

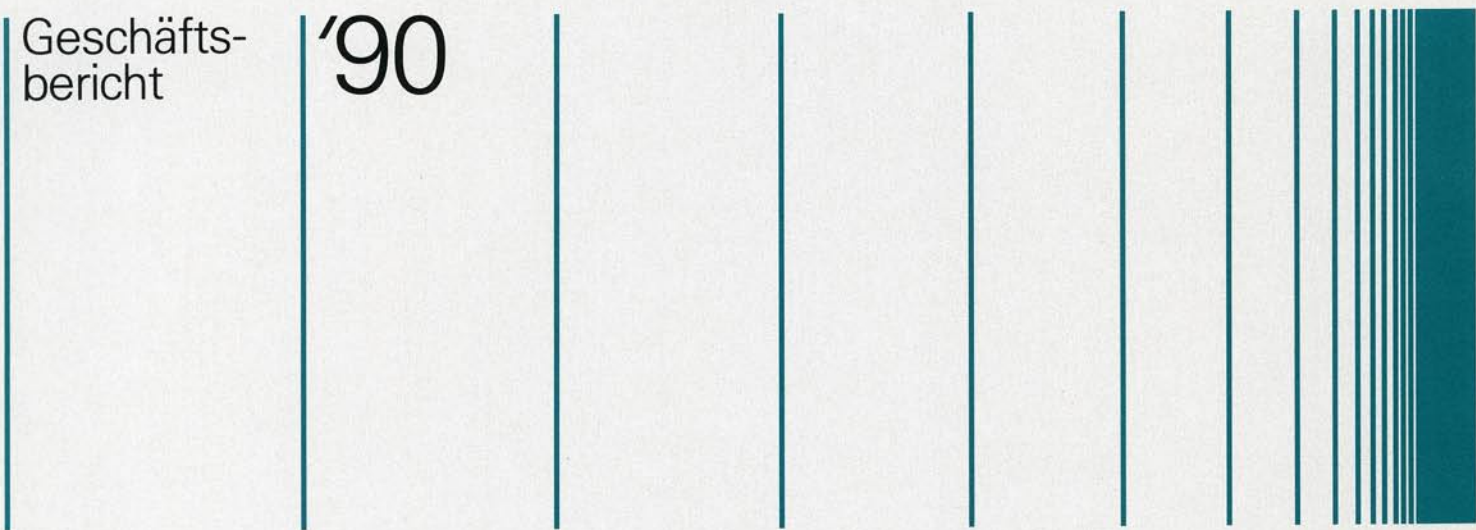
Continental

Aktiengesellschaft



Geschäfts-
bericht

'90



Chronik des Fusionsversuchs der Pirelli Tyre Holding

1990

15. September Pirelli übergibt Continental ihr Fusionsangebot.

19. September Herr Leopoldo Pirelli führt ein Gespräch mit dem niedersächsischen Ministerpräsidenten, der die Fusion für sinnvoll hält.

24. September Der Continental-Vorstand weist den Pirelli-Vorschlag in der jetzigen Form zurück, bietet aber Gespräche über künftige Zusammenarbeit an.

12. Oktober Mediobanca veröffentlicht, 5% der Continental-Aktien zu besitzen.

23. Oktober Die Mailänder Finanzholding Sopaf SpA des Finanziers Jody Vender veröffentlicht, 5% der Continental-Aktien zu besitzen.

4. November Das Präsidium des Continental-Aufsichtsrats billigt die Vorgehensweise des Vorstands, insbesondere die Forderung nach einem Standstill-Agreement.

8. November Pirelli lehnt das Standstill-Agreement ab, bietet Vertraulichkeitsabkommen an.

16. November Der Sprecherausschuß der Leitenden Angestellten der Continental bejaht die Zurückweisung des Pirelli-Vorschlags.

21. November Der Continental-Aufsichtsrat unterstützt den Vorstand in seiner Meinung, daß sich das Unternehmen auch unabhängig erfolgreich entwickeln könne.

6. Dezember In verschiedenen Resolutionen fordern Betriebsräte, Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat sowie die IG Chemie, die Selbständigkeit der Continental beizubehalten.

12. Dezember Der Continental-Aktionär Alberto Vicari fordert die Einberufung einer außerordentlichen Hauptversammlung.

20. Dezember Das Landgericht Hannover erklärt die auf der Hauptversammlung 1989 beschlossene Satzungsänderung zum Höchststimmrecht wegen eines Formfehlers für nichtig.

21. Dezember Die außerordentliche Hauptversammlung wird auf den 13. März 1991 festgesetzt.

1991

21. Januar Vorstand und Aufsichtsrat lehnen nach Gesprächen mit Pirelli eine Fusion unter den gegebenen Umständen endgültig ab. Im Aktionärsbrief zu der Einladung der Aktionäre zur außerordentlichen Hauptversammlung wird die Ablehnung der Fusion ausführlich begründet und auch den Aktionären empfohlen.

Italmobiliare veröffentlicht, 3% der Continental-Aktien zu besitzen.

23. Januar Die Kläger in den beiden Verfahren vor dem Landgericht Hannover ziehen ihre Klagen gegen den Beschluß der Hauptversammlung 1990 zur Aufhebung des Höchststimmrechts zurück.

Die IG Chemie fordert Continentals Kleinaktionäre auf, gegen die Fusion zu stimmen.

24. Januar FIAT bestätigt, einen Anteil von weniger als 4% der Continental-Aktien zu besitzen.

1. Februar Analysen von degab (Deutsche Bank), NRI (Nomura Research Institute Europe) und JP Morgan unterstreichen, daß trotz der Branchenprobleme Continental besser nicht fusionieren solle.

200 Betriebsräte der Continental-Werke und -Niederlassungen lehnen einstimmig eine Fusion mit Pirelli ab.

4. Februar Pirelli hält in einem Brief an seine Aktionäre an der Fusion fest.

VW, BMW, Daimler-Benz und die Nord/LB geben bekannt, Aktionäre von Continental zu sein.

7. Februar Fünf Aktionäre stellen zu allen fünf Tagesordnungspunkten der außerordentlichen Hauptversammlung Gegenanträge.

14. Februar Die meisten Depot-Banken empfehlen, bei der Hauptversammlung im Sinne der Continental-Verwaltung zu stimmen.

28. Februar Continental fordert die bekannten größeren Aktionäre schriftlich auf, die Einhaltung des Höchststimmrechts zu gewährleisten.

11. März FIAT gibt bekannt, keine Continental Aktien mehr zu besitzen.

12. März Pirelli teilt mit, sich der Abstimmung über die Fusion zu enthalten.

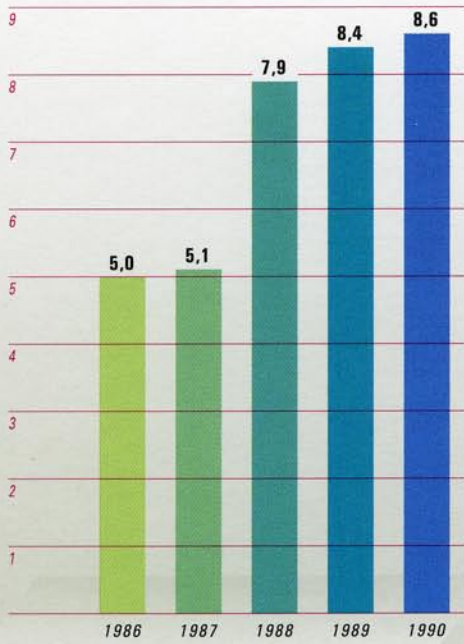
13. März In der außerordentlichen Hauptversammlung sprechen sich lediglich 4,4% des Aktienkapitals für eine Fusion mit Pirelli aus. 49% des Grundkapitals bzw. 65,97% der Präsenz stimmen für eine Abschaffung des Höchststimmrechts.

Sieben Aktionäre geben Widerspruch zu Protokoll, davon zwei Aktionäre zu allen 5 Tagesordnungspunkten.

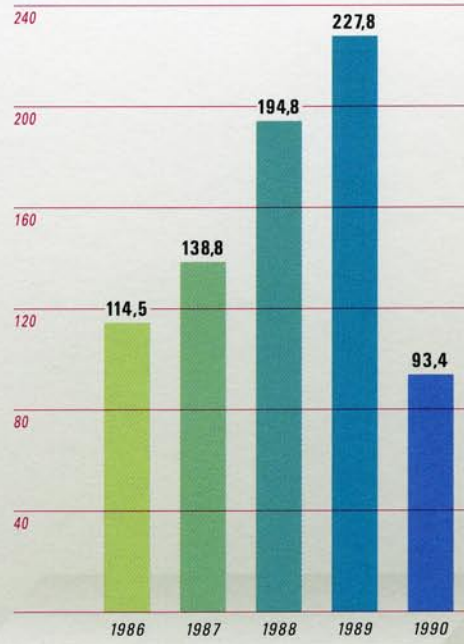
Continental-Konzern auf einen Blick

		1986	1987	1988	1989	1990
Umsatz	DM Mio	4 968,6	5 097,6	7 905,8	8 381,9	8 551,0
Ergebnis vor Steuern	DM Mio	263,5	268,4	338,7	369,3	153,3
Ergebnis nach Steuern	DM Mio	114,5	138,8	194,8	227,8	93,4
Dividende	DM Mio	37,5	48,0	69,2	69,6	35,1
Cash flow	DM Mio	375,9	464,0	623,4	604,9	510,0
Verschuldungsfaktor		2,0	1,9	1,5	1,9	3,5
Sachinvestitionen	DM Mio	284,8	300,1	447,7	532,4	689,5
Abschreibungen	DM Mio	229,4	263,8	375,8	367,5	378,0
Eigenkapital	DM Mio	808,0	1 515,8	1 657,9	1 725,3	1 742,2
Eigenkapitalquote	in %	26,1	31,6	30,4	31,9	28,2
Mitarbeiter am Jahresende		32 012	42 263	45 907	47 495	51 064
Börsenkurs (H)	DM	363,5	377,5	273,0	358,2	345,5
Börsenkurs (T)	DM	166,5	188,0	169,5	236,5	189,5

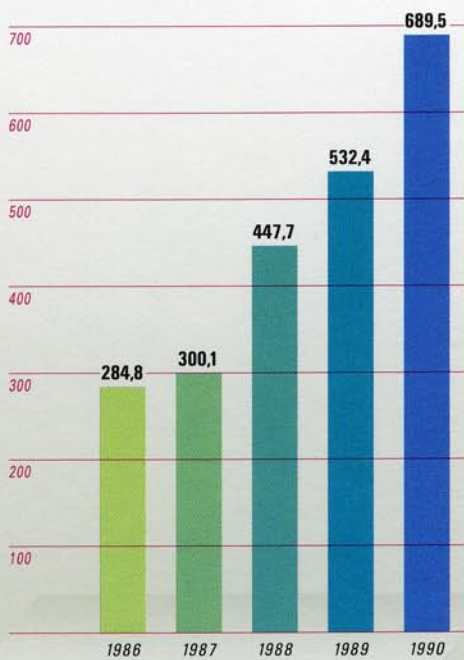
Umsatz in Mrd DM



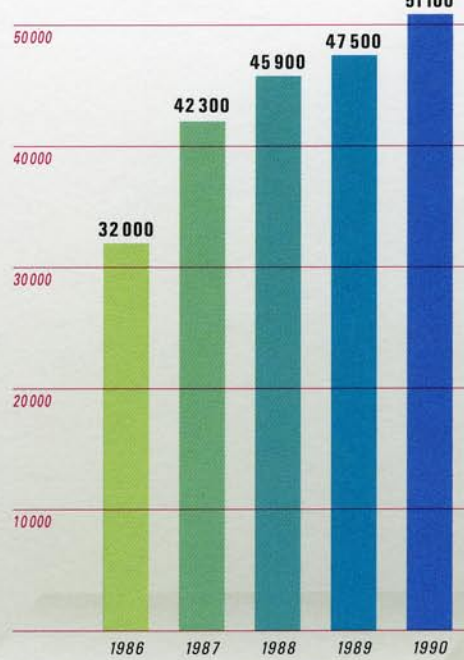
Ergebnis nach Steuern in Mio DM



Sachinvestitionen in Mio DM



Mitarbeiter (zum Jahresende)



Bericht über das 119. Geschäftsjahr 1990

Inhalt	Seite
Mitglieder des Aufsichtsrats	2
Bericht des Aufsichtsrats	3
Mitglieder des Vorstands	4
Brief an die Aktionäre	5
Bericht des Vorstands	
Wirtschaftliches Umfeld	7
Konzernlagebericht und Lagebericht der Aktiengesellschaft	8
Konzernbereich Reifen	18
Konzernbereich General Tire	26
Konzernbereich ContiTech	28
Mitarbeiter	31
Sonderthema: Total Quality Management	34
Die Continental-Aktie	38
Erläuterungen zum Jahresabschluß	
Vermögens-, Finanz- und Ertragslage – Konzern	40
Konzernanhang und Anhang der Aktiengesellschaft	42
Vorschlag zur Gewinnverwendung	55
Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns	56
Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung der Aktiengesellschaft	58
Entwicklung des Anlagevermögens des Konzerns	60
Entwicklung des Anlagevermögens der Aktiengesellschaft	61
Beteiligungen des Konzerns	62
Konzernübersicht	63
Zehnjahresübersicht	64
Ausgewählte finanzwirtschaftliche Begriffe	66

Continental Aktiengesellschaft
Königsworther Platz 1
Postfach 169
3000 Hannover 1
Telefon (0511) 7 65-1
Telefax (0511) 7 65 27 66
Telex 92170

Mitglieder des Aufsichtsrats

Ulrich Weiss, Vorsitzender
Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bank AG

Wolfgang Schultze*), stell-
vertretender Vorsitzender,
stellvertretender Vorsitzender
der Industriegewerkschaft
Chemie-Papier-Keramik

Rudolf Alt*)
Mitglied des Betriebsrats
Werk Stöcken

Hans H. Angermueller
Anwaltssozietät
Shearman & Sterling, New York

Adolf Bartels*)
Bezirksleiter der Industriegewerk-
schaft Chemie-Papier-Keramik

Werner Breitschwerdt
Mitglied des Aufsichtsrats
der Daimler-Benz AG

Manfred Emcke
Management Consultant
(bis 23. 7. 1990)

Friedrich-Karl Flothow*)
Leiter Manufacturing Services

Hans Detlev von Garnier
Direktor der Deutsche Bank AG
Filiale Hannover
(ab 23. 7. 1990)

Wilhelm Helms
Rechtsanwalt und Notar

Hans-Olaf Henkel
Vorsitzender der Geschäftsführung
der IBM Deutschland GmbH

Helmut Keufner*)
Vorsitzender des Betriebsrats
Werk Northeim

Richard Köhler*)
Vorsitzender des Konzern-
betriebsrats und des Betriebsrats
Werk Korbach

Dieter Kölling*)
Mitglied des Betriebsrats
Werk Vahrenwald

Werner Mierswa*)
Vorsitzender des Gesamtbetriebs-
rats und des Betriebsrats
Continental-Haus

Ernst Pieper
Vorsitzender des Vorstands der
Preussag AG

Klaus Piltz
Vorsitzender des Vorstands der
Veba AG

Günther Saßmannshausen
Mitglied des Aufsichtsrats der
Preussag AG

Friedrich Schiefer
Mitglied des Vorstands der
Allianz Aktiengesellschaft Holding

Siegfried Schille*)
Vorsitzender des Betriebsrats
Hannover und des Werks Limmer

Eberhard Schlesies*)
Geschäftsführer der Verwaltungs-
stelle Hannover der Industriege-
werkschaft Chemie-Papier-Keramik

*) Vertreter der Arbeitnehmer



Der Aufsichtsrat wurde in seinen Sitzungen, in Einzelgesprächen sowie durch mündliche und schriftliche Berichte regelmäßig und eingehend über die Lage und Entwicklung des Unternehmens unterrichtet und hat darüber mit dem Vorstand beraten.

