

Geschäftsbericht 2004



IVU Traffic Technologies AG



Geschäftszahlen

Konzernabschluss nach IFRS	2000 Mio. €	2001 Mio. €	2002 Mio. €	2003 Mio. €	2004 Mio. €
Umsatz	17,5	25,5	35,6	29,9	26,8
darin enthalten noch nicht abgerechnete Leistungen					1,0
Rohergebnis	19,1	28,0	32,0	24,9	22,3
Personalaufwand	10,6	23,3	18,9	19,5	17,7
Betriebsergebnis (EBIT)	1,9	-18,8	0,8	-6,6	-8,1 ¹
Jahresergebnis	1,4	-37,1	-3,4	-7,4	-8,7 ¹
Operatives Ergebnis				-2,2	-0,4

¹ Die Gewinn- und Verlustrechnung enthält eine einmalige Abschreibung auf die Firmenwerte in Höhe von 3,3 Mio. €.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht der IVU Traffic Technologies AG für das Geschäftsjahr 2004 wurden von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young, Berlin, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Ohne diese Beurteilung einzuschränken, verwiesen Ernst&Young auf die Ausführungen in diesem Geschäftsbericht zu den Risiken, insbesondere zum Liquiditätsrisiko und zum Eigenkapital.

Aufsichtsrat

Klaus-Gerd Kleversaat (Vorsitzender)
Dr. Heinrich Ganseforth
Hans G. Kloth

Vorstand

Prof. Dr. Ernst Denert (Vorsitzender)
Dr. Olaf Schemczyk
Dr. Gero Scholz

Brief an die Aktionäre

Sehr geehrte Aktionäre, liebe Freunde der IVU,

mit dem vorliegenden Bericht für das Geschäftsjahr 2004 legen wir Ihnen bereits zum vierten Mal in Folge rote Zahlen vor. Das ist für unsere Aktionäre ebenso unerfreulich wie für das Unternehmen selbst, denn die Tatsache, dass wir im vergangenen Jahr erneut unser Ziel – deutlich schwarze Zahlen im operativen Ergebnis – verfehlt haben, zwingt uns zu weiteren Entlassungen, um auf der Kostenseite sofort gegenzusteuern. So haben wir zu Beginn des Jahres insgesamt 38 Mitarbeitern an den Standorten Berlin und Aachen kündigen müssen.

Entscheidend dafür waren allerdings weder das EBIT noch das Konzernergebnis. Beide Kennziffern werden noch einige Jahre lang durch sehr hohe Abschreibungen aus der Vergangenheit belastet, die mit unserem laufenden Geschäft nichts zu tun haben. Wichtiger ist das operative Ergebnis. Es war auch 2004 noch mit 0,4 Mio. € negativ, also schon sehr dicht an der schwarzen Null. Das ist ein echter Erfolg unseres Konsolidierungskurses, aber noch nicht gut genug.

Mit der Reduzierung der Personal- und anderer Kosten im laufenden Jahr jedoch haben wir auf der Kostenseite die Basis für die Ertragswende in 2005 gelegt. Und mit unseren Entwicklungs-, Projekt- und Vertriebstätigkeiten des vergangenen Jahres haben wir die Voraussetzung für gutes Geschäft in 2005 geschaffen. Optimistisch stimmen uns dabei besonders unsere vielen namhaften und zufriedenen Kunden, gerade im öffentlichen Verkehr. Im letzten Jahr konnten wir den 200. Kunden für MICROBUS vermelden. Das System hat sich als Standard für Planungssysteme durchgesetzt. Und auch bei großen Betriebsleitsystemen hat sich der Markt in Europa deutlich belebt. Wir hören immer wieder, dass unsere eindrucksvolle Referenzliste mitausschlaggebend für Aufträge an uns ist. Inzwischen setzen schon mehr als 300 Verkehrsunternehmen auf IVU-Systeme – das ist eine hervorragende Basis dafür, Ihnen und uns in diesem Jahr endlich Freude zu bereiten.

Es grüßt Sie
der Vorstand

Berlin im März 2005

Prof. Dr. Ernst Denert
Dr. Olaf Schemczyk
Dr. Gero Scholz



Prof. Dr. Ernst Denert
Dr. Olaf Schemczyk
Dr. Gero Scholz

Handwritten signatures of the three members of the board of directors: Prof. Dr. Ernst Denert, Dr. Olaf Schemczyk, and Dr. Gero Scholz.

Die IVU und der Markt

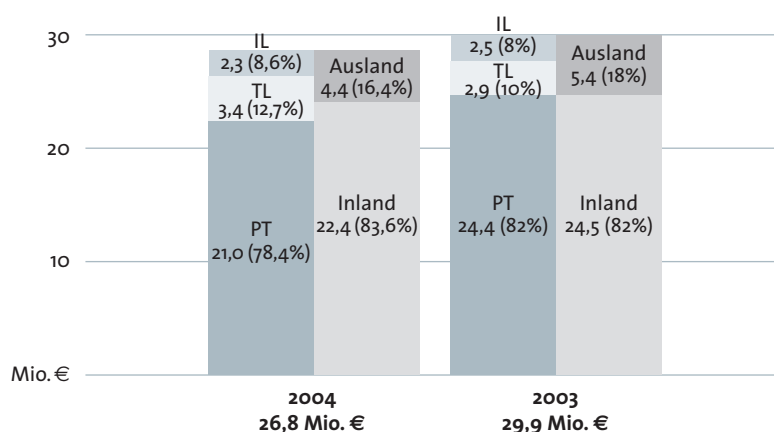
Der Umsatz 2004 liegt mit 26,8 Mio. € nicht nur unter unseren Erwartungen, sondern auch um 10% unter dem des Vorjahres (29,9 Mio. €). Warum? Es liegt teilweise am Markt, teilweise an der IVU. In Zeiten, die wirtschaftlich allgemein schwierig und in denen speziell die öffentliche Hand und besonders die Kommunen knapp bei Kasse sind, kann es nicht verwundern, dass auch die IVU schwer zu kämpfen hat. In Anbetracht dessen ist der erzielte Umsatz durchaus beachtlich, wenn auch nicht befriedigend, weil rückläufig.

Nach wie vor ist der öffentliche Personenverkehr nicht nur in Deutschland ein gesellschaftspolitisches Anliegen mit hoher Priorität, sondern in ganz Europa und darüber hinaus in weiten Teilen der Welt, etwa im mittleren und fernen Osten und in Südamerika. Überall wird in den ÖV und die dafür nötige IT-Infrastruktur investiert, auch wenn in Deutschland die Fördermittel rückläufig sind.

Die IVU hat in Deutschland eine marktführende Position, insbesondere bei Planungssystemen (MICROBUS). Deshalb müssen wir unser Auslandsgeschäft stärker entwickeln, was in einigen Bereichen gut angelaufen, insgesamt aber noch zu schwach ist, nicht zuletzt deshalb, weil die Organisation noch nicht ausreichend darauf ausgerichtet ist. Dies gilt insbesondere für den Export in die Länder, in denen wir keine Niederlassungen unterhalten.

In Deutschland ist eine interessante Entwicklung zu beobachten: Bei den Planungssystemen gibt es eine gewisse Sättigung, wogegen bei den Systemen für den Betrieb, insbesondere für Fahrgastinformation und Ticketing, verstärkte Nachfrage besteht. Diese wird hauptsächlich von unserer Aachener Niederlassung (ehemals TTi) bedient – der Erwerb der TTi Systems AG im Jahr 2001, der tiefe Spuren in der Bilanz hinterlassen hat, beginnt sich somit auszuzahlen.

Umsatzanteile





Der Wettbewerb ist – wie fast überall – hart. Die Anzahl der Wettbewerber ist zwar überschaubar, auch weltweit, dafür agieren wir aber in einer – wenn auch geräumigen – Nische des IT-Markts. Die Auftraggeber sind in der Regel an ein sehr formales, öffentlich-rechtliches Vergabeverfahren gebunden, in dem der Preis meist die entscheidende Rolle spielt. Die hohen Erwartungen der Kunden und die komplexen Systeme und Projekte, die zu ihrer Befriedigung nötig sind, stehen zum Preis oft nicht in einem angemessenen Verhältnis. In einigen Bereichen, insbesondere E-Government, gibt es einen geradezu desaströsen Preiskampf um Tagessätze, die teilweise ein Niveau erreicht haben, in dem wir nicht mehr mitbieten wollen und können. Dieser wird angeheizt von einigen großen IT-Konzernen, die offensichtlich ihre geringe Auslastung mit Dumpingpreisen verbessern wollen.

Ein entscheidender Faktor, um in dieser Wettbewerbssituation zu bestehen, ist Effizienz. Diese müssen und können wir noch erheblich verbessern. Unsere Umsatzschwäche ist eben nicht nur durch die Marktsituation, sondern auch darin begründet, dass sowohl unsere Produktentwicklung wie auch unsere kundenbezogene Projektarbeit noch nicht gut genug sind. Das größte Potenzial zur Verbesserung und Effizienzsteigerung liegt in einer höheren Qualifikation unseres Teams. Diese kann in begrenztem Maße durch Weiterbildung erreicht werden, hauptsächlich jedoch durch neue, hochqualifizierte Mitarbeiter, vor allem im Software-Engineering. Solche haben wir 2004 eingestellt, und werden dies auch im laufenden Jahr tun. Zugleich müssen wir unsere Personalkosten verringern, weil Ertrag und Ergebnis dies erfordern. Deshalb trennen wir uns von erheblich mehr Mitarbeitern als wir neu einstellen, und zwar von solchen, deren Aufgabengebiet aufgrund geänderter Markterfordernisse entfällt bzw. deren Qualifikation den Anforderungen unserer höchst anspruchsvollen Aufgaben, Systeme und Projekte nicht ausreichend genügt.



