und mit insgesamt beinahe 44 Millionen ausgelieferten On-Board Units und mehr als 18.000 ausgestatteten Mautspuren hat sich Kapsch TrafficCom bei elektronischen Mautsystemen unter den weltweit anerkannten Anbietern positioniert. Kapsch TrafficCom hat ihren Sitz in Wien, Österreich, und verfügt über Tochtergesellschaften und Repräsentanzen in 25 Ländern.

Kapsch TrafficCom AG | Am Europlatz 2 | 1120 Wien | Österreich | www.kapschtraffic.com

Investor Relations | Marcus Handl | Telefon +43 50 811 1120 | Fax +43 50 811 99 1120 | E-Mail ir.kapschtraffic@kapsch.net

Corporate Communications | Alf Netek | Telefon +43 50 811 1700 | Fax +43 50 811 99 1710 | E-Mail alf.netek@kapsch.net