Gegenstand der Diskussionen waren insbesondere das Budget, die mittel- und langfristige Unternehmensplanung einschließlich der Investitionsvorhaben, grundsätzliche Fragen der Geschäftspolitik und der Unternehmensstruktur sowie der Beschäftigungs- und Ergebnissituation. Außerdem haben wir über Sachverhalte entschieden, die uns aufgrund gesetzlicher und satzungsmäßiger Vorschriften zur Genehmigung vorzulegen waren. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang die Entscheidung über den Erwerb der britischen Reifenhandelskette National Tyre Service (NTS), des italienischen Kautschukunternehmens AGES sowie die Beteiligung an dem skandinavischen Reifenhersteller Nivis.

Die Monate nach Eingang des Vorschlags der Pirelli Tyre Holding N.V., Amsterdam, zur Zusammenlegung der Continental AG mit den Reifenaktivitäten von Pirelli standen im Zeichen eingehender Beratungen dieses Vorschlags im Aufsichtsrat und Vorstand in den ordentlichen und mehreren außerordentlichen Aufsichtsratssitzungen. Überdies

finden häufige intensive Einzelgespräche, Beratungen und Abstimmungen mit dem Vorstand statt.

Nach Eingang des Pirelli-Vorschlags kamen Aufsichtsrat und Vorstand gemeinsam zu der Auffassung, daß der Vorschlag auf seine Machbarkeit, Zweckmäßigkeit und Finanzierbarkeit zusammen mit Pirelli zu überprüfen sei. Leider war es nicht möglich, mit Pirelli eine Rahmenvereinbarung über die Führung vertraulicher Gespräche zu treffen, die es beiden Vorständen ermöglicht hätte, Fragen der Durchführbarkeit einer Fusion, der Synergien und der Bewertung miteinander offen, in Ruhe, frei und ohne den Druck eventueller feindlicher Maßnahmen zu erörtern. Deshalb fehlt den Empfehlungen von Vorstand und Aufsichtsrat etwas eigentlich Wünschenswertes. Sie sind eigenständig und mit Hilfe unserer Berater erarbeitet worden und konnten nicht gemeinsam mit Pirelli überprüft werden. Dies ist bedauerlich, aber vom Vorstand der Continental AG nicht zu vertreten. Er hat sich wahrlich — wie übrigens auch der Aufsichtsratsvorsitzende — um ein Rahmenabkommen für vertrauliche Gespräche mit Pirelli bemüht. Gleichwohl ist mit größter Sorgfalt, Professionalität und Ernsthaftigkeit an die Untersuchung der Pros und Cons einer Fusion herangegangen worden.

Nach eingehender Prüfung gelangten Vorstand und Aufsichtsrat gemeinsam zu der Meinung, daß der Vorschlag in der vorliegenden Form eindeutig abzulehnen ist. Vorstand und Aufsichtsrat haben die ausführliche Darlegung und sehr konkrete Begründung dieser Position in dem Aktionärsbrief vom 20. Januar 1991 zur Vorbereitung der außerordentlichen Hauptversammlung vom 13. März 1991 ausgeführt.

Den Jahresabschluß, den Lagebericht und den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns ha-

ben wir geprüft und erheben keine Einwendungen. Der Aufsichtsrat schließt sich dem Ergebnis der Prüfung durch die KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin/Hannover, an, die als Abschlußprüfer bestätigt hat, daß Buchführung und Jahresabschluß den gesetzlichen Vorschriften entsprechen und der Lagebericht im Einklang mit dem Jahresabschluß steht. Der Aufsichtsrat hat den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluß zum 31. Dezember 1990 gebilligt, der damit festgestellt ist, und schließt sich dem Vorschlag des Vorstands für die Gewinnverwendung an.

Konzernabschluß, Konzernlagebericht und Bericht des Konzernabschlußprüfers haben dem Aufsichtsrat vorgelegen.

Am 23. Juli 1990 hat Herr Manfred Emcke sein Mandat als Mitglied des Aufsichtsrats niedergelegt, dem er seit dem 14. Juni 1978 angehörte. Für seine konstruktive Mitarbeit sprechen wir unseren besonderen Dank aus. An seine Stelle ist Herr Hans Detlev von Garnier, Direktor der Deutschen Bank AG, Hannover, getreten, der in der Hauptversammlung vom 5. Juli 1989 als Ersatzmitglied gewählt worden ist.

In der Sitzung am 13. Dezember 1990 haben wir Herrn Heimo Fortmann, bisher stellvertretendes Vorstandsmitglied, mit Wirkung vom 1. Januar 1991 zum ordentlichen Vorstandsmitglied für das Ressort „Produktion Reifen Continental, Uniroyal, Semperit“ bestellt.

Hannover, den 3. Mai 1991

Der Aufsichtsrat

A handwritten signature in blue ink that reads "Ulrich Weiss". The signature is written in a cursive, flowing style.

Ulrich Weiss, Vorsitzender

Mitglieder des Vorstands

Generalbevollmächtigte

Vorstand

Horst W. Urban
Vorsitzender

Wilhelm Borgmann
stellvertretender Vorsitzender

Haimo Fortmann
Produktion Reifen

Peter Haverbeck
ContiTech

Hans Kauth
Arbeitsdirektor

Ingolf Knaup
Finanzwirtschaft

Günter H. Sieber
Marketing und Vertrieb Reifen

Wilhelm P. Winterstein
Controlling und Logistik



Generalbevollmächtigte

Bernd Frangenberg
Marketing und Vertrieb Reifen
Uniroyal

Helmut Gieselmann
Marketing und Vertrieb Reifen
Continental

Jens P. Howaldt
Recht und Unternehmensplanung

Klaus-D. Röker
Technologie Reifen

Wilhelm Schäfer
Vorsitzender des Vorstands
Semperit Reifen AG

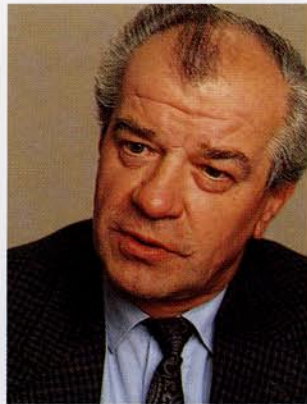
Sehr geehrte Aktionäre,

1990 war ein besonders ereignisreiches Jahr, nicht nur in der Weltpolitik, in Osteuropa und insbesondere in Deutschland, sondern auch für Continental.

Die Ertragskrise in der Reifenindustrie — eine Folge des sehr raschen Konzentrationsprozesses der letzten Jahre und wachsender Überkapazitäten — hat sich schneller und drastischer entwickelt, als wir es vorhersehen konnten, und hat auch Continental nicht verschont. Mit dem vorgelegten Jahresabschluß können wir trotz aller Anstrengungen deshalb auch nur relativ, also im Vergleich zum Wettbewerb, keinesfalls aber absolut zufrieden sein. Dies um so mehr, als sich auch für das laufende Jahr noch keine grundlegende Besserung der Situation und damit der Ertragslage abzeichnet.

Vor diesem Hintergrund ist das inzwischen abgelehnte Fusionsangebot der Pirelli Tyre Holding zu sehen und zu werten. Ich habe Ihnen an dieser Stelle im Mai vorigen Jahres mitgeteilt, daß wir für die damals kursierenden Aufkaufgerüchte keine Bestätigung finden konnten. Schon in der Hauptversammlung 1990 zeigte sich jedoch die Bildung eines Paketes, das die Abschaffung des Höchststimmrechts durchsetzen wollte und damit auch, wie wir inzwischen wissen, die Interessen unseres nächstgrößten Wettbewerbers Pirelli verfolgte. Nach der Hauptversammlung 1990 haben Pirelli und einige Mitglieder des Kontrollsyndikats der Pirelli & C. Pakete von bis zu 5% der Continental-Aktien erworben und dann im September versucht, das Pirelli-Reifengeschäft an Continental zu verkaufen. Gleichzeitig sollten damit der Erwerb der Aktienmehrheit an Continental, die Übernahme der industriellen Führerschaft und die

Abschaffung des 5%igen Höchststimmrechts verbunden werden. Pirelli mußte im September bekannt sein, daß sich die Ertragslage ihres Reifengeschäfts drastisch verschlechterte. Inzwischen hat Pirelli für das Jahr 1990 einen Verlust bekanntgegeben. Im übrigen erweckte Pirelli den Eindruck, als ob nur noch über das „Wie“, nicht aber über das „Ob“ zu verhandeln sei.



Vorstand und Aufsichtsrat Ihrer Gesellschaft haben es als ihre selbstverständliche Pflicht angesehen, Inhalt und Hintergründe des Pirelli-Vorschlags mit besonderer Sorgfalt zu prüfen und dafür zu sorgen, daß dadurch keine Nachteile für die Gesellschaft und die außenstehenden Aktionäre entstehen. Als Ergebnis dieser Prüfung haben wir sowohl den ursprünglichen Vorschlag als auch im Endeffekt eine Fusion unter den gegebenen Umständen überhaupt abgelehnt und Ihnen deshalb empfohlen, in der außerordentlichen Hauptversammlung vom 13. März auch eine Einbringung des Pirelli-Reifengeschäfts als Sacheinlage abzulehnen. Nahezu alle erkennbar nicht mit Pirelli verbundenen Aktionäre sind unserer Empfehlung gefolgt. Wir betrachten dies als großen Vertrauensbeweis der unabhängigen Aktionäre für die Verwaltung und als Ermütigung, unser Verhalten auch in

Zukunft ausschließlich am Interesse der Gesellschaft und aller ihrer Aktionäre auszurichten.

Eine Großfusion der Continental mit ihrer zur Zeit schwachen Ertragskraft mit einem bereits defizitären Wettbewerber liegt sicher nicht im wohlverstandenen Interesse der Gesellschaft und aller ihrer Aktionäre. Unter anderen Verhältnissen und günstigeren Umständen mag sich eine andere Beurteilung ergeben.

Pirelli scheint bisher weder die Entscheidung von Vorstand und Aufsichtsrat noch das Votum der unabhängigen Aktionäre akzeptiert zu haben. Sofern Pirelli den Beschluß der außerordentlichen Hauptversammlung zur Abschaffung des Höchststimmrechts als Mandat ansehen sollte, daß Continental das Pirelli-Reifengeschäft erwirbt — und zwar wohl in einer Form, die nicht der gesetzlichen Mehrheit von 3/4 des vertretenen Grundkapitals bedarf, dann übersieht eine solche Interpretation die Interessenkollision, in der sich Pirelli und die mit ihr verbundenen Aktionäre, insbesondere die Mitglieder des Pirelli-Kontrollsyndikats, befinden. Sie sind nur deshalb Aktionäre der Continental geworden, um das Pirelli-Reifengeschäft an Continental zu verkaufen, Pirelli die Kontrolle über das fusionierte Unternehmen zu verschaffen und dafür das Höchststimmrecht abzuschaffen. Sie verfolgen also eigene wirtschaftliche Interessen mit der Abschaffung des Höchststimmrechts und nicht nur ihr Interesse als Continental-Aktionäre. Zieht man die Stimmen der Pirelli-Gruppe ab, so verbleibt eine klare Mehrheit von 73,32% des übrigen vertretenen Grundkapitals für die Beibehaltung des Höchststimmrechts unter den

gegebenen Umständen. Man kann allenfalls sagen, daß es, wie schon früher, eine Reihe von Aktionären gibt, die aus grundsätzlichen Erwägungen das Höchststimmrecht abschaffen wollen. Diese befinden sich aber eindeutig in der Minderheit.

In der Zwischenzeit haben zwei Aktionäre gegen den Beschluß zu Tagesordnungspunkt vier Anfechtungsklage erhoben mit der Folge, daß nunmehr gerichtlich entschieden werden muß, ob das Höchststimmrecht abgeschafft worden ist oder weiter Bestand hat.

Ich habe bereits in meiner Rede in der außerordentlichen Hauptversammlung angeregt, eine 'Denkpause' einzulegen. Diese kann bei Pirelli und den mit ihr verbundenen Aktionären dazu führen, sich von ihren Continental-Aktien wieder zu trennen. Es sind aber auch Kooperationen aller Art denkbar, wie wir sie zum Teil seit Jahren mit Pirelli, aber auch mit anderen Wettbewerbern betreiben, um Synergien zu erzielen, ohne die erheblichen Risiken einer Groß-Fusion in Kauf nehmen zu müssen.

Der vorgelegte Jahresabschluß der Continental spiegelt den erbiterten Wettbewerb in der Reifenindustrie vor allem in Europa und Nordamerika wider, aber auch die sehr positive Entwicklung unseres Konzernbereichs ContiTech. ContiTech ist ebenfalls stark abhängig von der Automobilindustrie, so daß auch dieser Bereich vom Rückgang der Automobilindustrie in Europa betroffen ist. Dies gilt vor allem für die in 1990 erworbene Fiat-Tochtergesellschaft AGES, die sich erst


einen breiteren Kundenkreis erarbeiten muß. Strukturell ist ContiTech aber gesund und weiterhin auf Expansionskurs in das Europa 1993.