Geschäftsfelder

Public Transport

Systemplattform für alle Anforderungen

Die IVU bietet ihren Kunden eine Plattform aus Soft- und Hardware-Lösungen für alle Anforderungen des öffentlichen Personenverkehrs an – von der Planung über den Betrieb bis zum Controlling. Systeme also, die die Verkehrsunternehmen unterstützen, bevor deren Busse und Bahnen fahren, während sie fahren und nachdem sie gefahren sind. Systeme, die Stadtverkehr können, Regionalverkehr und auch Bahnverkehr. Eine solche Angebotsplattform hat keiner unserer Wettbewerber vorzuweisen, und häufig entscheiden sich Kunden für uns, weil wir ihnen alle Systeme aus einer Hand anbieten können. So etwa vor kurzem die Wolfsburger Verkehrsgesellschaft, 1986 unser erster MICROBUS-Kunde. Im Januar 2005 bestellte das Unternehmen für über 1 Mio. € Betriebsleit- und Ticketingsysteme.

Verkehrsbetriebe für den Wettbewerb fit machen

Die erhebliche Strukturveränderung, die der Branche in den nächsten Jahren bevorsteht, hat verstärkte Investitionen auch in Software zur Folge, um die bisher meist städtischen Verkehrsbetriebe fit zu machen für den Wettbewerb auch mit großen ausländischen Transportkonzernen. Ein gutes Beispiel dafür ist der Auftrag der neu gegründeten Fahrbetriebsgesellschaft meoline, der im Dezember einging. In dem Unternehmen bündeln die Verkehrsbetriebe der Städte Mülheim, Essen und Oberhausen ihren Fahrbetrieb für den Bus- und Straßenbahnverkehr mit dem Ziel, die Verkehrsunternehmen auf den Wettbewerb auszurichten sowie die Kosten für die Städte zu senken. Das heißt konkret, vorgegebene Fahrpläne mit möglichst wenig Fahrzeugen und Fahrern umzusetzen. Wie erfolgreich Optimierung mit MICROBUS sein kann, zeigte im vergangenen Jahr unser Kunde Chemnitz. Bereits im ersten Jahr hat er mit Hilfe des Systems fünf Prozent aller Kosten eingespart.

200. Kunde für MICROBUS

Für MICROBUS konnten wir im Sommer letzten Jahres mit ViP Potsdam den 200. Kunden vermelden. Das System hat sich seit den Achtziger Jahren zu einem erfolgreichen Produkt entwickelt und trägt heute erheblich zum Umsatz und Ergebnis der IVU bei. Es ist in den letzten Jahren zum Standard für Planungs- und Dispositionssysteme im öffentlichen Verkehr und zum Marktführer in Europa geworden. 2004 kamen als Neukunden unter anderem die Olympiastraßenbahn in Athen, Grenoble in Frankreich, Savona, Imperia und Cagliari in Italien, Neuchatel in der Schweiz, Koblenz, Chemnitz, Eisenhüttenstadt, Frankfurt/Oder, Fürstentum, die Westfälische Verkehrsgesellschaft sowie der große Verkehrskonzern Rhenus Keolis hinzu.

Trend zu Fahrgastinformation in Echtzeit

Somit haben wir inzwischen in Deutschland eine hohe Marktdurchdringung bei Planungssystemen erreicht. Hier geht es künftig um neue Module, neue Versionen und weitere Entwicklung für bestehende Kunden. Außerdem sehen wir erhebliches Potenzial für MICROBUS im europäischen Ausland und darüber hinaus. Erfreulich ist die im vergangenen Jahr wiedererwachte Nachfrage nach Betriebsleitsystemen. Das hat vor allem mit einem Trend zu tun, den wir bei unseren Kunden sehen: die Verkehrsbetriebe wollen ihren Fahrgästen zunehmend Fahrinformation in Echtzeit anbieten, also Informationen nicht nur über den Fahrplan, sondern über die tatsächliche Fahrlage inklusive Verspätungen.



So hat die IVU 2004 für die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) das System DAISY realisiert, das die Betriebsdaten für jede der über 9.500 Bus- und Straßenbahnhaltestellen der Hauptstadt in Echtzeit bereitstellt. Dadurch sind die tatsächlichen Abfahrdaten aller Bus- und Straßenbahnhaltestellen nicht nur wie allgemein üblich über Anzeigentafeln, sondern auch per SMS abfragbar. Außerdem ist das System im Internet verfügbar.

Hinter der dynamischen Fahrgastinformation steckt – wie in Berlin – meistens ein Betriebsleitsystem, das die Position aller Busse oder Bahnen permanent erfasst und nachverfolgt, außerdem den Datenaustausch zwischen der Leitstelle und den Fahrzeugen organisiert. Manche Kunden scheuen allerdings diese Investition. Für die Stadtwerke Bonn entwickelt die IVU deshalb eine kleinere, innovative Lösung und installiert lediglich das System zur Fahrgastinformation BON.tip, das die tatsächlichen Fahrzeiten für elf zentrale Bus- und Straßenbahnhaltestellen der Bundesstadt in Echtzeit bereitstellt. Zur Ermittlung der Ist-Abfahrtszeiten senden die Fahrzeuge Signale aus, die von Empfängern an den Haltestellen aufgenommen werden. Das System der IVU wertet diese Daten aus, vergleicht sie mit dem Fahrplan und gibt sie an die Fahrgäste weiter. Ein komplettes Leitsystem inklusive Leitstelle ist nicht notwendig.

A yellow double-decker bus is driving from left to right in the foreground. In the background, the Brandenburg Gate stands prominently under a blue sky with scattered white clouds. A group of people is gathered on the sidewalk to the left of the gate. The top of the gate features a quadriga sculpture.

5

Erfolge für den i.box printer

Schöne Erfolge konnten wir im abgelaufenen Jahr für unseren i.box printer verbuchen, den modernsten Bordrechner mit integriertem Fahrscheindrucker auf dem Markt. Die IVU hat ihn in den vergangenen Jahren neu entwickelt und beim Pilotkunden SWEG Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft in Lahr auf Nutzerfreundlichkeit getestet. In den Bussen übernimmt er die komplette Bordrechnerfunktion – das heißt er kommuniziert permanent mit der Leitstelle und steuert alle im Bus angeschlossenen Geräte. Darüber hinaus druckt er Fahrscheine und rechnet den Erlös ab. 2004 hat die IVU mehr als 300 Stück des Rechners verkauft, zuletzt in Luzern (Schweiz), Wolfsburg und für das elektronische Kundenkartensystem von Klagenfurt. Die Stadtwerke dort führen außerdem das System AFAB zur Abrechnung der Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf ein.

Bahn frei für MICROBUS

Erhebliches Marktpotenzial sehen wir weiterhin im Bahnverkehr. Die IVU hat das System MICROBUS in den vergangenen Jahren im Zuge von zwei großen Projekten für die S-Bahn München und die neue S-Bahn Rhein-Neckar weiter entwickelt und um spezifische Funktionen für den Schienenverkehr ergänzt. Mit Citypendeln in Stockholm hat sich 2004 das dritte Eisenbahnunternehmen für MB-rail entschieden, wie wir MICROBUS für die Bahn nennen. Es ist außerdem der erste internationale Erfolg für das neue System, und besonders erfreulich ist, dass wir uns bei der internationalen Ausschreibung gegen alle wichtigen Lieferanten von Eisenbahn-Planungssystemen durchgesetzt haben.

Projektabschluss bei der SBB

Erfolgreich abgeschlossen wurde im Herbst das Projekt PIPER mit den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), in dessen Rahmen MB-rail speziell für die SBB zugeschnitten und als Planungssystem für sämtliche Lokführer und Zugbegleiter der SBB eingeführt wurde. Das System ist so ausgelegt, dass eine selbständige Planung im Güter- sowie im Personenverkehr unabhängig voneinander möglich ist. Es umfasst die Komponenten Dienstplanung, Dienstreihenfolge, Personaldisposition sowie Zeitmanagement. Die Anwender der SBB sind zufrieden und wollen den Nutzerkreis des Systems in der Schweiz ausweiten.

Verbindliche Zahlen für Besteller und Betreiber

Unser System Qbase ist ein Instrument für den liberalisierten Verkehrsmarkt, auf dem sich Besteller von Verkehrsleistungen, also Länder oder Kommunen, und die Verkehrsunternehmen gegenüber stehen und darüber zu befinden haben, inwieweit die Verkehrsverträge erfüllt wurden und mit welcher Qualität. Unabdingbar dafür ist eine von beiden Seiten unbestrittene, gut aufbereitete Datenbasis. Diese stellt Qbase her, etwa bei der neuen Rhein-Neckar-S-Bahn, die am 14. Dezember 2003 startete. Die besondere Schwierigkeit hier ist, dass DB Regio als Betreiber der Bahn drei Auftraggebern gegenübersteht: den Bundesländern Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz. Das bedeutet, dass jeder einzelne Zug aufgeteilt werden muss auf die drei Besteller, die auch getrennte Rechnungen haben wollen. Auch die Qualitätskriterien, etwa die Pünktlichkeit, sind auf die drei Aufgabenträger genau definiert aufzuteilen. Ein wichtiger neuer Auftrag für das System kam 2004 aus Kiel: die LVS Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH wird eine neue Datenbank für Leistungsabrechnung, Analyse der Fahrgastnachfrage und Qualitätsmanagement auf der Basis von Qbase aufbauen. In Schleswig-Holstein betreiben insgesamt sechs Unternehmen den Schienennahverkehr. Der damit für die übergreifende LVS verbundene Aufwand für Abrechnung, Controlling und Qualitätsmanagement soll mit dem Einsatz von Qbase deutlich reduziert werden.



Beratung gefragt

Der Beratungsbedarf öffentlicher Verkehrsunternehmen und der sie beauftragenden Kommunen, Landkreise oder Länder wird immer größer. Einerseits zwingt der wachsende Wettbewerbsdruck zu immer effizienterem Wirtschaften. Zum anderen hat der Europäische Gerichtshof klare Auslegungsregeln zur Frage aufgestellt, unter welchen Voraussetzungen Zuschüsse an den ÖV keine verbotenen Beihilfen sind. Das bedeutet, dass öffentliche Zuschüsse künftig nur noch möglich sind, wenn die Zahlung leistungsbezogen und der Preis marktgerecht ist. Doch wie hoch sind marktgerechte Kosten für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen? Die IVU verfügt über langjährige Erfahrungen in der Berechnung von Kosten für Verkehrsleistungen. Dafür haben wir eine spezielle Methodik entwickelt, die es gestattet, in jeder Verkehrsregion unter Berücksichtigung der örtlichen Parameter die Kosten für die jeweiligen Verkehrsaufgaben individuell genau zu berechnen. Diese Beratungsleistungen werden wir künftig über alle Bereiche hinweg unseren Kunden anbieten.

Großes Interesse auf der Innotrans

Wie groß das Interesse an unseren Lösungen für den öffentlichen Verkehr ist, hat im September der starke Besuch auf unserem Messestand der Innotrans gezeigt, der Weltleitmesse für öffentlichen Verkehr. Über 46.000 Fachbesucher aus aller Welt und 1.362 Aussteller aus 35 Ländern sind zu der Messen nach Berlin gekommen – so viel wie noch nie. Die IVU präsentierte ihre Soft- und Hardwarelösungen rund um Planung, Betrieb und Controlling im ÖV sowohl für den straßen- wie den schienengebundenen Verkehr. Wir sind mit den Ergebnissen der Messe sehr zufrieden. Die Zahl der Besucher, die sich für unsere Systeme interessierten, war bedeutend höher als zwei Jahre zuvor. Viele bestehende Kundenbeziehungen konnten wir vertiefen, zahlreiche potenzielle Neukunden von den Vorzügen unserer Lösungen überzeugen.



Vom i.box printer, dem modernsten Bordrechner mit integriertem Fahrschein-drucker auf dem Markt, hat die IVU 2004 mehr als 300 Stück verkauft, zuletzt für die Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstätter See in Luzern (Schweiz).



Mit Qbase baut die LVS Kiel eine für Betreiber und Besteller verbindliche Datenbank für Leistungsabrechnung, Analyse der Fahrgastnachfrage und Qualitätsmanagement des Schienenbahnverkehrs in Schleswig-Holstein auf.



Die IVU präsentierte ihre Soft- und Hardwarelösungen im September auf der Innotrans, der Weltleitmesse für öffentlichen Verkehr. Die Zahl der Besucher, die sich für unsere Systeme interessierten, war bedeutend höher als zwei Jahre zuvor.

Transport Logistics

Wirren um die Lkw-Maut

Unser Geschäftsfeld Transport Logistics, das Systeme zur Disposition, Steuerung und Überwachung großer Lkw-Flotten entwickelt, spürte im vergangenen Jahr stark, wie sehr die Wirren um die Einführung der Lkw-Maut die Fuhrunternehmer verunsichert und von Investitionen abgehalten haben. Allerdings bleiben wir optimistisch für dieses Geschäftsfeld. Denn unser System Contour Web ist derzeit das einzige am Markt, das die Auftragsdisposition und Optimierung einer gesamten Flotte in Echtzeit zulässt. Wir sind überzeugt, dass Fuhrunternehmen die installierte Maut-Infrastruktur letztendlich auch dazu nutzen wollen, um mit Hilfe von zusätzlicher Software ihre logistischen Prozesse besser und kostengünstiger zu organisieren. Contour Web eröffnet den Unternehmern die Möglichkeit, ihre Flotte effizienter zu planen und zu steuern, Aufträge online zu disponieren, Leerfahrten zu vermeiden.

Neues Marktpotenzial bei Stadtwerken

Erfreulich ist, dass unserem Geschäftsfeld Transport Logistics der Eintritt in ein völlig neues Marktfeld geglückt ist. Die Stadtwerke München werden mit dem System Contour Web mehr als tausend Außendienstmitarbeiter automatisch steuern und damit eines der modernsten Logistiksysteme für diese Anforderung in Deutschland zur Verfügung haben. München ist Vorreiter in Deutschland – andere Stadtwerke beobachten das Projekt bereits jetzt mit Interesse. Von der Investition erwarten sich die Stadtwerke neben der Verbesserung des Kundenservices auch eine deutlich effizientere Organisation und Abwicklung der Aufträge. Das Versorgungsgebiet der Stadtwerke München umfasst die Stadt und den Landkreis München mit insgesamt 1,3 Millionen Kunden. Die Außendienstmitarbeiter warten und pflegen das Versorgungsnetz; außerdem messen sie direkt beim Kunden den Verbrauch, erfassen Zählerstände und rechnen ab. Jeder Mitarbeiter erhält dafür ein mobiles Endgerät, auf dem er seine Aufträge und Einsatzorte abliest. Außerdem kann er Zählerstände, Auftragsstatus sowie weitere Auftragsergebnisse direkt in das System eingeben. Die Mitarbeiter sind über GPRS mit dem System verbunden, das alle Daten automatisch verarbeitet.



Unklare Situation in der Abfallbranche

Das Thema, das den Unternehmen der Entsorgungsbranche wichtig ist, ist die Tourenoptimierung, der effektivere Einsatz von Fahrzeugen und Personal. Hintergrund dafür sind insbesondere Änderungen im Abfallrecht, wonach jährlich rund fünfzehn Millionen Tonnen Siedlungsabfälle, die derzeit noch unbehandelt auf Deponien abgelagert werden, künftig vorbehandelt werden müssen. Das stellt die Abfallentsorger vor erhebliche Anforderungen, was die Organisation ihrer Touren angeht. Wir sehen in dieser Entwicklung eine gute Chance für unser System Combitour. Gleichwohl ist der Markt in Deutschland schwierig, da eine starke Konzentrationsbewegung im Gange und der Wettbewerb mit anderen Systemanbietern hart ist. Gleichzeitig ist unser System Combitour in den Niederlanden und seit kurzem auch in Belgien sehr erfolgreich.



Während der Markt für Abfallentsorgungslogistik in Deutschland schwierig ist, ist unser System Combitour in den Niederlanden und in Belgien sehr erfolgreich.



Noch hielten die Wirren um die Lkw-Maut 2004 die Unternehmen des Transportgewerbes von Investitionen ab. Allerdings dürfte das Interesse an den Maut-Zusatzdiensten rasch zunehmen.



Mit dem Tourenplanungssystem Combitour hat die Hamburger Stadtreinigung den Kundenservice der Müllabfuhr in der Hansestadt erheblich verbessert. So kommt die Sperrmüllabfuhr jetzt termingenau in einem zugesicherten Zwei-Stunden-Fenster.

Information Logistics

Im Blick der Öffentlichkeit

Die höchste öffentliche Aufmerksamkeit erfuhr auch 2004 wieder unser E-Government-Bereich, vor allem durch das Wahlsystem, das die IVU für das Europäische Parlament realisierte. Die Ergebnisse der Europawahl am 13. Juni waren europaweit zum ersten Mal bereits am Wahlabend online verfügbar und verwertbar. Die IVU hatte das offizielle Internetportal für die Präsentation der Europawahl gebaut, auf dem sich vor der Wahl bereits in zwanzig Sprachen Informationen über die Wahl fanden. In der Wahlnacht wurden die Ergebnisse aus allen EU-Ländern zunächst von einem IT-System der IVU in Brüssel erfasst und ausgewertet, anschließend an Rechenzentren in Paris und Berlin übertragen und von dort den rund 450 Millionen EU-Bürgern zur Verfügung gestellt. Der deutsche Bundeswahlleiter setzte ebenfalls Software der IVU zur Europawahl ein, und zwar um die Ergebnisse aus Deutschland zu ermitteln und zu präsentieren. Die IVU hatte dafür jenes System installiert, das in enger Zusammenarbeit mit dem Statistischen Bundesamt für die Bundestagswahl 2002 entwickelt worden war.

Schnellste Wahl aller Zeiten

Die saarländische Landtagswahl am 5. September dürfte die schnellste aller bisher in Deutschland durchgeführten Wahlen gewesen sein. Bereits um 20.10 Uhr lagen der Landeswahlleiterin die vorläufigen Endergebnisse aller 52 Gemeinden vor und war die Sitzverteilung des neuen Landtags ermittelt. Möglich machte dies das neu installierte Wahlabwicklungssystem der IVU, das im Saarland zum ersten Mal für eine Landtagswahl eingesetzt wurde. Das System wurde angepasst und erweitert, so dass künftig alle im Saarland stattfindenden Wahlen damit durchführbar sind. Neu war auch, dass das System in den Kommunen direkt genutzt werden konnte. Die Gemeindevahlleiter konnten die ausgezählten Ergebnisse direkt über eine Internetverbindung in den Server des Statistischen Landesamtes eingeben.

Das weltweit erste Amt, das zum Bürger kommt

Im Februar 2004 stellte Berlins Innensenator Dr. Ehrhart Körting das weltweit erste Amt, das zum Bürger kommt, die mobilen Bürgerdienste Berlin, der Öffentlichkeit auf einer sehr gut besuchten Pressekonferenz vor. Der Senator nannte die unter der Federführung der IVU entwickelte Technik einen großen Schritt zu einer effektiven und bürgerfreundlichen Verwaltung. Ziel des weltweit einmaligen MoBüD-Projekts, das bereits 2003 den deutschen E-Government-Preis erhalten hatte, ist es, die Verwaltungsvorgänge möglichst vieler Berliner Ämter auf eine einheitliche Plattform zu stellen und diese nicht nur online in den Bürgerämtern, sondern auch mobil anzubieten. Dazu erhalten Sachbearbeiter mobile Endgeräte, mit denen sie überall dort, wo Bürger behördliche Dienstleistungen benötigen, diese vor Ort regeln können.



Ein weiteres E-Government-Projekt ist das für die Berliner Senatsverwaltung für Inneres entwickelte Informationsportal für Bürgerdienstleistungen, das seit Herbst auch im Internet verfügbar ist. Bürger haben damit vom heimischen PC aus direkten Zugriff auf das komplette Informationsangebot der Berliner Verwaltungen. Das Internetsystem setzt auf der selben Datenbasis auf wie das Informationssystem für die Bürgeramtsmitarbeiter, das die IVU in den letzten Jahren entwickelt hat. In inzwischen sechzig Bürgerämtern sind sämtliche Vorgänge, Arbeitsabläufe, Formulare und Fachinformationen über einen einheitlichen Informationspool an jedem Arbeitsplatz online verfügbar. Der Vorteil für die Bürger ist, dass man alle Vorgänge in einem Amt erledigen kann.