In den Konzernbereichen Reifen CUS und General Tire stehen die Wiedergewinnung der Ertragskraft und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit im Vordergrund. Wir haben im Laufe der letzten Jahre viele Vorleistungen erbracht, insbesondere durch den Erwerb von Beteiligungen an Reifenhändlern und -handelsketten in Europa und in Nordamerika, aber auch durch hohe Investitionen zur Restrukturierung und zum Ausbau von General Tire. Diese Vorleistungen werden Früchte in der Verbesserung unserer Ertragskraft tragen. Das gleiche Ziel verfolgen wir mit umfangreichen Maßnahmen in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Produktion und Vertrieb und nicht zuletzt in den Zentralfunktionen. Ziel all dieser Schritte ist es, die Qualität, Flexibilität und Effizienz der Verfahrensabläufe und Dienstleistungen zu erhöhen und zu verbessern. Wir binden diese Maßnahmen ein in die Philosophie des 'Total Quality Management', die das ganze Unternehmen durchdringen wird und die im Vorjahr verabschiedeten 'Basics' als grundsätzliche Unternehmensziele auf dem Gebiet der Qualität mit Leben erfüllt.

Mitarbeiter und Führungskräfte sind sich der außerordentlichen Anforderungen an ihre Kreativität und Leistungsbereitschaft bewußt und hoch motiviert, ihr Unternehmen auf allen Ebenen in seiner Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Auf dieser Basis sind wir zuversichtlich, die Stürme in der Wettbewerbslandschaft nicht nur „abzuwettern“, sondern daraus mit gestärkter Ertragskraft hervorzugehen.

Ich hoffe, Sie auf unserer Hauptversammlung Anfang Juli in Hannover wieder möglichst zahlreich begrüßen zu können.

Mit freundlichen Grüßen



Horst W. Urban

Gegenüber dem Vorjahr verlangsamte sich das Wirtschaftswachstum in den meisten westlichen Industrienationen; der Anstieg des Bruttosozialproduktes hat sich in diesen Ländern von 3,4% in 1989 auf 2,8% im Berichtsjahr reduziert. Hauptgrund für das geringere Wachstum war die inflationshemmende Wirtschafts- und Finanzpolitik. Besonders in den USA wirkten sich die rückläufige Inlandsnachfrage sowie das Haushaltsdefizit deutlich aus.

Die wirtschaftliche Entwicklung verlief in den einzelnen Industrienationen sehr unterschiedlich. Die Vereinigten Staaten hatten mit 1% einen geringen Zuwachs zu verzeichnen, während Japan mit 5,5% abermals den Spitzenplatz einnahm. Auch die alten deutschen Bundesländer konnten ein kräftiges Wachstum von 4,5% erreichen. Die Wirtschaft in der ehemaligen DDR war dagegen durch Anpassungsschwierigkeiten geprägt. Das Bruttosozialprodukt in diesem Teil Deutschlands ging nach ersten Schätzungen gegenüber dem Vorjahr um 18% zurück.

In Nordamerika verringerte sich die Produktion von Personenwagen um 10,9%. Dabei stieg der Anteil der japanischen Fahrzeuge von 25% (1989) auf 28% in 1990. In Europa blieb die Automobilproduktion auf Vorjahresniveau. Das Produktionsvolumen der deutschen Hersteller wuchs jedoch um 2% auf eine neue Rekordmarke von nunmehr 4,7 Mio Personenwagen. Die Fertigung von Nutzfahrzeugen lag in allen westlichen Herstellerländern wesentlich unter dem Vorjahr. Die bundesdeutschen Nutzfahrzeughersteller konnten hingegen die Produktion um 9,7% erhöhen.

Die deutsche Kautschukindustrie steigerte ihre Produktion 1990 um insgesamt 1%. Die Herstellung von Reifen lag nur geringfügig um 0,9% unter der hohen Zahl des Vorjahrs. Das Absatzvolumen hat sich dagegen durch einen Anstieg der Importe um 1% erhöht. Die Produktion von technischen und sonstigen Elastomer-Erzeugnissen stieg um 3,5%.

Nach Meinung vieler Forschungsinstitute wird das Wachstum des Bruttosozialproduktes in den Industrieländern im laufenden Jahr nur etwa 2% betragen. Die Inlandsnachfrage in den meisten westeuropäischen Ländern wird 1991 schwach bleiben und auch die neuen Bundesländer werden sicher nochmals einen deutlichen Rückgang des Bruttosozialproduktes erleiden. Die „alte“ Bundesrepublik verzeichnet dagegen eine weitere Nachfrageexpansion und dürfte ein Wirtschaftswachstum von 3% erreichen. Für die deutsche Automobilindustrie und den Maschinenbau werden nur unterdurchschnittliche Steigerungsraten um 1,5% bis 2% erwartet. Dagegen kann die Bauindustrie ihre Produktion vermutlich um etwa 3,5% steigern. Der Motor für diese Entwicklung ist vor allem die hohe Nachfrage in den neuen Bundesländern.

Weltweit schwächeres Wachstum der Wirtschaft und Automobilindustrie 1990. Ausnahme: Die alten Bundesländer Deutschlands.

Nur Continental und Bridgestone konnten in den letzten 10 Jahren ihren Marktanteil steigern; Continental von 3,9% auf 8,1%.

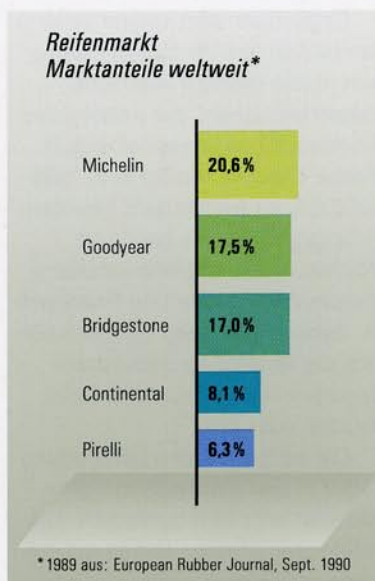
Ein Jahr außergewöhnlicher Herausforderungen

Für die Continental AG war das Jahr 1990 in jeder Hinsicht außergewöhnlich. Wie alle Unternehmen der Reifenbranche wurden auch wir von einem rapiden Ertragsrückgang getroffen. Diese Entwicklung beschleunigte sich im Laufe des Jahres in einem nicht vorhersehbaren Maß. Der weltweite Verdrängungswettbewerb hat sich durch die schwache Konjunktur in vielen Industrieländern verschärft und insbesondere bei den Lieferungen an die Automobilindustrie zu erheblichen Preissenkungen geführt. Unsere Zielsetzung ist deshalb um so mehr, den Kostenanstieg zu begrenzen und alle Möglichkeiten der Ertragsverbesserung zu nutzen. Im Kreis der großen multinationalen Reifenunternehmen gehört Continental zu den ganz wenigen Gesellschaften, die 1990 noch einen Gewinn erwirtschaftet haben, wenngleich auch wir einen Ertragsrückgang um 59,0% hinnehmen mußten und damit auf das Ertragsniveau von 1985/1986 zurückgeworfen wurden. Das gute Ergebnis von ContiTech trug wesentlich zum Konzerngewinn bei.

Unsere Bemühungen, das Unternehmen sicher durch das wohl noch einige Zeit andauernde Ertragstal zu führen, wurden plötzlich überlagert durch einen Vorstoß von Pirelli.

Die Ablehnung des Pirelli-Vorschlags

Am 15. September 1990 teilte uns Pirelli überraschend mit, daß man eine Fusion des Reifengeschäfts mit Continental unter der industriellen Führerschaft von Pirelli sowie die Übernahme der Mehrheit an der neuen Gesellschaft beabsichtige. Danach sollte Continental

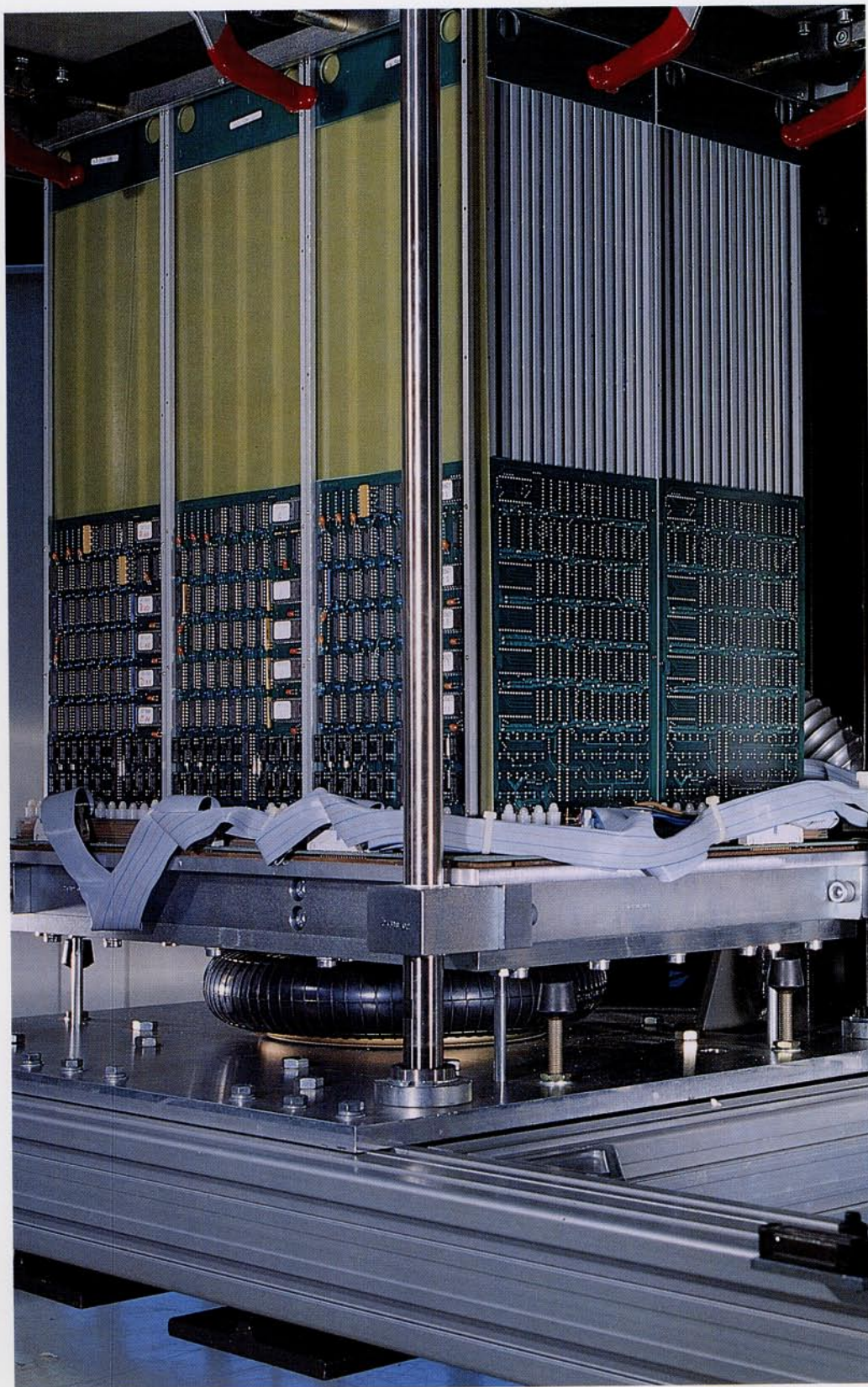


das Geschäft der Pirelli Tyre Holding (PTH) zu einem Preis von DM 1,85–2,25 Mrd erwerben, der als „angemessene, aber vorläufige Schätzung“ genannt wurde. Der Erwerb der PTH sollte teilweise über eine Kapitalerhöhung mit Bezugsrecht (um 50–66% des heutigen Grundkapitals) und teilweise durch neue Kredite in Höhe von DM 0,4–1,25 Mrd finanziert werden. Gleichzeitig sollte die industrielle Führung an der fusionierten Gesellschaft auf Pirelli übergehen und eine „stabile Aktionärsstruktur“ durch einen Konsortialvertrag zwischen Pirelli und seinen befreundeten Aktionären geschaffen werden. Pirelli hatte bereits 5% unserer Aktien erworben und erklärte, zusammen mit anderen Investoren eine Aktionärsgruppe gebildet zu haben, die mehr als 50% unseres Aktienkapitals und damit genügend Stimmrechte kontrolliere, um eine Mehrheit in den kommenden Hauptversammlungen zu gewährleisten.

Vorstand und Aufsichtsrat haben diesen Vorschlag abgelehnt, weil er insgesamt nicht im besten Interesse von Continental lag.

Wir haben unseren Aktionären die Beweggründe für die Ablehnung des Fusionsvorschlages sehr detailliert und unter Darlegung der konkreten Argumente in unserem Aktionärsbrief vom 20. Januar 1991 zur Vorbereitung der außerordentlichen Hauptversammlung vom 13. März 1991 mitgeteilt. Im wesentlichen sind dies:

- Pirellis Preisvorstellung für die Übernahme der PTH war weit überhöht.
- Continental sollte einen erheblichen Aufpreis zahlen, obwohl die übrigen nicht zur Pirelli-Gruppe gehörenden Aktionäre die Kontrolle über das Unternehmen an Pirelli und die ihr nahestehenden Aktionäre abgegeben hätten und deshalb eigentlich ihrerseits ein Aufgeld hätten erhalten müssen.
- Pirelli war nicht bereit, die Namen der ihr nahestehenden Aktionäre und die gegebenenfalls zwischen ihnen getroffenen Vereinbarungen offenzulegen. Es bestand also die Möglichkeit, daß diese Aktionäre bevorzugt würden.
- Eine Fusion mit Pirellis Reifengeschäft würde Continental in der Erreichung ihrer wichtigsten Geschäftsziele nicht fördern.
- Die von Pirelli genannten Synergien, die sich in den nächsten vier Jahren in Form von zusätzlichen Gewinnen von jährlich DM 400 Mio vor Steuern ergeben sollten, halten wir für weit überhöht. Wir schätzen sie auf weniger als ein Viertel dieses Betrages. Eine Fusion hätte kurz- und mittelfristig in jedem Falle erhebliche Risiken, Absatzverluste und einen hohen Investitionsbedarf mit sich gebracht.
- Eine Fusion würde Continental bei der Überwindung der derzeitigen Schwierigkeiten in der Reifenindustrie nicht helfen.



- Die Finanz- und Geschäftslage von Pirelli Tyre würde die künftige Entwicklung einer fusionierten Gruppe erschweren.

- Continental hat eine solide Ausgangslage, um die derzeitigen Schwierigkeiten in der Reifenindustrie als unabhängige Gesellschaft zu überwinden.

Wir besitzen einen guten Marktanteil in Deutschland, wo sich die Automobilindustrie gegenüber anderen Märkten weiterhin in einer sehr stabilen Lage befindet. Wir haben bereits zu einem frühen Zeitpunkt den Trend zu einer Globalisierung der Produktion innerhalb der Automobilindustrie erkannt. Deshalb wurden andere Unternehmen erworben oder Joint Ventures gegründet, um unser Geschäft ebenfalls zu internationalisieren und die Schlüsselmärkte stärker zu durchdringen.