Unser zweiter Bereich im Geschäftsfeld Information Logistics präsentierte erstmals auf der weltgrößten Touristikmesse ITB im März in Berlin die Branchenlösung Filialinfo travel. Dabei garantiert die Zusammenarbeit mit dem branchenführenden Systemhaus Travel BASys, einem Tochterunternehmen des Touristikkonzerns TUI, den Anwendern einen integrierten Prozessablauf. Durch die Verknüpfung von Kunden-, Umsatz- und Marktdaten erfahren Reisebüros und Veranstalter, wo für welche Kunden das richtige Angebot platziert werden kann. Anwender werden vor allem Verantwortliche aus den Bereichen Angebots- und Standortplanung sowie Marketing und Vertrieb sein. Die Resonanz in der Fachpresse und führender Touristikunternehmen war positiv. Ein starker Kunde blieb im abgelaufenen Jahr die Deutsche Post, die bereits die Standorte aller 13.000 Postfilialen mit einem System der IVU geplant hat.

Stadtkreis Chemnitz (Stadtkreis Chemnitz)

Legende:

- unter 400
- 400 bis unter 450
- 450 bis unter 500
- 500 und mehr

Land: 47,9 %

Fläche: 100,00 km²

Einwohner: 211.100 (2004)

Wirtschaft:

Branchen	2004	2009
Industrie	11,8 %	18,2 %
Handwerk	10,2 %	42,5 %
Dienstleistungen	78,0 %	39,3 %

Quelle: Statistisches Landesamt Sachsen-Anhalt

11

Auslandsgesellschaften	Umsatz in Mio. €	Anzahl der Mitarbeiter
IVU Benelux	1,6	8
IVU Italia	1,2	7
IVU UK	0,3	4
IVU France	0,1	3
Insgesamt	3,2	22

Ausland

Exportgeschäft

Potenzial im Auslandsgeschäft

Die IVU hat in Deutschland bei Systemen für den öffentlichen Verkehr eine marktführende Stellung – das bedeutet, dass Potenziale künftig vor allem im Ausland liegen werden. Das gilt nicht nur für unsere Landesgesellschaften in Großbritannien, Benelux und Italien, sondern auch für das klassische Exportgeschäft. Zu einer Reihe schon sehr langjähriger Kundenbeziehungen – etwa zu den Wiener Linien oder zu den Schweizer Bundesbahnen – treten in letzter Zeit mehr oder weniger exotische Orte: Dubai, Kuala Lumpur, Bangkok. Seit vergangenem Jahr bauen wir unseren internationalen Vertrieb aus, um neue Märkte zu erschließen. Das muss nicht zwangsläufig die Gründung weiterer Niederlassungen bedeuten. Dass internationales Geschäft auch mit Partnern erfolgreich ist, zeigen unsere Erfolge in Dubai und in der Schweiz. In beiden Fällen konnten wir auf zuverlässige Vertriebspartner bauen, die den Kunden vor Ort kennen und den Weg für unsere Produkte ebnen. Wir möchten deshalb unser Partnernetz weiter ausbauen, um weiter nach Asien vorzudringen, vielleicht nach Südamerika, aber auch nach Spanien, Portugal und in die EU-Beitrittsländer.

Erfolgreiches Projekt in Polen

Ein Exportmarkt liegt direkt vor der Haustür der IVU – achtzig Kilometer von Berlin entfernt. Wenige Wochen nach dem EU-Beitritt Polens hat der Verkehrsbetrieb der Stadt Posen in Westpolen, MPK Poznan, die letzten noch ausstehenden Funktionen des BON-Leitsystems in Betrieb genommen. Künftig hat die Leitstelle über Funk jederzeit den Überblick über die Positionen aller Busse und Straßenbahnen der Stadt. Das System erhält alle Plandaten aus MICROBUS, das bei MPK bereits seit

drei Jahren im Einsatz ist. Alle Systeme in Posen arbeiten in polnischsprachigen Versionen, auch die Druckausgaben aus MICROBUS werden auf polnisch erstellt. MPK Poznan ist einer der größten städtischen Verkehrsbetriebe Polens. Das Unternehmen hat bereits sehr früh nach der politischen Wende mit der Modernisierung seiner Fahrzeuge und Systeme begonnen, um seinen Kunden einen zuverlässigen und komfortablen öffentlichen Verkehr anzubieten. Die IVU kann mit dem Projekt in Posen als einziger unserer Wettbewerber eine erfolgreiche Referenz in Polen vorweisen. Wir sehen darin eine gute Ausgangssituation in diesem neuen, interessanten Markt und erwarten im laufenden Jahr weitere Aufträge.

Auslandsgesellschaften

IVU Benelux

Unsere Landesgesellschaft IVU Benelux B.V. in den Niederlanden, die auch für Belgien und Luxemburg zuständig ist, ist weiterhin erfolgreich mit Combitour, dem System für die Entsorgungswirtschaft. So haben die Kollegen 2004 den überörtlichen Abfallentsorger IMOG in Süd-Belgien in einer Ausschreibung gegen sehr namhafte Wettbewerber als Neukunden gewonnen. Ausschlaggebend dafür war die gute Referenz, die IVU Benelux mit dem größten niederländischen Abfallentsorger AVR in Rotterdam vorweisen kann. AVR umfasst mehr als fünfzig Tochtergesellschaften mit sechzig Standorten in den Niederlanden, Belgien und Irland und plant, weitere 290 Fahrzeuge in das System der IVU einzubeziehen. Neukunden für Combitour waren 2004 außerdem die Gemeinde Breda sowie AfZbak in Wieringen. Über die Abfallwirtschaft hinaus soll IVU Benelux künftig das gesamte Produktspektrum der IVU in den Benelux-Ländern vertreiben.



IVU UK

Noch nicht den gewünschten Erfolg hat unsere britische Landesgesellschaft IVU Traffic Technologies UK Ltd. seit ihrem Neustart und Führungswechsel 2003. IVU UK blieb 2004 hinter den Planungen zurück. Der Grund dafür ist insbesondere in Verzögerungen bei für uns aussichtsreichen Ausschreibungen zu sehen. Einer der Erfolge war Nottingham City Transport. Der Verkehrsbetrieb führte Anfang Juli die neue MICROBUS Version 7 ein. Gleichzeitig nahm der Verkehrsbetrieb der mittelländischen Stadt in seinen Betriebshöfen Trent Bridge und Gotham das Modul zur Personaldisposition in Betrieb. Erfolgreiche MICROBUS-Projekte in Großbritannien und Irland sind außerdem TWM Birmingham und Dublin Bus. Wir gehen weiterhin davon aus, dass uns die Situation des öffentlichen Verkehrs in Großbritannien, in dem in den nächsten Jahren erhebliche Investitionen anstehen, große Chancen bietet, zumal wir mit unseren bisherigen Kunden dort über gute Referenzen verfügen. Für 2005 erwarten wir in Großbritannien eine deutliche Steigerung der Umsätze. Über den öffentlichen Personenverkehr hinaus wird IVU UK künftig auch das System Combitour für Abfallentsorgungsunternehmen vertreiben.

IVU Italia

Unsere italienische Landesgesellschaft IVU Traffic Technologies Italia s.r.l. hat zu ihren bisher fünfzehn aktiven Kunden 2004 weitere hinzugewonnen. So hat die Niederlassung in Rom mit MICROBUS eine Ausschreibung für Bedarfsverkehr in der Region Reggio Emilia gewonnen. Auch der Verkehrsbetrieb der Stadt Savona setzt künftig auf MICROBUS. Darüber hinaus hat sich die Verkehrsgesellschaft ARST in Cagliari für das Planungs- und Dispositionssystem der IVU entschieden. Das Verkehrsunternehmen in der sardischen Hauptstadt ist der erste italienische Anwender der neuen Funktionen für den Regionalverkehr in MICROBUS, das in Cagliari künftig den Einsatz von 460 Fahrzeugen und 950 Mitarbeitern planen und disponieren

wird. Außerdem kommt auf Sardinien die speziell für die Bedürfnisse von Regionalverkehrsbetrieben entwickelte integrierte Dienst- und Umlaufplanung zum Einsatz. Mit ihrem Kundenstamm ist unsere Niederlassung in Rom sehr gut positioniert und im Augenblick an einer Reihe sehr vielversprechender Ausschreibungen beteiligt. Im März lud IVU Italia zum ersten italienischen Anwenderforum ein. In Genua trafen sich über vierzig Kunden der italienischen Niederlassung, um sich über die Produktplattform und neue Produkte der IVU zu informieren.

IVU France

Zum Jahreswechsel haben wir unsere Niederlassung IVU Traffic Technologies France SAS in Paris wegen ausbleibender Aufträge auf dem französischen Markt geschlossen. Zwar konnte IVU France im vergangenen Jahr einen ersten guten Erfolg erzielen: die französische Verkehrsgesellschaft VFD Autocars in Grenoble hat sich für MICROBUS entschieden und wird mit dem System den Einsatz von 400 Fahrzeugen und 600 Fahrern planen und disponieren. Auch der Schulbusverkehr für 15.000 Schüler in der gesamten Region wird ab dem nächsten Schuljahr mit MICROBUS geplant. Allerdings genügt dieses Projekt nicht, um eine Landesgesellschaft zu rechtfertigen. Dessen Leiter wird künftig als Partner für uns in Frankreich arbeiten, den Kunden in Grenoble betreuen und weiter in Frankreich akquirieren.



Alistair Quigley, Mario Stefani und Robert Mulder (v.l.) leiten unsere Auslandsniederlassungen in Birmingham, Rom und Veenendaal.

Forschung und Entwicklung

Software-Entwicklung unter neuer Führung

Seit dem 1. Februar 2004 leitet Dr. Gero Scholz als Vorstandsmitglied die gesamte Entwicklung in Berlin und in Aachen. Mit dem 47jährigen konnte ein IT-Mann gewonnen werden, der die Effizienz der Softwareentwicklung steigern und die Systeme weiter verbessern wird. Scholz war zuvor CIO bei der Dresdner Bank im Unternehmensbereich „Transaction Banking“. Sein besonderes Augenmerk legt Scholz darauf, dass die einzelnen Module der Plattform rund um MICROBUS künftig stärker ineinander greifen. Außerdem wird Scholz die Systeme konsequent international ausrichten.

Erfolgreich eingeführt: MICROBUS Version 7

Ein Meilenstein für die Entwicklungsabteilung war die neue Version 7 des MICROBUS-Systems, die im Frühjahr auf dem Markt kam und seither bei den meisten Bestandskunden eingeführt wurde. Neu ist insbesondere die integrierte Dienst- und Umlaufplanung, mit deren Hilfe Planer in nur einem Arbeitsschritt alle Dienste und Umläufe verplanen und optimieren können. Eine Funktion, die zu deutlichen Einsparungen führen kann. Das ist von großem Vorteil für regionale Verkehrsunternehmen, die im Vergleich zum reinen Stadtverkehr teils sehr spezielle Anforderungen haben, da das Verkehrsgebiet flächenmäßig größer ist und wesentlich mehr Haltestellen hat. Die Fahrzeuge sind meist über mehrere Betriebshöfe verteilt und werden häufig auch außerhalb abgestellt. Oft erstreckt sich das Verkehrsgebiet über mehrere Bundesländer, was die regionale Abgrenzung der Planungsgebiete erforderlich macht. Bei der Dienstplanung muss außerdem beachtet werden, dass innerhalb des Unternehmens oft unterschiedliche Tarifregelungen gelten. Ablösungen von Fahrern können nicht immer im Betriebshof stattfinden. Viele Linien werden nicht so häufig und regelmäßig bedient wie im Stadtverkehr. Die Fahrt-

gültigkeiten sind im Regionalverkehr oft viel differenzierter als im Stadtverkehr. Fahrten können zum Beispiel gebietskörperschaftsübergreifend oder saisonabhängig sein. Die Version 7 von MICROBUS deckt alle diese Funktionen ab. Neu ist in MICROBUS außerdem die erste Version einer grafischen Fahrzeug-Disposition.

Neue i.box-Generation

Wir haben im vergangenen Jahr eine neue Generation unserer Bordrechnerplattform i.box aufgelegt, die zum ersten Mal auf einem identischen Kern für alle Geräte, i.box printer, i.box touch, i.box basic und i.box server, aufbaut. Die neue Plattform ist deutlich leistungsstärker, gleichzeitig konnte der Stromverbrauch erheblich reduziert werden. Neue Techniken ermöglichen die Übermittlung etwa von mp3-Dateien sowie Sprech- und Datenfunk über GSM und GPRS. Alle Geräte können künftig an die speziellen Bedürfnisse eines Kunden angepasst werden, d.h. der Kunde zahlt nur noch für das, was er benötigt. Außerdem können wir mit den neuen Bordrechnern künftig Navigationssoftware anbieten.

Entwicklungsaufwand

In der Regel findet Entwicklung im Rahmen von Projekten statt. Wenn Kunden neue Funktionen wünschen, entwickeln wir sie und bieten sie dann auch anderen Kunden an. Aus diesem Grund ist der Entwicklungsaufwand nicht zu beziffern. Forschung im Sinn von Grundlagenforschung findet bei der IVU nicht statt.



Personal

Personalabbau und -verbesserung

Die Zahl unserer Mitarbeiter ist im Jahresverlauf durch Fluktuation leicht gesunken – einer Reihe von Abgängen standen einige Neueinstellungen, insbesondere von Software-Ingenieuren gegenüber. Allerdings konnten wir gegen Ende des Geschäftsjahres absehen, dass keine zufriedenstellende Auslastung erreicht wurde und die Personalkosten noch zu hoch waren. Deshalb haben wir im Dezember 2004 entschieden, die Personalkapazität unverzüglich deutlich zu verringern.

Entlassungen in Berlin und Aachen

Anfang 2005 haben wir 38 Mitarbeitern gekündigt, davon 27 in Berlin und 11 in Aachen. In sehr konstruktiver Zusammenarbeit mit dem Betriebsrat wurde ein Sozialplan vereinbart, sowie die Betreuung durch eine von der IVU beauftragte Beratungs- und Vermittlungsagentur. Fast alle gekündigten Mitarbeiter haben inzwischen die angebotenen Abwicklungsverträge unterschrieben. Der Aufwand für Abfindungen und restliche Gehaltszahlungen wurde in Höhe von 1 Mio. € bereits im Geschäftsjahr 2004 zurückgestellt. Die Reduktion der Personalkosten aufgrund der Entlassungen beläuft sich im Jahr 2005 auf etwa 1 Mio. € und 2006 auf 2,1 Mio. €. In der Liquidität wirkt sich diese Maßnahme erst 2006 voll aus, 2005 zunächst nur mit 0,5 Mio. €.

Umfangreiches Fortbildungsprogramm

Unser vor einem Jahr aufgesetztes Fortbildungsprogramm haben wir auch 2004 fortgesetzt und ausgebaut. Insgesamt wurden rund 120 Mitarbeiter, also fast die Hälfte der gesamten Belegschaft, geschult in Softwareentwicklung, Projektleitung, Englisch und Präsentationstechniken. Die Fortbildungen werden wir 2005 fortsetzen. Darüber hinaus haben wir ein Führungskräfte-Nachwuchsprogramm gestartet. Insgesamt hat die IVU ca. 100 T€ in die weitere Qualifizierung ihrer Mitarbeiter investiert.

Personalentwicklung

	Nach Entlassungen in 2005	31.12. 2004	31.12. 2003	Veränderung durch Entlassungen in 2005	Veränderung 2004 zu 2003
Anzahl der Mitarbeiter	254	292	305	-13 %	-4%
Personalkapazität ¹	214	252	264	- 15 %	-5%

¹ Unter Personalkapazität versteht man die rechnerische Anzahl von Vollzeit-arbeitskräften zu einem Stichtag bzw. in einem Zeitraum.

Konzernabschluss nach IFRS	2000 Mio. €	2001 Mio. €	2002 Mio. €	2003 Mio. €	2004 Mio. €	Veränderung 2004 zu 2003 in Mio. €
Umsatz	17,5	25,5	35,6	29,9	26,8	-3,1
darin enthalten noch nicht abgerechnete Leistungen					1,0	
Rohergebnis	19,1	28,0	32,0	24,9	22,3	-2,6
Personalaufwand	10,6	23,3	18,9	19,5	17,7	-1,8
Betriebsergebnis (EBIT)	1,9	-18,8	0,8	-6,6	-8,1 ¹	-1,5
Jahresergebnis	1,4	-37,1	-3,4	-7,4	-8,7 ¹	-1,3
Operatives Ergebnis				-2,2	-0,4	+1,8

¹ Die Gewinn- und Verlustrechnung enthält eine einmalige Abschreibung auf die Geschäfts- und Firmenwerte in Höhe von 3,3 Mio. €.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Umsatz schwächer als erwartet

Der Umsatz 2004 liegt unter Plan und sank um rund 10% auf 26,8 Mio. €. Darin enthalten sind 1 Mio. € erbrachter aber noch nicht abgerechneter Leistungen². Dies ist wesentlich auf den gesunkenen Auftragsbestand zurückzuführen, eine Folge des restriktiven Investitionsverhaltens unserer Kunden und des hohen Wettbewerbsdrucks. Außerdem sind wir bei einigen Entwicklungen und Projekten nicht so zügig voran gekommen, dass daraus in 2004, wie geplant, Umsatz werden konnte.

Kosten sinken stark

Gleichzeitig ist die Sanierung des Unternehmens vorangekommen, insbesondere bei den Kosten. Allein die Personalaufwendungen sanken im Geschäftsjahr 2004 im Vergleich zum Vorjahr um 2,8 Mio. € oder 14% auf 16,7 Mio. €. Allerdings haben wir den gesamten Aufwand für die Personalreduktion (1 Mio. €) zum 31.12.2004 zurückgestellt, so dass die Gewinn- und Verlustrechnung nur eine Differenz von 1,8 Mio. € ausweist. Neben den Personalkosten sanken 2004 auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen, also die Sachkosten des Unternehmens, erheblich.

Hohe Abschreibungen

Erheblich belastet wird das Ergebnis des Jahres 2004 durch hohe Abschreibungen. Die Höhe der Abschreibungen erklärt sich folgendermaßen:

- Die Geschäfts- oder Firmenwerte wurden um insgesamt 4 Mio. € abgeschrieben. Die Abschreibungen umfassen dabei eine außerplanmäßige Abschreibung, resultierend aus der Durchführung eines Werthaltigkeitstests (Impairment Test) in Höhe von 3,3 Mio. €.
- Desweiteren haben wir in 2002 und in den Jahren davor Eigenleistungen aktiviert, die über vier Jahre abgeschrieben werden. Sie betreffen die Entwicklung unserer Produkte, insbesondere Software. Voraussichtlich werden wir künftig keine weiteren aktivierungspflichtigen Eigenleistungen erbringen, so dass in den Folgejahren ein Rückgang der Abschreibungen zu erwarten ist.

Betriebs- und Jahresergebnis durch Abschreibung belastet

Das Betriebsergebnis (EBIT) in Höhe von -8,1 Mio. € liegt zwar unter Plan, jedoch um 2,8 Millionen € besser als im Vorjahr, wenn man die außerplanmäßige Abschreibung der Geschäfts- und Firmenwerte (3,3 Mio. €) und die Rückstellungen für die Personalreduktion (1 Mio. €) außer Betracht lässt. Die reduzierten Kosten haben sich somit in 2004 ausgewirkt.

² Nach den Vorschriften des HGB sind unfertige Leistungen zu Herstellungskosten zu bewerten und unter den Vorräten auszuweisen. Die Umsatzrealisierung erfolgt erst nach Fertigstellung und Abnahme der Projekte. Nach IFRS werden für langfristige Projekte Teilgewinnrealisierungen nach der „Percentage of Completion“ Methode (POC) entsprechend dem Projektfortschritt vorgenommen. Diese sind nach IFRS als noch nicht abgerechnete Leistungen unter Umsatz auszuweisen.