Wir sind auch in einer guten Ausgangslage, das Wachstumspotential in Osteuropa bei der Öffnung dieser Märkte auszuschöpfen.

Wir haben Ende Januar 1991 Pirelli davon unterrichtet, daß wir unter den gegebenen Umständen zu weiteren Fusionsgesprächen nicht bereit seien, aber gleichzeitig angeboten, gemeinsam zu untersuchen, ob im Wege der Kooperation Synergien erreicht werden können, ohne die Risiken einzugehen, die eine Fusion mit sich bringen würde. Unser Anerbieten ist allerdings nicht auf Interesse gestoßen.

Conti Luftfedern im Prüfstand für elektronische Bauteile.

Die außerordentliche Hauptversammlung

Am 12. Dezember 1990 beantragte Herr Alberto Vicari die Einberufung einer außerordentlichen Hauptversammlung mit fünf Tagesordnungspunkten. Herr Vicari wies nach, daß er im Besitz von 5% unserer Aktien war. Nach seiner Auffassung sollte durch diese Hauptversammlung klargestellt werden, ob die Continental AG mit der Pirelli Tyre Holding fusionieren oder ihre Unabhängigkeit zusätzlich gestärkt werden sollte.

Die Tagesordnung des Antragstellers beinhaltete:

1. Änderung der Satzung (Neufassung der Stimmrechtsbeschränkung)

Die Änderung sollte sicherstellen, daß die Stimmrechtsbeschränkung für einen einzelnen Aktionär auf 5% der ausgegebenen Aktien nur mit einer 75%igen Mehrheit des Kapitals und der Stimmen wieder aufgehoben werden kann.

2. Änderung der Satzung (Erschwerung der Abberufung von Aufsichtsratsmitgliedern)

Hier ging es darum, daß auch für die Abberufung von Aufsichtsratsmitgliedern in der Hauptversammlung eine Mehrheit von mindestens drei Viertel der abgegebenen Stimmen und des bei der Beschlußfassung vertretenen Grundkapitals notwendig sind.

3. Änderung der Satzung (Zustimmungserfordernis zur Veräußerung und Ausgliederung von Konzernbereichen)

Für derartige Transaktionen sollte zukünftig ein Hauptversammlungsbeschluß mit einer Mehrheit von mindestens drei Viertel der abgegebenen Stimmen und des bei der Beschlußfassung vertretenen Grundkapitals erforderlich sein.

4. Änderung der Satzung (Aufhebung der Stimmrechtsbeschränkung)

Unter diesem Tagesordnungspunkt sollte über die Aufhebung der Stimmrechtsbeschränkung und des Hauptversammlungsbeschlusses vom 5. Juli 1989 zu Tagesordnungspunkt 6a) beschlossen werden.

Über 2000 Aktionäre, Bankenvertreter, Gäste — darunter 146 Journalisten — verfolgten die außerordentliche Hauptversammlung.



5. Vorbereitung einer Kapitalerhöhung gegen Sacheinlagen

Der Vorstand von Continental sollte durch die Hauptversammlung angewiesen werden, alle erforderlichen Maßnahmen vorzubereiten, damit die nächste ordentliche Hauptversammlung beschließen könne, daß die Continental AG das Reifengeschäft der Pirelli Tyre Holding N.V., Amsterdam, im Wege einer Kapitalerhöhung gegen Sacheinlagen unter Ausschluß des gesetzlichen Bezugsrechts der Aktionäre erwirbt.

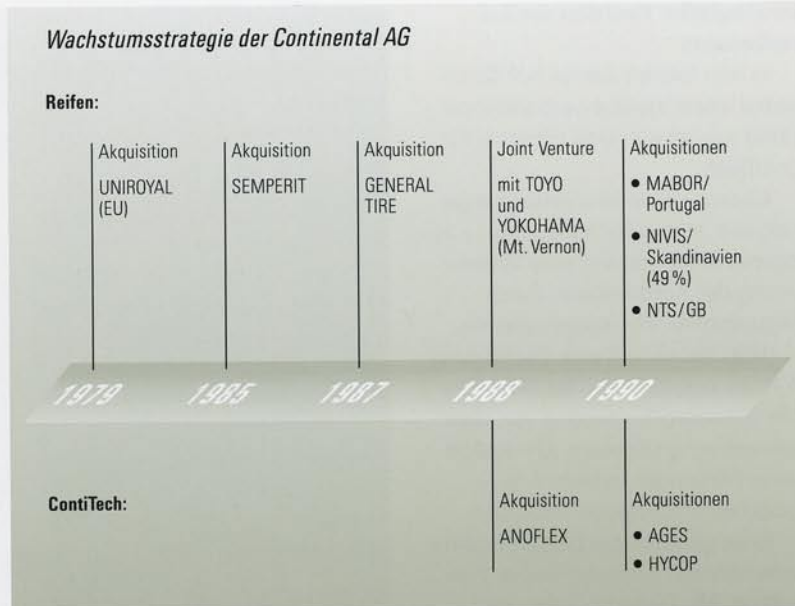
Der Vorstand der Continental Aktiengesellschaft teilte am 21. Dezember 1990 mit, daß die gewünschte außerordentliche Hauptversammlung am 13. März 1991 stattfinden wird.

Vorstand und Aufsichtsrat der Continental AG lehnten am 21. Januar 1991 nach Gesprächen mit Pirelli die vorgeschlagene Fusion unter den gegebenen Umständen ab. In einem Brief an die Aktionäre zusammen mit der Einladung zur außerordentlichen Hauptversammlung wurde die Ablehnung der Fusion ausführlich begründet und die Abstimmungsempfehlungen des Vorstands und des Aufsichtsrats zu den fünf Tagesordnungspunkten bekanntgegeben.

Diese Empfehlungen des Vorstands und des Aufsichtsrats lauteten:

Zustimmung zu Tagesordnungspunkt 1, Ablehnung der Anträge zu den Tagesordnungspunkten 2 bis 5.

Am 12. März 1991, dem Tag vor der Hauptversammlung, gab Pirelli bekannt, sich beim Tagesordnungspunkt 5 (Vorbereitung einer Kapitalerhöhung) der Stimme zu enthalten, den Antrag zu Tagesordnungspunkt 4 (Aufhebung der Stimmrechtsbegrenzung) jedoch unterstützen zu wollen.



Die Hauptversammlung am 13. März 1991, in der vom gesamten Grundkapital 78,82% vertreten war, brachte folgende Ergebnisse:

— Für die Aufhebung der Stimmrechtsbeschränkung (Tagesordnungspunkt 4) ergab sich eine Mehrheit von 65,97% der abgegebenen Stimmen und des bei der Beschlußfassung vertretenen Grundkapitals. Bezogen auf das gesamte Grundkapital stimmten lediglich 49,3% für eine Abschaffung des Höchststimmrechts.

— Bei Tagesordnungspunkt 5 wurde mit 46,2% des in der Versammlung präsenten Grundkapitals Stimmenthaltung geübt. Von den restlichen bei der Beschlußfassung vertretenen Stimmen votierten nur 10,5% für den Antrag, 89,5% lehnten die Vorbereitung einer Kapitalerhöhung gegen Sacheinlagen ab.

— Die Tagesordnungspunkte 1—3 wurden mit großer Mehrheit abgelehnt.

Die Abstimmungsergebnisse zeigen, daß Pirelli offenbar nicht über die Mehrheit der Aktien verfügt, wie seit September 1990 wiederholt in der Öffentlichkeit behauptet wurde. Pirelli hatte angekündigt, sich zu Tagesordnungspunkt 5 der Stimme zu enthalten. Die Stimmenthaltungen ergaben 36,4% des Grundkapitals. Da anzunehmen ist, daß sich auch noch andere Aktionäre der Stimme enthalten haben, ist davon auszugehen, daß der Pirelli zuzurechnende Anteil am Grundkapital sogar noch darunter liegt.

Wir sind nach wie vor der Auffassung, daß die Stimmrechtsbeschränkung dem Schutz von Minderheitsinteressen dient.

Gegen die Beschlüsse zu sämtlichen Tagesordnungspunkten sind Widersprüche zu notariellem Protokoll erklärt worden. Insgesamt haben sieben Aktionäre Widerspruch erhoben, zwei von ihnen gegen die Beschlüsse aller Tagesordnungspunkte.

Keine Mehrheit für eine Fusion mit Pirelli. Abschaffung der Stimmrechtsbeschränkung findet dagegen Zustimmung.

1990: Ein Jahr wichtiger Akquisitionen für Reifen und ContiTech.

Strategische Position weiter verbessert

In den letzten Jahren hat Continental seine Wettbewerbsposition stetig ausgebaut. Das gilt auch für ContiTech.

Unsere Unternehmensstrategie zielt seit Jahren auf Wachstum aus eigener Kraft und auf eine Verbreiterung der Konzernbasis durch Akquisitionen und Kooperationen.

1990 haben wir eine Beteiligung in Höhe von 49% an der Nivis Tyre AB, Göteborg/Schweden von dem schwedischen Konzern KFI (Kooperativa Förbundet Industri AB), Stockholm/Schweden erworben. Zu Nivis gehören die beiden Reifenunternehmen Gislaved Daeck Produktion AB, Gislaved/Schweden, und Viking Dekk Produksjon A/S, Askim/Norwegen, sowie die Reifenhandelskette Olrich A/S, Oslo/Norwegen und einige weitere Vertriebsbetriebe. Nivis ist Marktführer in Skandinavien, beschäftigt 1700 Mitarbeiter und erzielte 1990 einen Umsatz von DM 359 Mio.

Zu Beginn des Jahres haben wir die englische Reifenhandelskette National Tyre Service Ltd. (NTS), Stockport/Manchester, erworben. Die erforderlichen Genehmigungen wurden im März 1991 erteilt. NTS ist mit über 400 Servicestellen eine der größten Reifenhandelsketten Europas.

Sowohl der Erwerb von NTS als auch die Beteiligung an Nivis stärken unsere Position im nördlichen und westlichen Europa ganz wesentlich. Beide Unternehmen werden in die vorhandenen Vertriebs- und Produktionsstrukturen des Konzerns eingebunden. Wir versprechen uns dadurch eine starke Verbesserung unserer Marktpräsenz in diesen Ländern.

ContiAquaContact im Test: Ein neuer Hochgeschwindigkeits-Breitreifen, der die Sicherheit bei breiten Reifen im Hinblick auf die Aquaplaning-Gefahr in bislang noch nicht erreichtem Maß steigert.



Die mehrjährige gute Zusammenarbeit mit unseren japanischen Partnern Toyo Tire & Rubber Co., Ltd., Osaka, und Yokohama Rubber Co., Ltd., Tokio, wurde im Berichtsjahr erfolgreich fortgesetzt.

Der Aufbau der neuen Fabrik in Mt. Vernon, Illinois, zur Herstellung schwerer Lastwagenreifen verläuft nach Plan. Dieses Joint Venture mit den japanischen Partnern Toyo und Yokohama wird im 2. Quartal 1991 die Produktion aufnehmen.

Insgesamt soll dadurch die weltweite Verbindung der Unternehmen gestärkt werden, um dem weiter

zunehmenden Wettbewerb in der Reifenindustrie besser begegnen zu können.

Auch im Konzernbereich ContiTech, den wir in Zukunft weiter ausbauen wollen, setzten wir die angestrebte Europäisierung erfolgreich fort. So haben wir von der Fiat-Tochtergesellschaft Gilardini SpA, Turin/Italien, den Unternehmensbereich Industrielle Kautschukprodukte



AGES gekauft. 1100 Mitarbeiter erwirtschaften in 3 Werken in Turin einen Jahresumsatz von rund DM 200 Mio. Es werden Profile, Formteile, Gummi-Metall-Teile und Schläuche vornehmlich für die Kraftfahrzeugindustrie gefertigt.

Außerdem haben wir die schwedische Hycop AB, Märsta/Stockholm, einen bedeutenden Hersteller von Schlauchleitungen, erworben. Als Schlaucharmierer liefert Hycop vornehmlich an die schwedische Kraftfahrzeugindustrie Schlauchleitungen für Öl- und Kühlerleitungen, Servolenkungen sowie Klima- und Bremsanlagen.

Weiterhin haben wir unsere Beteiligung an der Clouth Gummiwerke AG, Köln, auf 98,3% erhöht und uns damit an der dazu gehörenden Tochtergesellschaft IMAS S.A., Griechenland, zu 76,3% indirekt beteiligt.

Zukunftsmarkt Osteuropa

Die Wiedervereinigung Deutschlands und die politische und damit auch wirtschaftliche Öffnung unserer osteuropäischen Nachbarländer bietet gerade für Continental besondere Chancen. Neben der geographisch bevorzugten Lage des Konzerns gibt es Kontakte, die zum Teil seit der Jahrhundertwende bestehen und die auch während der Zeit des Eisernen Vorhangs gepflegt wurden. So sind wir beispielsweise über all die Jahre dem Messeplatz Leipzig treu geblieben.

Eine mögliche Zusammenarbeit mit dem ostdeutschen Reifenproduzenten Pneumant war Gegenstand intensiver Prüfungen und Beratungen zusammen mit Pneumant. Wir bedauern, daß eine wirtschaftlich tragbare, langfristige Verbindung angesichts der rapiden Veränderung der Verhältnisse nicht möglich war.

Andererseits arbeiten wir inzwischen mit über 400 Reifenhändlern in der ehemaligen DDR zusammen. Die Neugründung von drei Warenverteilzentren für den Vertrieb von Reifen konnte bereits im zweiten Halbjahr 1990 in Leipzig, Dresden und Neubrandenburg verwirklicht werden und deckt nun die ehemalige DDR mit dem gleichen Servicegrad ab wie in den alten Bundesländern.

Der Name Continental hat bei vielen Kunden in Ostdeutschland nach wie vor einen guten Klang. Wir wollen die positive Ausgangssituation nutzen und an dem Aufbau und Wachstum dieser Märkte überdurchschnittlich teilhaben.

Mit dem tschechoslowakischen Reifenhersteller Barum verhandeln wir zur Zeit über eine zukünftige Zusammenarbeit. Diese Gruppe besteht aus drei Reifenwerken und einer Verkaufs- und Exportorganisation. Das Unternehmen verfügt

Aktiv in den neuen Bundesländern und in Osteuropa.

Gute Konjunktur in Deutschland – rückläufige Entwicklung in den USA.

über einen beachtlichen technischen Standard. 10000 Menschen erzielten 1990 einen konsolidierten Umsatz von DM 360 Mio. Aus der CSFR sollen auch andere osteuropäische Märkte beliefert werden.