Operatives Ergebnis nahe an der schwarzen Null

Das operative Ergebnis, auch Cash Flow genannt, spiegelt das tatsächliche Geschäftsergebnis am besten wider: es zeigt zuverlässig an, ob wir tatsächlich Geld verdienen oder verlieren. Wir definieren es wie folgt:

$$\begin{aligned} \text{Operatives Ergebnis} = & \text{EBIT} \\ & - \text{Zinsaufwand} \\ & + \text{Abschreibungen auf} \\ & \quad \text{langfristiges Vermögen} \\ & + \text{Außerordentliche} \\ & \quad \text{Rückstellungen} \\ & \quad (\text{z.B. für Personalreduktion}) \end{aligned}$$

Die erheblichen Einsparungen bei Personal- und Sachkosten haben trotz des schwächeren Umsatzes unser operatives Ergebnis nahe an die schwarze Null gebracht. Es lag bei rund -400 T€. Das zeigt den Erfolg unserer Sanierungsanstrengungen.

Verschuldung reduziert

Im März 2004 wurden bei der DZ Bank vertragsgemäß 1,5 Mio. € getilgt und damit dort die langfristige Verschuldung auf 4,5 Mio. € reduziert. Dadurch ist zwar die Liquidität knapper geworden, zugleich sind jedoch die Darlehenszinsen gesunken.

Liquidität

Die IVU verfügte zum 31.12.2004 über verfügbare Guthaben in Höhe von 1,6 Mio. €, zudem waren 0,9 Mio. € als Sicherheit für Bürgschaften hinterlegt. Die Fremdfinanzierung durch unsere drei Banken ist folgendermaßen strukturiert:

Ausblick 2005

Die Auftragslage zu Beginn des Jahres 2005 ist gut, der Auftragsbestand zum 31.12.2004 deckt rund 60 % des für 2005 geplanten Umsatzes ab. Unsere Produktpalette ist funktional und technologisch auf der Höhe der Zeit und unser Team effizient. Die Vorhaben einiger großer Kunden bieten über das normale Geschäft hinaus besondere Chancen. Wir planen, in 2005 einen Umsatz in Höhe von etwa 28 bis 29 Mio. € zu erzielen. Daraus und aufgrund der Personal- und Sachkostenreduktion würde ein operatives Ergebnis (siehe vorgenannte Definition ohne Berücksichtigung von Abfindungszahlungen in 2005) von ein bis zwei Mio. € resultieren, genug um die nötigen Investitionen zu finanzieren. Es wird ein ausgeglichenes EBIT erwartet.

Fremdfinanzierung			Inanspruchnahme zum 31.12.2004 in Mio. €	Sicherheitsgeber
Bank	Form	Volumen in Mio. €		
Deutsche Bank AG	Kreditlinie	1,5	0	Land Berlin, IVU-Gründer
Deutsche Kreditbank AG	Kreditlinie	1,5	1,1	Land Berlin, IVU-Gründer
DZ Bank AG	Darlehen	4,5	4,5	üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe
DZ Bank AG	Kreditlinie	2,95	2,2	üstra, Hannoversche Verkehrsbetriebe
		10,45	7,8	

Risiken

Geschäftsrisiken

Die IVU hat überwiegend öffentliche Auftraggeber, deren Zahlungsfähigkeit außer Zweifel steht. Sie leiden jedoch unter der allgemein angespannten Finanzsituation der öffentlichen Hand, insbesondere ist ein gewisser Rückgang der Förderung der Verkehrsunternehmen durch den Bund und die Europäische Union zu befürchten. Das kann sich auch auf die Investitionen in IT-Systeme und damit auf das IVU-Geschäft auswirken.

Prozessrisiken

Für Gerichtsverfahren im Zusammenhang mit der Trennung von Mitarbeitern wurden trotz unserer gegenteiligen Rechtsauffassung ausreichende Rückstellungen gebildet.

Liquiditätsrisiken

Wenn der Umsatz 2005 von 28 bis 29 Mio. € und die daraus resultierenden Zahlungseingänge wie geplant realisiert werden können, ist eine ausreichende Liquidität gesichert, denn die Kosten sind diesem Umsatz angepasst. Dabei werden die bestehenden Kreditlinien in der zweiten Hälfte des Geschäftsjahres 2005 nahezu in voller Höhe in Anspruch genommen. Bei einem niedrigeren Umsatz entstünde ein Liquiditätsengpass. In den regelmäßigen Gesprächen mit den finanzierenden Banken wird die Liquiditätssituation kritisch geprüft mit dem Ziel, das Fortbestehen der Kreditlinien in der vereinbarten Höhe sicherzustellen. Von einem Fortbestehen der Kreditlinien wird ausgegangen. Bei der DZ Bank AG ist eine Stundung der Darlehensstilgung von 0,5 Mio. € für 2005 beantragt, nachdem 2004 bereits 1,5 Mio. € getilgt wurden.

Geschäfts- oder Firmenwerte

Die Werthaltigkeit der Geschäfts- und Firmenwerte wurde nach IAS 36 (Wertminderung von Vermögenswerten) unter der Anwendung von anerkannten Bewertungsverfahren, insbesondere eines Discounted Cash Flow Verfahrens, nachgewiesen. Dabei basieren die Berechnungen auf den Umsatzerwartungen. Sofern

diese nicht realisiert werden können, besteht eine unmittelbare Rückwirkung auf die Werthaltigkeit der Geschäfts- oder Firmenwerte.

Eigenkapital

Die IVU Traffic Technologies AG weist im Einzelabschluss zum 31.12.2004 ein Eigenkapital von 3,7 Mio. € aus, das sind 5,0 Mio. € weniger als ein Jahr zuvor. Das Grundkapital ist damit zu mehr als der Hälfte durch Verluste aufgezehrt. Dies wurde der Hauptversammlung am 2. Juni 2004 angezeigt. Nach der Unternehmensplanung 2005 wird das Eigenkapital auf Grund der saisonalen Umsatzverteilung im dritten Quartal voraussichtlich weitgehend aufgebraucht sein. Nach unseren Planungen wird eine Überschuldung im Sinne der Insolvenzordnung jedoch nicht eintreten. Für das gesamte Geschäftsjahr 2005 rechnen wir im Einzelabschluss der Traffic Technologies AG mit einem ausgeglichenen Jahresergebnis, so dass über diesen Zeitraum kein weiteres Abschmelzen der Eigenkapitaldecke erwartet wird.

Risikomanagement

Das Risikomanagement basiert auf dem monatlichen Berichtswesen, das wesentliche Kennzahlen beinhaltet sowie die Planzahlen des Unternehmens monatlich den Ist-Zahlen gegenüberstellt. Die Abweichungsanalysen dienen dem Vorstand als Instrument der Unternehmenssteuerung. Um sicher zu stellen, dass die vorhandene Liquidität und Kreditlinien ausreichen, wird die Entwicklung der verfügbaren liquiden Mittel täglich überwacht. Regelmäßige Soll-/Ist-Gespräche mit den Verantwortlichen zur Umsatz- und Kostenentwicklung ermöglichen es, den Vorstand und Aufsichtsrat über diese Entwicklung monatlich vollständig zu informieren und gegebenenfalls notwendige Maßnahmen einzuleiten. Die Transaktionen werden in den überwiegenden Fällen in € durchgeführt. Im Hinblick auf den geringen Umfang von Fremdwährungsgeschäften umfasst das Risikomanagement keine Kurssicherungsgeschäfte.

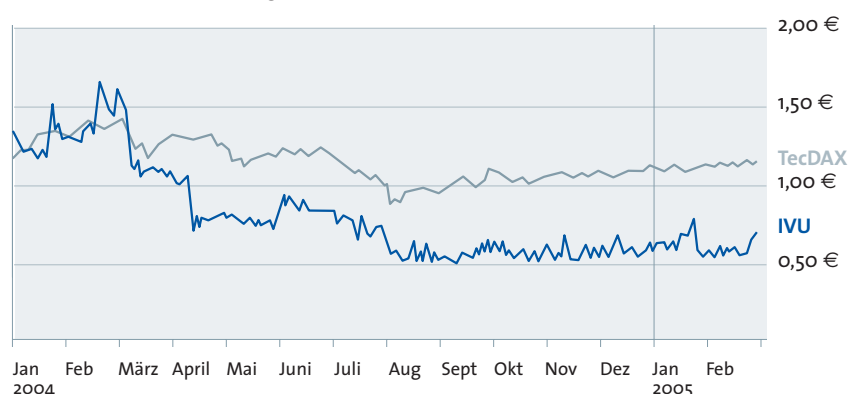


IVU-Aktie

Wieder erwachendes Interesse

Noch im Frühjahr waren wir mit der Bewertung der IVU-Aktie ganz zufrieden; im Kursniveau von rund 1,25 € sahen wir eine gute und solide Ausgangsbasis für eine nachhaltige Kursentwicklung entsprechend unserer tatsächlichen Ergebnisse. Allerdings konnte sich die Aktie vom Kurseinbruch, den unsere Adhoc-Meldung zur Hauptversammlungseinladung am 16. April auslöste, in der wir auf den Verzehr von mehr als fünfzig Prozent des Eigenkapitals hingewiesen hatten, lange Zeit nicht erholen, der Kurs trat auf der Stelle. Gegen Ende des Jahres stieg das Interesse privater und institutioneller Anleger allerdings wieder. Auch die gehandelten Stückzahlen legten erfreulicherweise deutlich zu. Allerdings erschreckte unsere Ankündigung weiterer Entlassungen im Januar 2005 die Anleger offenbar etwas, wenngleich diese Maßnahme die Basis für schwarze Zahlen in 2005 ist. Wenn wir die in den folgenden Quartalen zeigen, steht einer deutlichen Erholung des Aktienkurses unseres Erachtens nichts mehr im Weg.

IVU-Aktienkurs im Indexvergleich

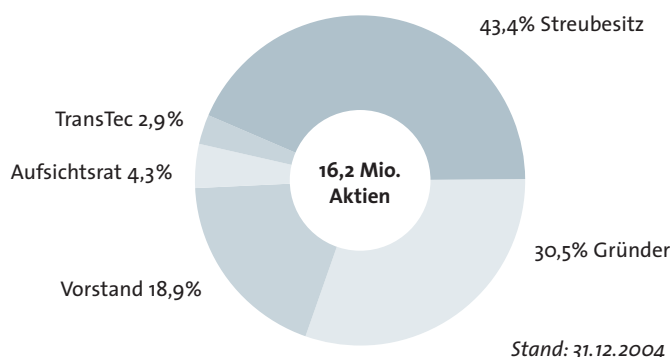


Aktien der Organmitglieder am 31.12.2004

(sämtliche Angaben umfassen erstmals auch verbundene Familienmitglieder, die Anteile variieren deshalb geringfügig im Vergleich zum Vorjahr)

Aktien	
Vorstand	
Prof. Dr. Ernst Denert	1.808.132
Dr. Olaf Schemczyk	1.248.055
Dr. Gero Scholz	0
Summe Vorstand	3.056.187
Aufsichtsrat	
Klaus-Gerd Kleversaat	101.840
Dr. Heinrich Ganseforth	0
Hans G. Kloth	598.217
Summe Aufsichtsrat	700.057
Aktien der IVU im Gesellschaftsbesitz	0

Aktionärsstruktur



Meldepflicht

Im Geschäftsjahr 2004 wurden der Gesellschaft keine meldepflichtigen Wertpapiergeschäfte nach § 21 WpHG mitgeteilt. Durch die in den Jahren 2002 und 2003 durchgeführten Kapitalerhöhungen erwarb Prof. Dr. Ernst Denert einen Anteil von mehr als fünf Prozent an der IVU. Außerdem halten auch Dr. Olaf Schemczyk sowie die Gründer Dr. Manfred Garben, Prof. Herbert Sonntag, Dr. Joachim Winckler und Dr. Wolf-Dieter Klemt mehr als fünf Prozent.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung nach IFRS für das Geschäftsjahr 2004

	2004 T€	2003 T€
1. Umsatz	26.752	29.908
darin enthalten noch nicht abgerechnete Leistungen	986	
2. Erhöhung des Bestandes an fertigen und unfertigen Erzeugnissen		-2.618
3. Andere aktivierte Eigenleistungen	0	536
4. Sonstige betriebliche Erträge	1.064	2.467
5. Materialaufwand und bezogene Leistungen	-5.536	-5.434
6. Rohergebnis	22.280	24.859
7. Personalaufwand	-17.669	-19.452
8. Abschreibungen auf langfristiges Vermögen	-7.305	-5.213
9. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-5.386	-6.818
10. Betriebsergebnis (EBIT)	-8.080	-6.624
11. Finanzergebnis	-621	-768
12. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-8.701	-7.392
13. Steuern vom Einkommen und Ertrag	-19	0
14. Jahresergebnis	-8.720	-7.392
	€	€
Ergebnis je Aktie (unverwässert)	-0,54	-0,46
Ergebnis je Aktie (verwässert)	-0,54	-0,46

Der Konzernabschluss ist nach den Vorschriften des International Financial Reporting Standards (IFRS) sowie unter Berücksichtigung der Interpretationen des Standing Interpretations Committee (SIC) erstellt. Es wurden für den vorliegenden Abschluss die gleichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie Berechnungsmethoden befolgt wie im letzten Jahresabschluss mit der Ausnahme dass nach den Vorschriften des HGB unfertige Leistungen zu Herstellungs-

kosten zu bewerten und unter den Vorräten auszuweisen sind. Die Umsatzrealisierung erfolgt erst nach Fertigstellung und Abnahme der Projekte. Nach IFRS werden für langfristige Projekte Teilgewinnrealisierungen nach der „Percentage of Completion“ Methode (POC) entsprechend dem Projektfortschritt vorgenommen. Diese werden seit dem Geschäftsjahr 2004 nach IFRS als noch nicht abgerechnete Leistungen unter Umsatz ausgewiesen.

Konzern-Kapitalflussrechnung nach IFRS für das Geschäftsjahr 2004

	2004 T€	2003 T€	
1. Geschäftstätigkeit			
Konzern-Jahresfehlbetrag vor Ertragsteuern der Periode	-8.701	-7.392	
Abschreibungen	7.305	5.213	
Veränderung der Rückstellungen	1.476	-398	
Währungsumrechnungsdifferenzen	6	32	
Erträge aus der Auflösung des Sonderpostens	-78	-83	
Zinsergebnis	621	768	
Ergebnis aus Anlageabgängen	-7	3	
Zwischensumme	622	-1.857	
Veränderungen von Posten des Umlaufvermögens und des kurzfristigen Fremdkapitals			
Vorräte	337	3.604	
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.336	5.520	
Kurzfristige Verbindlichkeiten (ohne Rückstellungen)	-30	-3.843	
Mittelfluss aus der ordentlichen Geschäftstätigkeit vor Ertragssteuern	2.265	3.424	
Gezahlte Zinsen	-645	-819	
Erhaltene/gezahlte Ertragssteuern	-19	0	
Mittelfluss aus Geschäftstätigkeit	1.601	2.605	
2. Investitionstätigkeit			
Auszahlungen aus dem Erwerb von Tochterunternehmen abzgl. erworbener liquider Mittel	0	-484	
Auszahlungen für Investitionen in das Anlagevermögen	-475	-996	
Einzahlungen aus Abgängen des Sachanlagevermögens	9	28	
Erhaltene Zinsen	24	50	
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-442	-1.402	
3. Finanzierungstätigkeit			
Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen	0	540	
Einzahlungen/Auszahlungen aus kurzfristigen Finanzkrediten	-2.607	894	
Erhöhung/Rückführung mittel- und langfristiger Verbindlichkeiten	0	-359	
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	-2.607	1.075	
Veränderung der liquiden Mittel	-1.448	2.278	
Liquide Mittel am Anfang der Periode	3.067	789	+ = Mittelzufluss
Liquide Mittel am Ende der Periode	1.619	3.067	- = Mittelabfluss

Konzern-Bilanz nach IFRS zum 31. Dezember 2004

Aktiva	31.12.2004 in T€	31.12.2003 in T€
A. Kurzfristige Vermögenswerte	13.897	17.018
1. Liquide Mittel	1.619	3.067
2. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.514	9.793
3. Forderungen aus noch nicht fakturierten Leistungen	1.346	0
4. Vorräte	668	1.005
5. Rechnungsabgrenzungsposten und sonstige kurzfristige Vermögenswerte	1.750	3.153
B. Langfristige Vermögenswerte	17.501	25.031
1. Sachanlagevermögen	1.604	2.149
2. Immaterielle Vermögensgegenstände	14.786	21.073
3. Finanzanlagen	26	26
4. Latente Steuern	1.085	1.783
Aktiva	31.398	42.049

Passiva	31.12.2004 in T€	31.12.2003 in T€
A. Kurzfristige Verbindlichkeiten	13.217	14.042
1. Kurzfristige Darlehen und kurzfristiger Anteil an langfristigen Darlehen	3.813	5.911
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.981	1.356
3. Erhaltene Anzahlungen	601	104
4. Rückstellungen	2.681	1.378
5. Umsatzabgrenzungsposten	248	168
6. Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	3.893	5.125
B. Langfristige Verbindlichkeiten	7.084	8.196
1. Langfristige Darlehen	4.000	4.500
2. Latente Steuern	1.085	1.783
3. Pensionsrückstellungen	1.796	1.623
4. Sonderposten Investitionszulagen und Investitionszuschüsse	185	263
5. Übrige	18	27
C. Eigenkapital	11.097	19.811
1. Gezeichnetes Kapital	16.169	16.169
2. Kapitalrücklage	46.456	46.456
3. Fremdwährungsausgleichsposten	83	77
4. Konzernbilanzverlust	-51.611	-42.891
Passiva	31.398	42.049

Konzern-Anlagespiegel nach IFRS zum 31. Dezember 2004

Historische Anschaffungs-/ Herstellungskosten				
	Stand 1.1.2004 T€	Zugang T€	Abgang T€	Stand 31.12.2004 T€
1. Immaterielle Vermögensgegenstände				
1 Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	4.611	80	0	4.691
2 Geschäfts- oder Firmenwerte	37.182	200	0	37.382
3 Originäre immaterielle Vermögensgegenstände	15.505	0	0	15.505
	57.298	280	0	57.578
2. Sachanlagen				
1 Technische Anlagen und Maschinen	2.362	133	76	2.419
2 Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4.143	62	44	4.161
3 Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	345	0	345	0
	6.850	195	465	6.580
3. Finanzanlagen				
1 Genossenschaftsanteile	26	0	0	26
Gesamt	64.174	475	465	64.184

Konsolidierungskreis

	Anteile %	Eigenkapital zum 31. 12. 2004 T€	Jahres- ergebnis 2004 T€
IVU GmbH, Gesellschaft für Informatik, Verkehrs- und Umweltplanung mbH, Berlin	100	480	0
IVU Traffic Technologies Italia s.r.l., Rom, Italien	100	55	6
IVU Traffic Technologies France SAS, Paris, Frankreich	100	24	123 ¹
IVU Traffic Technologies UK Ltd., Birmingham, Großbritannien	100	-142	373 ¹
IVU Benelux B.V., Veenendaal, Niederlande	100	1.029	471

¹ Die Ergebnisse von IVU UK und IVU France beinhalten konzerninterne Erträge, da Verbindlichkeiten der beiden Gesellschaften gegenüber der IVU AG in Höhe von 590 T€ bzw. 281 T€ ausgebucht wurden.