Zum Ende des Berichtsjahres unterzeichneten wir darüber hinaus eine Grundsatzvereinbarung über eine Zusammenarbeit mit dem polnischen Stomil-Werk in Olsztyn. Es ist beabsichtigt, Technologie und Know-how für die Produktion von Reifen an Polen zu liefern und dort Continental-Reifen für unsere Märkte herstellen zu lassen. Darüber hinaus ist eine engere Vertriebskooperation zur Erschließung des polnischen Marktes vorgesehen. In Olsztyn sind 3900 Menschen beschäftigt. Der Umsatz beläuft sich auf DM 180 Mio.

weise kam es sogar zu einigen Lieferengpässen, besonders bei Nutzfahrzeugreifen.

Andererseits haben sich die Preiskämpfe auf den europäischen und nordamerikanischen Märkten massiv verstärkt. Besonders das Reifengeschäft mit der Automobilindustrie brachte erhebliche Verluste. Leider ist noch keine Beruhigung dieser betriebswirtschaftlich ungesunden Entwicklung festzustellen.

Der Witterungsverlauf zum Jahresende hat positive Impulse für das Winterreifengeschäft gebracht. Insgesamt lag der Winterreifenmarkt in Europa allerdings nur auf dem Niveau des Vorjahres. Mit unseren Konzernmarken sind wir weiterhin europäischer Marktführer.

Die Restrukturierungsmaßnahmen in den nordamerikanischen Werken laufen weiter. Die bisher erreichten Verbesserungen in der Produkt- und Fertigungsqualität werden durch den „Quality Master Award“ und den „Zero Defects Award“ von Nissan für das General Tire Werk Mt. Vernon, Illinois, bestätigt. Aber auch von General Motors hat die Gesellschaft kürzlich eine hervorragende Qualitätsbewertung erhalten. Die Kapazität unserer Forschung und Entwicklung haben wir in den USA nochmals erhöht. Die Produktmixverschiebung zu Radial- und technologisch anspruchsvolleren Reifen wurde weitergeführt. Besonders deutliche Zuwachsraten konnte General Tire bei Nutzfahrzeug- und High-Performance-Reifen (Hochleistungsreifen) erzielen.

Rückschlag bei General Tire

Das Geschäft von General Tire war von der rückläufigen Automobilkonjunktur in Nordamerika, von nachteiligen Spätfolgen des Streiks im Herbst 1989 sowie von umfangreichen Umstrukturierungsmaßnahmen gekennzeichnet.

Durch den Produktionsrückgang der großen US-Automobilhersteller waren auch die Lieferungen von Personenwagen- und leichten Lastwagenreifen an diese Kunden rückläufig. Die Absatzverluste konnten auch nicht durch mehr Wachstum in anderen Bereichen aufgefangen werden. Besonders stark waren die Reifenwerke in den USA von dieser Entwicklung betroffen und beeinflussten den für 1990 ausgewiesenen Verlust für diesen Konzernbereich erheblich.

Im mexikanischen Markt verzeichnete General Tire erfreuliche Fortschritte. Die Produktpalette wurde modernisiert, die Vertriebsbasis ausgebaut und mehr Continental- und General-Reifen verkauft. Dagegen hat das kanadische Werk in Barrie wiederum mit Verlust abgeschlossen.

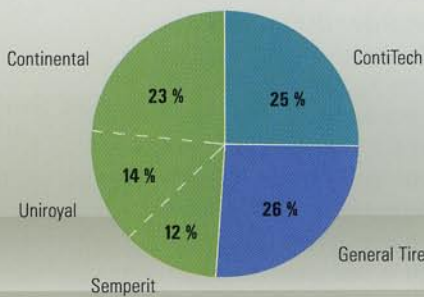
ContiTech: Neue Organisations- und Führungsstruktur

Zum 1. Januar 1991 haben wir die acht Geschäftsbereiche von ContiTech in folgende rechtlich eigenständige Gesellschaften eingebracht:

- ContiTech Antriebssysteme GmbH
- ContiTech Förder- und Beschichtungstechnik GmbH
- ContiTech Formpolster GmbH
- ContiTech Formteile GmbH
- ContiTech Luftfedersysteme GmbH
- ContiTech Profile GmbH
- ContiTech Schlauch GmbH

Diese Gesellschaften bilden gemeinsam mit den bisherigen Konzerngesellschaften unter Führung der ebenfalls neu gegründeten ContiTech Holding GmbH den Konzernbereich ContiTech.

Umsatz nach Konzernbereichen in %



Konjunkturmotor Deutschland

Der wichtigste europäische Markt für den Continental-Konzern sind jedoch nach wie vor die alten Bundesländer in Deutschland, die erfreulicherweise im Berichtsjahr eine vergleichsweise robuste konjunkturelle Entwicklung aufwiesen. Dies gilt insbesondere auch für die Automobilindustrie. Unsere Produktionskapazitäten waren deshalb das ganze Jahr voll ausgelastet. Teil-

Mit dieser Verselbständigung haben wir uns anspruchsvolle Ziele gesetzt und verbinden damit große Hoffnungen. Wir realisieren ein Unternehmungskonzept, das marktorientiert und auf die Lösung der Probleme und die Anforderungen unserer Kunden ausgerichtet ist. Mit hoher Kompetenz, kurzen Entscheidungswegen und großer Flexibilität wollen wir die Effizienz in der Zusammenarbeit mit unseren Kunden steigern und unsere Geschäftsbeziehungen weiter ausbauen.

Das einheitliche Auftreten der ContiTech-Gesellschaften im Markt wird durch die Firmierung unter der Dachmarke ContiTech und die übergreifende Führungsfunktion der ContiTech Holding GmbH sichergestellt.

Aufgrund der lebhaften Konjunktur in fast allen Abnehmerbranchen erzielten wir trotz verschärften Wettbewerbs wieder ein gutes Ergebnis. Auch interne Maßnahmen zur Kostenreduzierung haben dazu beigetragen.

Schwacher US-Dollar bremst Umsatzzuwachs

Der Umsatz des Konzerns stieg um 2% (DM 169,1 Mio) auf DM 8551,0 Mio (Vj. DM 8381,9 Mio). Hiervon entfallen DM 336,9 Mio auf erstmals einbezogene Gesellschaften. Ohne sie wäre der Konzernumsatz um 2% gesunken. Allerdings hat allein der gefallene Währungskurs des US-\$ gegenüber der DM bei der Umrechnung des Umsatzes der General Tire-Gruppe die Entwicklung des Konzernumsatzes um rund DM 340 Mio, das sind 4%, nachteilig beeinflusst.

Umsatz	1990	1989	Veränderung in %
	DM Mio	DM Mio	
AG	3066,4	3040,8	0,8
Konzern	8551,0	8381,9	2,0

Vom Konzernumsatz entfielen 74,8% (Vj. 79,2%) auf Reifen und 25,2% (Vj. 20,8%) auf ContiTech. In der Aktiengesellschaft verteilte sich der Umsatz zu 61,8% (Vj. 64,3%) auf Reifen und zu 38,2% (Vj. 35,7%) auf technische Produkte.

Forschung und Entwicklung

Im Jahr 1990 haben wir unsere weltweite Forschung und Entwicklung weiter ausgebaut.

Der Forschungsbereich Reifen soll sich verstärkt der angewandten Grundlagenforschung für den Konzern widmen. In Verbindung mit modernsten Technologien und der Anwendung von Supercomputern haben wir die Möglichkeit geschaffen, noch enger als bisher in die Zukunftsentwicklung der Automobilindustrie eingebunden zu werden.

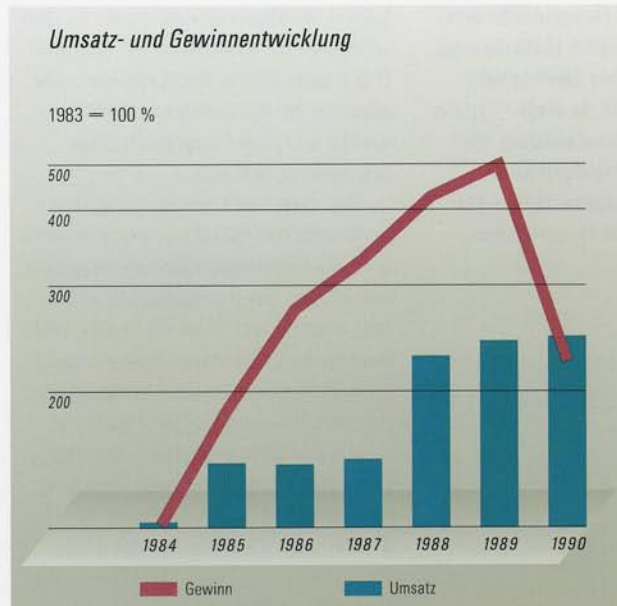
Die Forschung und Entwicklung von General Tire haben wir stärker als in der Vergangenheit in unseren Konzern integriert.

Die Reifentestgelände in Deutschland (Contidrom), Frankreich (Rocroi), Österreich (Kottingbrunn) und den USA (Uvalde) wurden weiter ausgebaut. Wir verfügen damit über eine hervorragende Basis für Reifentests, die in ihrer Breite in unserer Industrie kaum noch einmal zu finden ist.

Im Jahre 1990 haben wir mit einer Vielzahl neuer Produkte bei Reifen und bei ContiTech den hohen technischen Stand unserer Entwicklung unterstrichen.

Für den Reifenbereich ist der neuentwickelte ContiAquaContact hervorzuheben. Er ist ein Hochgeschwindigkeits-Breitreifen, der das Sicherheitsniveau bei breiten Reifen in Hinblick auf die Aquaplaning-Gefahr in einem bislang noch nicht erreichten Maße steigert. Darüber hinaus ist das richtungsgebundene Profil sehr eigenständig und attraktiv.

Im Konzernbereich ContiTech konzentrieren wir uns in Forschung



und Entwicklung auf technisch anspruchsvolle, umweltverträgliche Produkte mit hoher Wertschöpfung. Dazu gehören unter anderem unsere neu entwickelten Schläuche für Klimaanlage in Automobilen, die gegen die FCKW (Fluorchlorkohlenwasserstoffe) ersetzenden neuen Kühlfülligkeiten beständig sind. In Ergänzung zu den Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten in den einzelnen Gesellschaften verfügen wir in der Holding über eine Zentrale Technik mit Spezialisten, die sowohl Projekte durchführen, die über die Kapazität der dezentralen Entwicklungseinheiten hinausgehen, als auch komplexe Schwerpunktaufgaben übernehmen wie zum Beispiel die Entwicklung neuer Materialien und Verfahren.

Rohstoffversorgung verteuert

Trotz des Golfkriegs war unsere Rohstoffversorgung stets gesichert. Die Entwicklung der Rohölpreise und Umweltschutzaufgaben führten zu teilweise erheblichen Verteuerungen bei vielen unserer Rohstoffe; die Preise für Naturkautschuk

Ertragseinbruch zieht Halbierung der Dividende nach sich — gute Auslastung der Produktionskapazitäten für 1991 erwartet.

gaben dagegen etwas nach. In den USA war im wesentlichen die gleiche Entwicklung festzustellen; die allgemeine Konjunkturschwäche wirkte sich bei Naturkautschuk preisdämpfend aus.

Zur besseren Versorgung des Konzerns mit qualitativ konstantem und hochwertigem Naturkautschuk haben wir ein Einkaufsbüro in Singapur eröffnet. Über 80% der weltweiten Naturkautschukgewinnung ist in den Ländern des südostasiatischen Raumes konzentriert.

Im Berichtsjahr belief sich der gesamte Materialeinsatz im Konzern auf DM 3530,3 Mio, d. h. 41,3% vom Umsatz (Vj. 39,4%).

Hohe Investitionen

Die Zugänge zum Sachanlagevermögen erhöhten sich auf die Rekordsumme von DM 689,5 Mio (Vj. DM 532,4 Mio). Die 1990 freigegebenen Sachinvestitionen, die zum Teil jedoch erst 1991 und später vollständig bilanzwirksam werden, liegen mit DM 887 Mio nochmals über dem hohen Niveau des Vorjahres (DM 818 Mio). Die Investitionen verteilen sich zu rund 62% auf Europa und zu 38% auf Nordamerika. Die Investitionsquote (Sachanlagenzugang/Umsatz) stieg 1990 auf 8,1% (Vj. 6,4%). Die Finanzinvestitionen betragen 1990 darüber hinaus DM 264,8 Mio. Seit 1987 hat der Konzern etwa DM 1,5 Mrd für Akquisitionen aufgewendet.

Weiterhin gesunde Finanzstruktur

Das Grundkapital der Continental Aktiengesellschaft nahm nur unbedeutend um DM 4,1 Mio zu und betrug am 31. Dezember 1990 DM 439,1 Mio. Darüber hinaus besteht ein bedingtes Kapital in Höhe von

DM 213,4 Mio, wovon DM 60,0 Mio bisher noch nicht ausgenutzt worden sind, und ein genehmigtes Kapital zur Ausgabe von Belegschaftsaktien in Höhe von DM 10,0 Mio.

Das Eigenkapital der AG verringerte sich um DM 20,7 Mio auf DM 1620,4 Mio und finanzierte 51,7% des Gesamtvermögens (Vj. 61,7%). Das Eigenkapital des Konzerns erhöhte sich nur um DM 16,9 Mio auf DM 1742,2 Mio, was nicht zuletzt auf den gesunkenen US-Dollar-Kurs zurückzuführen ist, und beträgt 28,2% der Bilanzsumme (Vj. 31,9%).

Ertrag drastisch gesunken

In einem nicht vorhersehbaren Umfang hat sich 1990 der Ertrag verringert. Die Preise in der Erstausrüstung brachten hohe Verluste, aber auch in den stark umkämpften Ersatzmärkten mußten wir zur Volumensicherung Preisnachlässe gewähren. Aus den gleichen Gründen schloß General Tire erstmals mit einem deutlichen Verlust ab. Darüber hinaus wurden 1990 vielfältige Vorleistungen in Form von Akquisitionen und Beteiligungen zur strategischen Absicherung der zukünftigen Entwicklung des Konzerns erbracht. Die Erträge hieraus werden erst in späteren Jahren erwachsen.

Alle Reifenbereiche liegen im Ergebnis deutlich unter dem Vorjahr. Aber auch bei ContiTech haben wir in unseren Plänen mit höheren Erträgen gerechnet.

1990 setzten wir unsere Bemühungen zur Kostensenkung intensiv fort und werden 1991 bei allen beeinflussbaren Fixkosten eine „Null-Runde“ anstreben.

Der Konzerngewinn vor Ertragsteuern fiel von DM 369,3 Mio auf DM 153,3 Mio.

Nach Abzug der Ertragsteuern ergibt sich ein Jahresüberschuß von DM 93,4 Mio, der um DM 134,4 Mio unter dem Vorjahresergebnis liegt.