Abschreibungen

Stand 1.1.2004 T€	Zugang T€	Abgang T€	Stand 31.12.2004 T€
2.799	569	0	3.368
21.891	4.208	0	26.099
11.535	1.790	0	13.325
36.225	6.567	0	42.792
1.735	368	75	2.028
2.621	370	43	2.948
345	0	345	0
4.701	738	463	4.976
0	0	0	0
40.926	7.305	463	47.768

Restbuchwert

Stand 31.12.2004 T€	Stand 1.1.2004 T€
1.324	1.812
11.283	15.291
2.180	3.970
14.786	21.073
391	627
1.213	1.522
0	0
1.604	2.149
26	26
16.416	23.248

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung nach IFRS für die Geschäftsjahre 2004 und 2003

	Kapital T€	Kapital- rücklage T€	Fremd- währungs- ausgleichs- posten T€	Konzern- bilanz- verlust T€	Gesamt T€
Stand 1.1.2003	15.629	46.456	45	-35.499	26.631
Grundkapitalerhöhung mit Handelsregistereintrag vom 7.2.2003	540				540
Währungsumrechnungsdifferenzen (nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigte Gewinne)			32		32
Konzernjahresfehlbetrag				-7.392	-7.392
Stand 31.12.2003	16.169	46.456	77	-42.891	19.811
Stand 1.1.2004	16.169	46.456	77	-42.891	19.811
Währungsumrechnungsdifferenzen (nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigte Gewinne)			6		6
Konzernjahresfehlbetrag 1.1. – 31.12.2004				-8.720	-8.720
Stand 31.12.2004	16.169	46.456	83	-51.611	11.097

Anhang zum Konzernabschluss 2004

Dieser bewusst leserfreundlich und kompakt gehaltene Geschäftsbericht enthält alle wesentlichen Informationen über Lage und Ausblick des Unternehmens. Auf den Abdruck des 40seitigen Konzernanhangs verzichten wir wie bereits im vergangenen Jahr. Sie finden ihn im Internet unter www.ivu.de. Auf Anforderung senden wir Ihnen gern ein komplettes Prüfungs-exemplar des Konzernabschlusses zu.

Testat des Wirtschaftsprüfers

Der Jahresabschluss und der Lagebericht der IVU Traffic Technologies AG für das Geschäftsjahr 2004 wurde von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young, Berlin, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Ohne diese Beurteilung einzuschränken, verwiesen Ernst&Young auf die Ausführungen in diesem Geschäftsbericht zu den Risiken, insbesondere zum Liquiditätsrisiko und zum Eigenkapital.

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat der IVU Traffic Technologies AG, Berlin, nahm im Geschäftsjahr 2004 die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahr. Wir haben den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens regelmäßig beraten. In alle wichtigen Entscheidungen für das Unternehmen war der Aufsichtsrat unmittelbar eingebunden. Alle für das Unternehmen bedeutenden Geschäftsvorgänge wurden anhand der Berichte des Vorstands im Aufsichtsrat ausführlich erörtert.

Im Mittelpunkt der Aussprachen stand der Gang der Geschäfte, die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft, ihre Perspektiven, ihre strategische Ausrichtung. Auch außerhalb der Aufsichtsratssitzungen bestand ein regelmäßiger Kontakt mit dem Vorstand, in dem wir über die aktuelle Entwicklung der Geschäftslage und die wesentlichen Geschäftsvorfälle informiert wurden.

Die Mitglieder des Aufsichtsrates haben darauf geachtet, dass der Vorstand der Gesellschaft geeignete Maßnahmen getroffen hat und ein Überwachungssystem unterhält, damit Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden könnten, früh erkannt werden. Die Gesellschaft verfügt über ein wirksames Controlling und erstellt einen monatlichen Report über die Geschäftszahlen, die Auslastung und die Auftragslage. Dieser Report wird dem Aufsichtsrat monatlich elektronisch zur Verfügung gestellt. Diese Maßnahmen erfüllen nach Auffassung des Aufsichtsrates die gesetzlichen Anforderungen, um eine zeitnahe Überwachung der Gesellschaft zu ermöglichen.

Im Geschäftsjahr 2004 fanden fünf Aufsichtsratsitzungen statt. Kein Mitglied hat an weniger als der Hälfte der Sitzungen teilgenommen. Sofern erforderlich, haben wir über eilbedürftige Vorgänge im schriftlichen Umlaufverfahren beschlossen.

Die Amtszeit für alle Mitglieder des Aufsichtsrates endete mit Ablauf der Hauptversammlung am 2. Juni 2004. In den Aufsichtsrat der IVU Traffic Technologies AG wurden auf der Hauptversammlung neu die Herren Dr. Heinrich Ganseforth, Hans G. Kloß und Klaus-Gerd Kleversaat gewählt. In der konstituierenden Sitzung wählte der Aufsichtsrat Klaus-Gerd Kleversaat zum Vorsitzenden und Herrn Hans G. Kloß zum stellvertretenden Vorsitzenden.

Der von dem Vorstand nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) und der IFRS aufgestellte Konzernabschluss für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2004 bis zum 31. Dezember 2004 und der Lagebericht der IVU Traffic Technologies AG wurden gemäß Beschluss der Hauptversammlung vom 2. Juni 2004 und der anschließenden Auftragserteilung durch den Aufsichtsrat von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, geprüft. Der Abschlussprüfer erteilte einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk.

Die Berichte über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts wurden den Aufsichtsratsmitgliedern rechtzeitig zur Verfügung gestellt. In der Aufsichtsratsitzung am 2. März 2005 waren diese Berichte Gegenstand intensiver Beratungen mit dem Abschlussprüfer und dem Vorstand. Der Aufsichtsrat hat den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht nach eigenen Erörterungen in der Sitzung am 2. März 2005 gebilligt und festgestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für die in einem schwierigen Umfeld geleistete Arbeit.

Der Aufsichtsrat
Berlin, 2. März 2005

Klaus-Gerd Kleversaat
Vorsitzender

Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands

Aufsichtsrat bis zum 2. Juni 2004

Dr. Hans-Ulrich Abshagen (Vorsitzender)

Unternehmensberater, geschäftsführender Gesellschafter von Abshagen & Partner KG, Berlin; Vorsitzender des Aufsichtsrates der RÖNTEC Holding AG, Berlin; Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender Spütz AG, Düsseldorf

Hans G. Kloß (stellvertretender Vorsitzender)

Vorsitzender des Aufsichtsrats Hansen & Heinrich AG, Berlin; Geschäftsführer der BEROMAT Consulting GmbH, Berlin

Klaus-Gerd Kleversaat

Vorstand der Consors Capital Bank AG, Berlin; stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender der Ventegis Capital AG, Berlin; Aufsichtsratsmitglied der Euro Change Wechselstuben AG, Berlin; Aufsichtsratsmitglied der Stream Films AG, Berlin; Aufsichtsratsmitglied der Orbit Software AG, Berlin; Aufsichtsratsmitglied der Getemed Medizin- und Informationstechnik AG, Teltow

Dr. Gunnar Streidt

Geschäftsführer der Streidt Consulting GmbH, Berlin

Ralph Günther

Geschäftsführer bmp Venture Tech GmbH, Berlin; Vorstand bmp AG, Berlin; Aufsichtsratsmitglied WorkXL AG, Berlin

Dr. Manfred Garben

Vorstand Stiftung heureka, Berlin

Aufsichtsrat ab dem 2. Juni 2004

Klaus-Gerd Kleversaat (Vorsitzender)

Vorstand der Consors Capital Bank AG, Berlin; stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender der Ventegis Capital AG, Berlin; Aufsichtsratsmitglied der Euro Change Wechselstuben AG, Berlin; Aufsichtsratsmitglied der Stream Films AG, Berlin; Aufsichtsratsmitglied der Orbit Software AG, Berlin; Aufsichtsratsmitglied der Getemed Medizin- und Informationstechnik AG, Teltow

Dr. Heinrich Ganseforth

Vorstandsvorsitzender der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG; Aufsichtsratsvorsitzender der intalliance AG, Hannover; Beirat der Hannover Region Grundstücksgesellschaft mbH HRG & Co. Passerelle-KG, Hannover

Hans G. Kloß

Vorsitzender des Aufsichtsrats Hansen & Heinrich AG, Berlin; Geschäftsführer der BEROMAT Consulting GmbH, Berlin

Vorstand

Prof. Dr. Ernst Denert, Berlin (Vorsitzender)

Dr. Olaf Schemczyk, Berlin

Dr. Gero Scholz, Bad Nauheim (seit 1.2.2004)

Die Vorstandsmitglieder erhielten im Geschäftsjahr 2004 Vergütungen in Höhe von 602.684 € (Vorjahr 438.362 €). Die Aufsichtsratsbezüge betrugen im Geschäftsjahr 52.000 € (Vorjahr 65.000 €).

Impressum

Herausgeber

IVU Traffic Technologies AG
Gerd Henghuber
Leiter Unternehmenskommunikation

Der Geschäftsbericht 2004 kann
in deutsch und englisch als pdf-Datei
unter www.ivu.de heruntergeladen
werden, ebenso der komplette
Konzernanhang.

Kontakte

Frank Kochanski
Kaufmännischer Leiter
Telefon +49.30.859 06-0
Telefax +49.30.859 06-111
frank.kochanski@ivu.de

Gerd Henghuber
Leiter Unternehmenskommunikation
Telefon +49.30.859 06-800
Telefax +49.30.859 06-111
gerd.henghuber@ivu.de

Gestaltung

Studio Quitta, München

Druck

Ruksaldruck, Berlin

Finanzkalender 2005

Mittwoch, 2. März 2005	Aufsichtsratssitzung und Veröffentlichung der Kennzahlen 2004
Mittwoch, 9. März 2005	Veröffentlichung Geschäftsbericht 2004
Mittwoch, 4. Mai 2005	Aufsichtsratssitzung und Dreimonatsbericht zum 31.3.
Mittwoch, 15. Juni 2005	Hauptversammlung in Berlin
Mittwoch, 27. Juli 2005	Aufsichtsratssitzung und Sechsmonatsbericht zum 30.6.
Mittwoch, 9. November 2005	Aufsichtsratssitzung und Neunmonatsbericht zum 30.9.
Dienstag, 22. November 2005	Analystenkonferenz in Frankfurt/Main

IVU Traffic Technologies AG



IVU Traffic Technologies AG
Bundesallee 88
12161 Berlin
Telefon +49.30.8 59 06-0
Telefax +49.30.8 59 06-111
E-Mail: ir@ivu.de
www.ivu.de