In der Aktiengesellschaft beläuft sich der Gewinn vor Ertragsteuern auf DM 87,9 Mio (Vj. DM 156,8 Mio) und der Jahresüberschuß auf DM 42,2 Mio (Vj. DM 81,2 Mio). Der Bilanzgewinn beträgt DM 36,4 Mio (Vj. DM 71,0 Mio).

Dividendenvorschlag

Die Verwaltung schlägt der Hauptversammlung vor, DM 35,1 Mio des Bilanzgewinns zur Ausschüttung einer Dividende von DM 4,— je Aktie zu DM 50,— (8%) zu verwenden und den Restbetrag von DM 1,3 Mio auf neue Rechnung vorzutragen.

Dank an die Mitarbeiter

Um der Unsicherheit zu begegnen, die durch den Pirelli-Vorschlag in unsere Belegschaft hineingetragen wurde, war in den letzten Monaten des Berichtsjahres viel Überzeugungskraft der Vorgesetzten und viel Selbstvertrauen unserer Mitarbeiter notwendig. Unsere breit angelegte Informationspolitik hatte zum Ziel, auch die Belegschaft möglichst umfassend und rechtzeitig zu unterrichten.

Es ist nur allzu verständlich, daß viele Mitarbeiter im Unternehmen verunsichert wurden und Fragen nach der strategischen Ausrichtung des Konzerns und damit nach dem zukünftigen Erhalt der Arbeitsplätze stellten. Daß es dennoch gelungen ist, in einem vom Verdrängungswettbewerb gekennzeichneten Markt die meisten Ziele zu erreichen, ist ein großes Verdienst der Mitarbeiter, Vorgesetzten, Betriebsräte und Belegschaftsvertreter. Hierfür möchten wir allen im Konzern Beschäftigten ganz besonders danken. In diesen Dank eingeschlossen sind auch diejenigen Mitarbeiter, die 1990 in den Ruhestand getreten sind.

Cordzwirnanlage Steinfurt. Die neue Zwirnanlage in unserem luxemburgischen Werk Steinfurt ermöglicht die rationelle Großserienfertigung von Textilkorden für die Reifenherstellung.



Wir haben gemeinsam eine Fülle von Aufgaben zur Kostensenkung und Ergebnisverbesserung durchgeführt und versucht, alle nicht dringend notwendigen Kosten konsequent zu vermeiden. Dies forderte von unseren Mitarbeitern ein hohes Maß an Verständnis, das wir letztlich auch gefunden haben. Wir sehen hierin eine gute Ausgangsbasis, um auch die Herausforderungen in den kommenden Jahren bewältigen zu können.

Ausblick

Es werden noch erhebliche Anstrengungen notwendig sein, um aus dem Ertragstal wieder herauszukommen. Wir sind aber überzeugt, daß sich der Konzern in einer vergleichsweise guten strategischen Position zur Erreichung seiner Ziele befindet.

1991 rechnen wir mit einer weiteren Absatzsteigerung und guten Auslastung der Produktionskapazitäten in Europa. Die Konjunkturlage in der Bundesrepublik hilft, den deutlichen Rückgang in anderen wichtigen Märkten Europas zu kompensieren. In Nordamerika dagegen lassen die deutlich sinkende Automobilproduktion und die Stagnation im Ersatzgeschäft kein Wachstum erwarten. Entsprechend verstärkt sich der Druck auf die Preise und Margen und zwingt zu Kurzarbeit.

Trotzdem erwarten wir auch unter Berücksichtigung der neuen Gesellschaften insgesamt eine weitere Umsatzsteigerung gegenüber 1990. Der Jahresüberschuß wird jedoch aus heutiger Sicht vermutlich nochmals deutlich niedriger ausfallen, hauptsächlich bedingt durch den höheren Verlust bei General Tire.

Konzernbereich Reifen

Continental, Uniroyal Englebert, Semperit

Preiskämpfe bewirken Ertragsrückgang trotz guten Volumenzuwachses.

Der Konzernbereich Reifen mit seinen Marken Continental, Uniroyal und Semperit hat im Berichtsjahr die insgesamt noch gute Konjunktur in Westeuropa genutzt.

Absatzplus bei rückläufigen Preisen

Der Absatz an Personenwagenreifen stieg um 4%, bei leichten und schweren Nutzfahrzeugreifen um 8% und 3%. Der konsolidierte Umsatz für die drei Marken belief sich auf DM 4175,5 Mio; im Vergleich zu 1989 entspricht dies einem Zuwachs von 2,8%. Hierin sind erstmals die Umsätze der Continental Mabor Industria de Pneus S.A. (ab 1. Juli 1990) einbezogen.

Wie schon im Vorjahr ist es uns nur teilweise gelungen, Kostensteigerungen an den Markt weiterzugeben. Das Geschäft mit der europäischen Automobilindustrie hat zu erheblichen Verlusten geführt, aber auch die Ersatzmärkte waren stark umkämpft und haben das Ertragsniveau des Vorjahres nicht wieder erreicht.

Im Vergleich zur Erstausrüstung entwickelte sich jedoch das Ersatzgeschäft in Westeuropa erfreulicher; dies gilt vornehmlich für den Markt der leichten und schweren Nutzfahrzeuge. Da der Konzernbereich Reifen rund zwei Drittel seines Umsatzes auf den zwar wettbewerbsintensiven, gleichwohl aber gewinnbringenden Ersatzmärkten erzielt, war diese Entwicklung für uns vorteilhaft.

Im Ersatzgeschäft konnten bei Personenwagenreifen, besonders in Belgien und Großbritannien, Marktanteile gewonnen werden. Mit leichten Lastwagenreifen haben wir unsere Position in Deutschland, Italien, Benelux und Großbritannien ausgebaut. Bei schweren Nutzfahr-



Europäischer Truck-Grand-Prix 1990. Europameister in zwei von drei Klassen: Mercedes-Benz auf Continental-Reifen.

zeugreifen war der Konzern in Deutschland, Italien, Österreich und Dänemark überdurchschnittlich erfolgreich. Im Gegensatz zu Landwirtschaftsreifen konnten wir bei Industriereifen sowohl in der Erstausrüstung als auch im Ersatzgeschäft unsere Marktstellung weiter ausbauen.

Stärkere Markenprofilierung

Unsere Mehrmarkenstrategie hat sich als erfolgreich erwiesen. Sie wird auch in Zukunft die Basis unserer Unternehmenspolitik sein, weil wir so am besten alle Kundensegmente erreichen. Trotzdem sollen sich zukünftig die Produkt- und Vertriebschwerpunkte der einzelnen Marken und ihre Positionie-



rung noch deutlicher voneinander unterscheiden. So werden wir besondere Anstrengungen für eine weltweite Präsenz der Marke Continental unternehmen, auch um der Globalisierung der Automobilindustrie Rechnung zu tragen. Denn unsere Kunden fordern Schnelligkeit,

Flexibilität, hohe technische Leistung und natürlich Kosteneffizienz.

Optimierung logistischer Strukturen

Die im Jahr 1989 beschlossenen und auch begonnenen Maßnahmen zur Optimierung unserer logistischen Strukturen und Prozesse wurden weitergeführt.

Ein europaweites integriertes Logistiksystem (ILS) mit starker EDV-Unterstützung haben wir als erste Stufe in den deutschen Niederlassungen eingeführt. Zur Abdeckung des Bedarfs in den neuen Bundesländern haben wir neben der Neugründung von Vertriebszentren die bereits bestehende Niederlassung in Berlin ausgebaut.

In den Märkten Schweiz und Belgien wurden neue Zentralläger in Neuendorf bzw. Londerzeel mit dem Ziel der Serviceverbesserung und der Kostenreduzierung in Betrieb genommen. Aufgrund der neuerworbenen Händlerbetriebe in Großbritannien mußte das Distributionsnetz angepaßt werden. Dem vergrößerten Volumen trugen wir durch Eröffnung von neuen Lagern in Südengland und in der Nähe von Glasgow Rechnung.

Zur Unterstützung der Logistik und um die Kommunikation zu intensivieren, haben wir unser europäisches Computernetzwerk weiter ausgebaut und uns dadurch auf den europäischen Binnenmarkt 1993 besser vorbereitet. Im Zuge des Ausbaus dieses Netzwerks konnten wir auch die erste „Just-in-time“-Anwendung im Sinne einer produktionssynchronen Warenanlieferung für Reifen an ein Werk eines großen deutschen Automobilkonzerns realisieren.

Das mit unserem portugiesischen Partner gegründete Gemeinschaftsunternehmen Continental-Mabor beginnt bereits 1991 mit der Produktion. Nach endgültiger Fertigstellung des Werkes erreichen wir eine Tageskapazität von 18000 Personenwagen- und kleinen Leichtlastwagenreifen modernster Bauart und Fertigungstechnologie.

Die Europäisierung schreitet weiter voran.

Konsequente Qualität erbringt auch in schwierigen Märkten geschäftliche Erfolge.

Der Unternehmensbereich Reifen Continental berichtet trotz widriger Marktumstände über ein gutes Jahr 1990. Der Umsatz stieg um 4,8% auf DM 1755,6 Mio an.

Internationalisierung aus starker Heimatbasis

Mit einem knapp 10%igen Absatzzuwachs gelang es, unsere Position im Heimatmarkt Deutschland weiter zu stärken. Vor allem in den Sparten leichte und schwere Lastwagenreifen konnten wir den Absatz deutlich steigern. Die starke und anerkannte Position im Inland eröffnet uns als Lieferant für die Erstausrüstung die Möglichkeit, an den weltweit guten Verkaufszahlen der deutschen Automobilindustrie teilzuhaben und selbst verstärkt international präsent zu sein.

Auch in den südlichen Ländern Europas haben wir unsere Position verbessert und damit begonnen, die Marke Continental auch an die

Erstausrüstung in Spanien zu liefern. In Großbritannien trugen die neu erworbenen Handelsbetriebe zu einem starken Absatzwachstum bei. Unser Geschäft mit Personewagen- und Nutzfahrzeugreifen hat sich in diesem Markt beinahe verdoppelt. Leichte Lastwagenreifen erzielten in allen Märkten eine deutliche mengenmäßige Steigerung.

Neuer Markt im Osten Deutschlands

Anpassungsfähigkeit und Feingefühl für die wirtschaftlichen, rechtlichen und gesellschaftlichen Verhältnisse in der ehemaligen DDR waren für den erfolgreichen Beginn des Geschäftes ausschlaggebend. Mit gezielten Schulungsmaßnahmen für zukünftige Reifenhändler, aber auch für das eigene Personal, stellte sich Continental den neuen Herausforderungen.

In den Jahren zuvor waren die wirtschaftlichen Beziehungen zu Ostdeutschland nie ganz aufgegeben und der Kontakt zu den Kunden gepflegt worden; eine Investition, die sich jetzt auszahlt.

Seit der Grenzöffnung haben wir konsequent unser Vertriebs- und Niederlassungsnetz ausgebaut. Dadurch und durch ein auf die dortigen Bedürfnisse abgestimmtes Reifenprogramm gelang es, wieder an die vor dem Zweiten Weltkrieg bestehende Marktführerschaft anzuknüpfen. Unsere Vertriebsorganisation in den neuen Bundesländern beschäftigt derzeit 50 Mitarbeiter.

Hohe Reputation in der Automobilindustrie

Weltweit gilt Continental als geschätzter Entwicklungspartner der Autohersteller. Das unterstreicht auch die Zahl der technischen Freigaben, die unsere HighTech-Reifen auf den Spitzenautomobilen erreicht haben. Aufgrund des rüden Preiskampfes in der Erstausrüstung verzichteten wir 1990 bewußt auf den Hinzugewinn von Marktanteilen um jeden Preis. Im Geschäft mit Nutzfahrzeugreifen konnten wir die Absatzmenge erneut ausweiten. Im Erstausrüstungsgeschäft sind zwar die Menge und auch der Umsatz gestiegen, jedoch war der Ertrag deutlich rückläufig, so daß Verluste entstanden.

Starke Nachfrage des deutschen Reifenhandels

Das Reifenersatzgeschäft weist im Berichtsjahr ein gutes Wachstum aus und lag im Umsatz deutlich über dem Vorjahr. Besonders positiv war das Ergebnis in Deutschland. Dennoch kann das Ersatzgeschäft die Preiseinbrüche in der Erstausrüstung allein nicht ausgleichen. In den anderen Ländern war das Geschäft mit dem

Der neue sportliche Breitreifen ContiAqua-Contact: Statt einer breiten Aufstandsfläche zwei schmalere. Ein Vorteil: Bis zu 20% mehr Sicherheit gegen das gefürchtete Aqualaning auf überfluteten Straßen.





Handel je nach Warengruppe sehr unterschiedlich, wobei wir die größten Steigerungsraten in den USA, Südeuropa und Großbritannien verzeichnen konnten.

Hochleistungsreifen

Das für leistungsstarke Fahrzeuge maßgeschneiderte Produktprogramm an modernen Breit- und Hochgeschwindigkeitsreifen traf auf eine überproportional steigende Nachfrage. Diese komplexen, mit hohem Fertigungs-Know-how zu produzierenden Reifen haben sich am Markt durchgesetzt und werden preislich auch entsprechend höher bewertet.

Winterreifen unabdingbar

Der bereits im Vorjahr neu eingeführte Winterreifen überzeugte die Öffentlichkeit durch seine durchweg sehr guten Ergebnisse in den Reifentests der Autofachzeitschriften. Entsprechend groß war die Nachfrage nach diesen Reifen aufgrund der winterlichen Wetterlage zum Jahreswechsel 1990/1991.

Der Trend zu Hochgeschwindigkeits- und breiten Winterreifen hat auch in diesem Jahr stark zugenommen. Continental ist nach wie vor Marktführer auf dem deutschen Markt.

Industrie- und Landwirtschaftsreifen

Das Geschäft mit Industriereifen hat sich in Europa positiv entwickelt. Neue Erstausrüsterkunden konnten in Spanien und Frankreich gewonnen werden. Durch Rationalisierungsmaßnahmen und optimale Kapazitätsauslastungen erreichten wir neben einer Mengensteigerung auch eine deutliche Ergebnisverbesserung.

Negative konjunkturelle Entwicklungen in einzelnen ausländischen Märkten haben allgemein zu einem Preisverfall im Geschäft mit Landwirtschaftsreifen geführt. Aufgrund durchgreifender Kostensenkungsmaßnahmen gelang es aber, die Kosten erheblich zu senken. Das Geschäft verlief zwar insgesamt nicht zufriedenstellend, trotzdem konnte ein im Vergleich zum Vorjahr besseres Ergebnis erreicht werden. Getragen wurde der Geschäftsverlauf vom deutschen Ersatzgeschäft, wo zwei Drittel der Produktion abgesetzt werden.

Fahrradreifen begehrt im Rennsport

Besonders erfreulich verlief der Absatz von Fahrradreifen. Aufgrund der nun schon seit zwei Jahren erheblich steigenden Nachfrage nach Fahrrädern haben wir die Produktion ausgeweitet. Vor allem in Holland, Nordamerika und Deutschland gab es ein erhebliches Wachstum. Erstmals wurde Osteuropa als Markt hinzugewonnen.

Ein neu entwickelter komfortabler Mountain-Bike-Reifen erbrachte starke Impulse für das Geschäft.

Heute gehört Continental mit seinen modernen Qualitäts-Reifen

und als gesuchter Ausrüster für den Rennsport zu den führenden Anbietern in diesem Segment.

Qualität und Kundenorientierung

Die Mitarbeiter der Marke Continental haben sich im letzten Jahr in Arbeitsgruppen zusammengefasst, um ihre Organisation und ihr Verhalten konsequent auf Kundenorientierung und Kundenfreundlichkeit hin zu überprüfen. Dies bleibt kein einmaliger Vorgang, sondern wird zu einem ständigen Prozeß, der dem Kunden auf Dauer einen flexiblen und auf seine Bedürfnisse optimal ausgerichteten Rundum-Service garantieren soll. Das Bekenntnis zur Dienstleistung werden die Mitarbeiter zur Denkweise und zur Handlungsmaxime für alle Bereiche machen. Die Nähe zum Kunden, darin wird der Erfolg für die Zukunft liegen.

Die Nähe zum Kunden ist der Schlüssel für unsere Zukunft.

Besonders groß ist seit einiger Zeit das Interesse an Fahrradreifen.

Moderne Radial-Industriereifen bieten im Vergleich zu Diagonallreifen mehr Wirtschaftlichkeit durch geringeren Energieverbrauch und längere Laufleistung.



Nachweis technischer Kompetenz: Spitzenmodelle der deutschen Automobilindustrie mit Uniroyal-Reifen ausgerüstet.

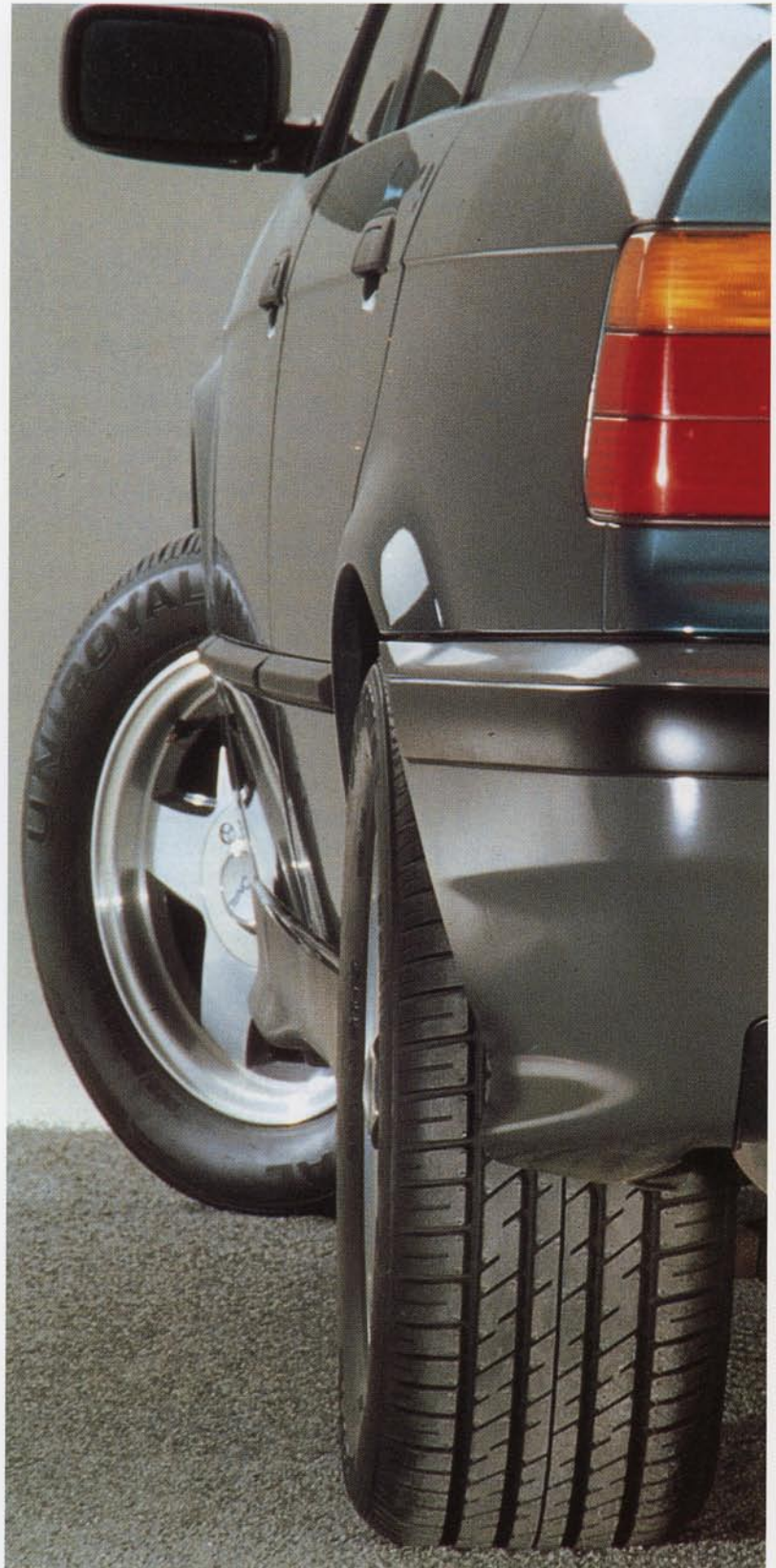
Uniroyal Englebert konnte im Berichtsjahr seine Absatzzahlen insgesamt leicht erhöhen. Jedoch entwickelte sich das Geschäft mit Industrie und Handel stark unterschiedlich. Der Umsatz sank leicht um 0,7% auf DM 1047,1 Mio.

Ruinöser Preiswettbewerb in der Erstausrüstung

Der weltweite Verdrängungswettbewerb in der Reifenindustrie führte im Erstausrüstungsgeschäft mit den deutschen und europäischen Automobilherstellern zu einem ruinösen Preiswettbewerb. Uniroyal, seit Jahren enger Entwicklungspartner und Zulieferer, wurde von dieser Entwicklung besonders hart getroffen. Um nicht auf breiter Front Volumen- und Marktanteils-einbußen hinzunehmen, mußten wir die mit großem Aufwand entwickelten Hochleistungsreifen weiterhin zu wirtschaftlich nicht vertretbaren Preisen verkaufen. Der Verzicht auf besonders verlustbringende Geschäfte, die in allen Produktgruppen zu finden sind, führte zu insgesamt geringeren Stückzahlen bei schlechteren Erträgen.

Wie sehr andererseits die Automobilindustrie unsere technische Kompetenz schätzt, unterstreicht auch hier die überdurchschnittlich hohe Zahl technischer Freigaben, die Voraussetzung für eine Lieferung sind. Eine der herausragenden Neuvorstellungen der deutschen Automobilindustrie, der neue BMW 850i, feierte seine Premiere auf Uniroyal-Reifen. Auch für die im Frühjahr 1991 vorgestellte neue Reihe der Mercedes S-Klasse standen wir schon lange vor der Markteinführung als einer der Lieferanten fest. Die Reifen haben höchste technische Ansprüche erfüllt.

Breitreifen für leistungsstarke Limousinen der Spitzenklasse sind für jeden Reifenhersteller eine besondere technische Herausforderung.



Erfolgreich im umkämpften Handelsgeschäft

Nur durch die hohe Akzeptanz unserer Produktqualität und durch erfolgreiche Marketingmaßnahmen ist es uns im europaweit ebenfalls hart umkämpften Ersatzmarkt gelungen, die Umsatzeinbußen in der Erstausrüstung zum Teil zu kompensieren. Der Volumenträger im Geschäft mit dem Reifenhandel ist der Rallye-Regenreifen. Seine Produktfamilie, die mittlere und untere Geschwindigkeitsklassen umfaßt, wurde um ein Breitreifenprogramm erweitert. In allen seinen Ausführungen gilt dieser Reifen als einer der leisesten, vor allem aber als einer der sichersten. Das wurde in mehr als einem Dutzend europaweiten Vergleichstests unabhängiger Fachzeitschriften bestätigt. In den Sicherheitskriterien Nässe, Haftung und Aquaplaning war er immer der beste Reifen, meist mit großem Abstand.

Ertragreicher ist das Segment der Hochleistungsreifen. Hier wirkt sich für uns die sehr gute Beteiligung in der Erstausrüstung auch positiv im nachfolgenden Ersatzgeschäft aus. Kontinuierlich steigen Volumen und Marktanteil seit Jahren an.

Das Winterreifengeschäft gestaltete sich für die Marke Uniroyal schwierig. Durch Abverkäufe von hohen Lagerbeständen des Handels waren die Absatzmöglichkeiten beschränkt und konzentrierten sich darüber hinaus auf die Produkte der Marktführer.

Der frühe Schnee im November 1990 hat das Winterreifengeschäft zwar wieder etwas belebt und den negativen Absatztrend gestoppt. Marktanteile konnten allerdings nicht zurückgewonnen werden.

Leisere Nutzfahrzeuge

Die Entscheidung Österreichs, ab 1. Juli 1990 das Nachtfahrverbot einzuführen, war für alle Nutzfahr-

zeughersteller und -zulieferer sowie Spediteure von besonderer Bedeutung. Wir haben uns in Forschung und Entwicklung schon sehr früh dem Thema Geräuschemission gewidmet und gehörten zu den ersten Herstellern, die für geräuscharme Lastwagen die entsprechenden „Flüsterreifen“ anbieten konnten.

Über alle Produktgruppen hinweg steigerten wir 1990 unseren Absatz im Ersatzgeschäft sogar deutlich. Die Schlüsselmärkte Deutschland und Belgien, Frankreich und Großbritannien lagen trotz unterschiedlicher nationaler Konjunktur alle leicht über dem Vorjahr. Gute Steigerungsraten erzielten wir auch im Süden Europas. Der Aufwärtstrend in Italien geht unvermindert weiter. Mittlerweile sind wir zum größten Importeur und viertgrößten Reifenanbieter auf dem italienischen Markt herangewachsen. Noch größere Steigerungsraten meldet Spanien, allerdings bislang auf niedrigem Niveau.

Neubeginn in Ostdeutschland

Durch die Öffnung der deutsch-deutschen Grenze entstand ein neuer europäischer Markt, auf dem Uniroyal von vorne beginnen muß, denn der Markenname wurde in Europa erst nach dem Bau der Mauer eingeführt. Die Nachfrage nach unseren Produkten ist aufgrund der noch schwachen Kaufkraft besonders für Hochleistungsreifen naturgemäß sehr gering. Unser Marktaufbau basiert auf der vertrauensvollen Zusammenarbeit mit dem Reifenhandel.

Auf der ersten Automobilmesse in Leipzig knüpften wir vielfältige Kontakte zu Journalisten und Verbrauchern, aber insbesondere auch zu Reifenhändlern. Mit betriebswirtschaftlichen Seminaren geben wir ostdeutschen Unternehmern die

dringend notwendige Starthilfe für den Eintritt in die freie Marktwirtschaft. So leisten wir einen Beitrag zum Aufbau eines gesunden und leistungsfähigen Mittelstandes in der ehemaligen DDR und schaffen eine solide Basis für die Zukunft.

Werbung und Öffentlichkeitsarbeit

Auf Erfolgskurs ist weiterhin unsere Werbung für Uniroyal. Mit einer europaweiten Fernsehkampagne steigerte die Marke ihren Bekanntheitsgrad deutlich und vermittelte die Regenreifenbotschaft auf humorvolle, aber unverwechselbare Art und Weise. Repräsentative Erhebungen in Deutschland zeigen, daß trotz vergleichsweise geringem Mitteleinsatz diese Werbung die mit Abstand erfolgreichste aller Reifenmarken ist.

Große Beachtung fand erneut unsere Verkehrsuntersuchung, die sich dem brisanten Thema „Junge Autofahrer“ widmete. Verkehrsunfälle sind die häufigste Todesursache der 18-24jährigen. Nicht, weil sie zu waghalsig fahren, sondern weil sie unzureichend auf das Autofahren vorbereitet sind. Wir haben daraus die Konsequenz gezogen. Alle Auszubildenden des Aachener Werks nehmen im Rahmen ihrer Ausbildung an einem Verkehrssicherheitstraining teil.

Zukünftige Aufgaben

Um dem enormen Ertragsdruck zu begegnen, wurden in Entwicklung, Produktion und Vertrieb weitere Kostensenkungs- und Qualitätsprogramme eingeleitet, einschließlich neuer Organisationsformen. Effizientere Strukturen und Abläufe in Frankreich und in Deutschland bewirken darüber hinaus Qualitätssteigerungen und Verbesserungen vom Rohstoffeinkauf bis zur Vermarktung des fertigen Produkts.

Verkehrsuntersuchungen mit Tradition. Diesmal zum Thema „Junge Autofahrer“.

Mit neuen Produkten stellte Semperit seine technische Leistungsfähigkeit unter Beweis.

Trotz des harten internationalen Wettbewerbs gelang es auch Semperit, den Absatz in fast allen wichtigen Produktgruppen zu steigern. Der Umsatz sank dennoch um 1,6% auf DM 879,2 Mio, da das Winterreifengeschäft, das gerade für den Gesamtumsatz von Semperit von erheblicher Bedeutung ist, deutlich schlechter als im Vorjahr verlief.

Insgesamt haben wir 3% mehr Personenwagenreifen verkauft.



Unser neues Zentrum für Forschung und Entwicklung in Traiskirchen bei Wien.

Um die osteuropäischen Märkte für die Zukunft zu erschließen, haben wir in Ungarn und in der Tschechoslowakei mit den Vorbereitungen für eine Beteiligung auf diesen Märkten begonnen. Trotz der schwierigen Bedingungen in Jugoslawien konnten auch im Berichtsjahr alle Programme mit dem jugoslawischen Partner Sava/Semperit in Kranj/Slowenien abgewickelt werden.

Investitionen in Forschung und Entwicklung

Im Berichtsjahr haben wir in unserem Werk Traiskirchen (Österreich) ein neues Zentrum für Forschung und Entwicklung errichtet. Es ist damit in unmittelbarer Nähe von Produktprüfung, Marketing, Verkauf, Einkauf, Controlling und anderer zentraler Stellen angesiedelt.

In dem neuen Zentrum arbeiten Fachleute für die Reifenentwicklung (Konstruktion, Chemie und Physik), Reifenmechanik, EDV-Systementwicklung, Normung, Patente und Formenkonstruktion. Das neue Semperit-Entwicklungszentrum, das noch erweiterungsfähig ist, wurde funktionell und doch optisch ansprechend konzipiert.

Erfolgreich mit Hochleistungsreifen

Einen neuen Hochleistungsreifen, entwickelt für Fahrzeuge der oberen Geschwindigkeitsklassen, haben wir nach der Vorstellung für den österreichischen Heimatmarkt im Jahr 1989 nun auch erfolgreich in verschiedenen europäischen Schlüsselmärkten eingeführt. Es ist uns gelungen, Spitzenmodelle deutscher und japanischer Automobilhersteller mit diesem Reifen auszurüsten. Ein neuer Absatzrekord war in der Belieferung mit Personenwagenreifen an die japanische Automobilindustrie zu verzeichnen. Auch auf den Ersatzmärkten verlief die Nachfrage nach diesem neuen Hochleistungsreifen lebhaft. Die Absatzchancen überstiegen in der Einführungsphase die Produktionsmöglichkeiten, obwohl wir den Ausstoß der Fabriken deutlich erhöht hatten.

Der im Jahre 1989 in einer Pilotserie in einzelnen Märkten vorgestellte neue Winterreifen erzielte bei breit angelegten Testreihen der internationalen Fachpresse sehr

gute Wertungen. Dieser Reifen verbindet in besonderer Weise optimalen Schneegriff und gute Naßlaufeigenschaften bei sehr niedrigen Geräuschwerten. Die optimierte Lamellentechnik der dritten Generation und die neu entwickelten Laufflächenmischungen haben ihn zu einem Spitzenprodukt werden lassen.

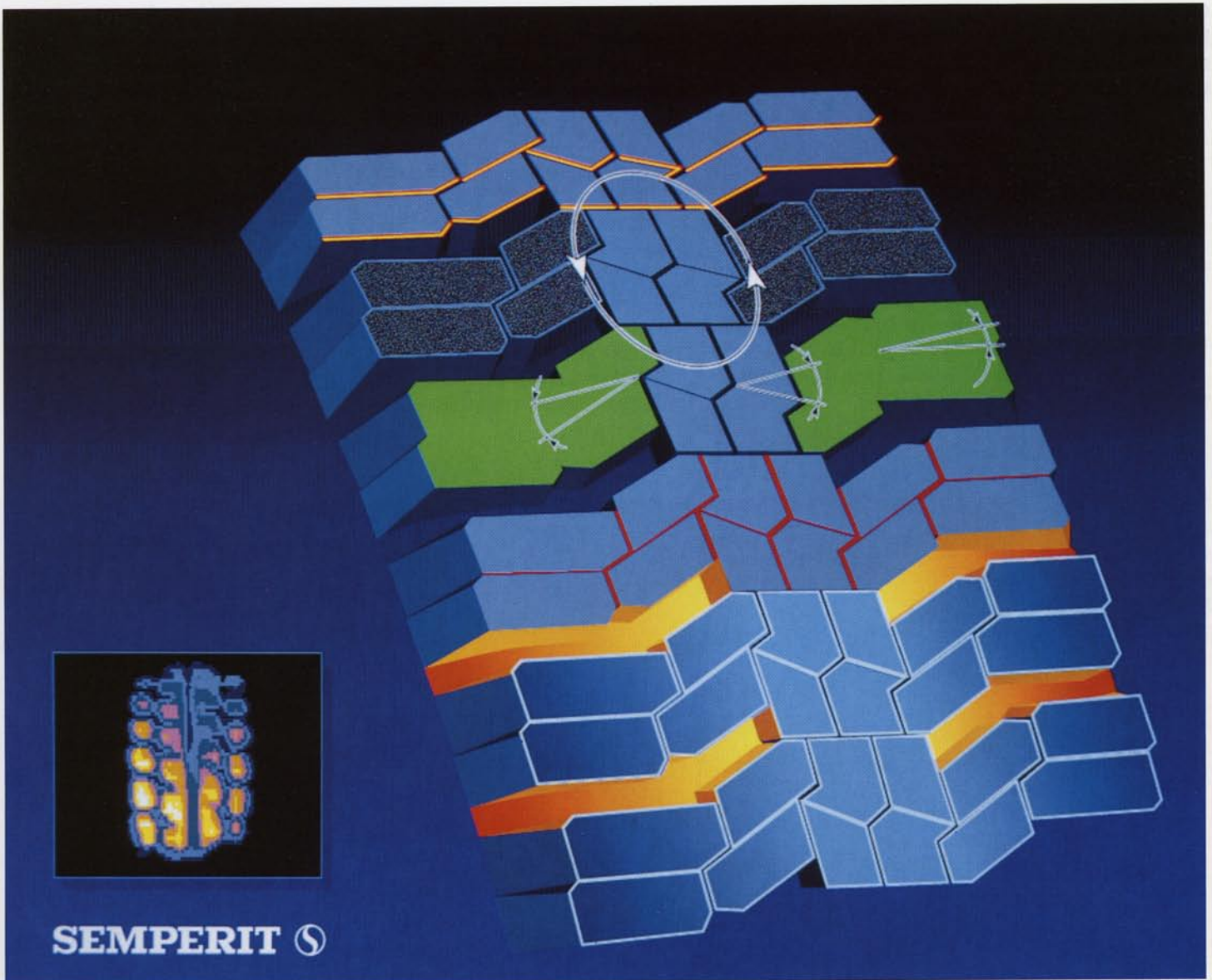
Da die beim Fachhandel aus früheren schneearmen Wintern aufgebauten Lagerbestände nunmehr weitgehend geräumt sind, erwarten wir mit diesem neuen Winterreifen im Jahr 1991 einen entscheidenden Durchbruch.

Neuer Nutzfahrzeugreifen

Mit einem neuen Reifen für Nutzfahrzeuge, der für die Antriebsachsen von starken Fahrzeugen im Fernverkehr entwickelt wurde, gelang eine gute Markteinführung in allen europäischen Märkten. Den Anforderungen im modernen Güterverkehr hinsichtlich optimaler Übertragung der Antriebskräfte bei gleichzeitig geringer, den gesetzlichen Vorschriften entsprechender Geräuschemission wird dieses neue Produkt in besonderer Weise gerecht.

Alle europäischen Nutzfahrzeughersteller verwenden diesen Reifen, der sich durch hohe Wirtschaftlichkeit auszeichnet. Auch die Runderneuerungsfähigkeit konnte weiter verbessert werden und trägt damit dem Bestreben nach Ressourcenschonung und ökologischer Verträglichkeit Rechnung.

Die österreichische Regierung hat uns durch den Wirtschaftsminister für dieses Produkt den „Staatspreis für besondere Leistungen auf



dem Gebiet der Produktinnovation und der Produktqualität“ verliehen. Verbunden mit dieser Auszeichnung ist die Berechtigung, das Austria-Gütesiegel zu führen. Bereits 1989 hatten wir den Staatspreis für einen Personenwagenreifen erhalten.

Ökologische Vorsorge

In Verantwortung gegenüber den Bedürfnissen der Umwelt leisten wir einen Beitrag zur Entsorgung der Märkte von nicht mehr brauchbaren Altreifen. Deshalb ha-

ben wir die Arbeiten zur ökologischen Vorsorge weiter intensiviert.

Mit dem Reifenfachhandel und der Zementindustrie werden logistische Entsorgungskonzepte erarbeitet und umgesetzt. So können nicht mehr brauchbare Reifen durch umweltschonende Verbrennung in speziell konstruierten Öfen von der Zementindustrie zur Energiegewinnung genutzt werden.

Die mehrjährige Entwicklungsarbeit eines neuen Nutzfahrzeugreifens für die Antriebsachse von starken Fahrzeugen wurde durch Anwendung modernster Technik erleichtert.

Schwache US-Konjunktur führt zu Stagnation beim Umsatz.

Der Konzernbereich General Tire hat 1990 gute Zuwachsraten bei Radialreifen, dagegen bei Diagonalreifen marktbedingt Absatzrückgänge zu verzeichnen. Für 1991 rechnen wir insgesamt mit einer leichten Absatzerhöhung. Es wurde im Berichtsjahr ein Umsatz von DM 2189,9 Mio (Vorjahr DM 2528,4 Mio) erzielt. Zu beachten ist bei dem Umsatzvergleich, daß die Abwertung des US-Dollar gegenüber der DM rund DM 340 Mio Umsatz „gekostet“ hat, das heißt in US-Dollar liegt der Umsatz praktisch auf Vorjahreshöhe.

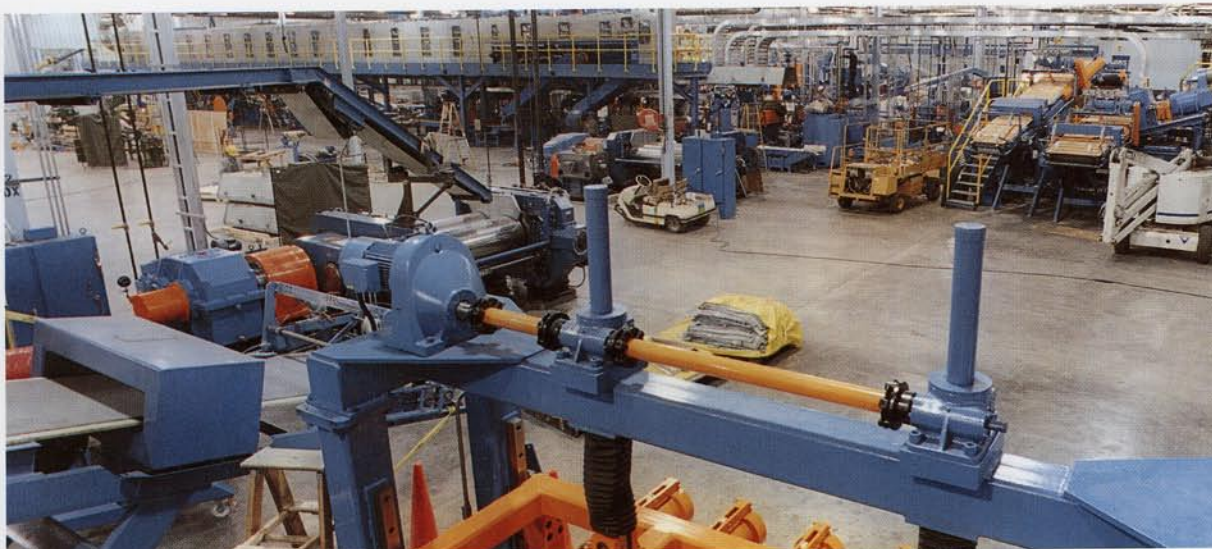
Neue Organisations- und Managementstruktur

Es ist uns gelungen, zur Bewältigung der in Nordamerika anstehenden Probleme eine Vielzahl neuer, qualifizierter Führungskräfte zu gewinnen. Unsere Vertriebs- und Marketing-Organisation wurde neu strukturiert und die bisher in New Jersey ansässige Vertriebsgesellschaft der Marke Continental in die in Akron, Ohio, vorhandene Vertriebs- und Marketing-Organisation von General Tire integriert. Wir versprechen uns von dieser Konzentration an einem Ort erhebliche Synergie-Effekte.

Die Marke Continental steht in Nordamerika erst am Beginn, über den ganzen Kontinent hinweg bekannt zu werden. General Tire kann dagegen bereits auf einem gewissen Bekanntheitsgrad aufbauen. Gleichwohl ist es das Ziel, diese Marke verstärkt auch im Geschäft mit dem Handel auszubauen. Unser Geschäft mit den privaten Handelsmarken nimmt einen wichtigen Stellenwert ein und wird weiter gepflegt.

*München-Marrakesch:
Auf der 3500 Kilometer langen Strecke
fuhren sieben der acht
Klassensieger auf
General-Reifen.*





Die neue Lastwagen-Reifenfabrik — ein Joint Venture mit Yokohama und Toyo — beginnt im 2. Quartal 1991 mit der Produktion.

Restrukturierungsprogramm schreitet voran

In allen Werken haben wir die Mischsäle hinsichtlich Kapazität und Prozeßtechnologie verbessert. Die in Waco, Texas, vorhandene Mischanlage wurde geschlossen.

Die rückläufige Nachfrage der US-Automobilindustrie führte dazu, die Reifenproduktion in Mayfield, Kentucky, wieder auf die 5-Tage-Woche zu reduzieren. Parallel zu dem Aufbau der Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen haben wir die Teststrecke in Uvalde, Texas, erweitert. Wir verfügen nun auch hier über die notwendigen Voraussetzungen, um umfassende Test- und Versuchsprogramme für die gesamte Produktpalette durchzuführen.

Erste Fortschritte konnten in dem kanadischen Werk Barrie, Ontario, gemacht werden, ohne daß wir jedoch unsere Ziele bereits erreicht haben. Barrie liefert unter anderem an einen der größten nord-amerikanischen Automobilhersteller. Wir arbeiten dort nun im 7-Tage-Rhythmus.

Die Bemühungen, unsere Werke in Mexico hinsichtlich Kostenstruktur und Produktqualität zu verbessern, haben dagegen gute Ergebnisse gezeigt. Die Umstrukturierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen in Mexico führten in einem ersten Schritt zu einer Personalreduzierung in den beiden Werken mit Schwerpunkt in Mexico City. Das Werk in San Luis Potosi wurde 1990 vollständig auf moderne Radialreifen umgestellt. Durch ein Qualitätsverbesserungsprogramm konnte die Belieferung an die heimische Automobilindustrie gesteigert werden.

Zur Erreichung des Zieles, den Kundenservice zu verbessern, bauen wir auch in den USA unser Logistiksystem aus. Zusätzlich haben wir mit unseren Kunden ein System entwickelt, um besonderen Lieferwünschen schnell und flexibel nachzukommen.



Überdurchschnittliches Wachstum bei ContiTech.

Erfreuliche Umsatzsteigerung

Der Konzernbereich ContiTech, der Technische Produkte aus Kautschuk und Kunststoff für eine Vielzahl technischer Anwendungen herstellt, erzielte 1990 einen Umsatz von DM 2141,5 Mio. Darin sind die Umsätze der erstmalig voll konsolidierten bzw. neu erworbenen Gesellschaften Clouth Gummiwerke AG, Köln, IMAS S.A., Griechenland und Hycop AB, Schweden (ab 1.6.1990) enthalten. Die Umsatzsteigerung beträgt 24,1 % gegenüber dem Vorjahr. Ohne die neu hinzugekommenen Gesellschaften betrug das Wachstum 6,5%. ContiTech AGES S.r.l. werden wir erst ab 1991 voll konsolidieren.

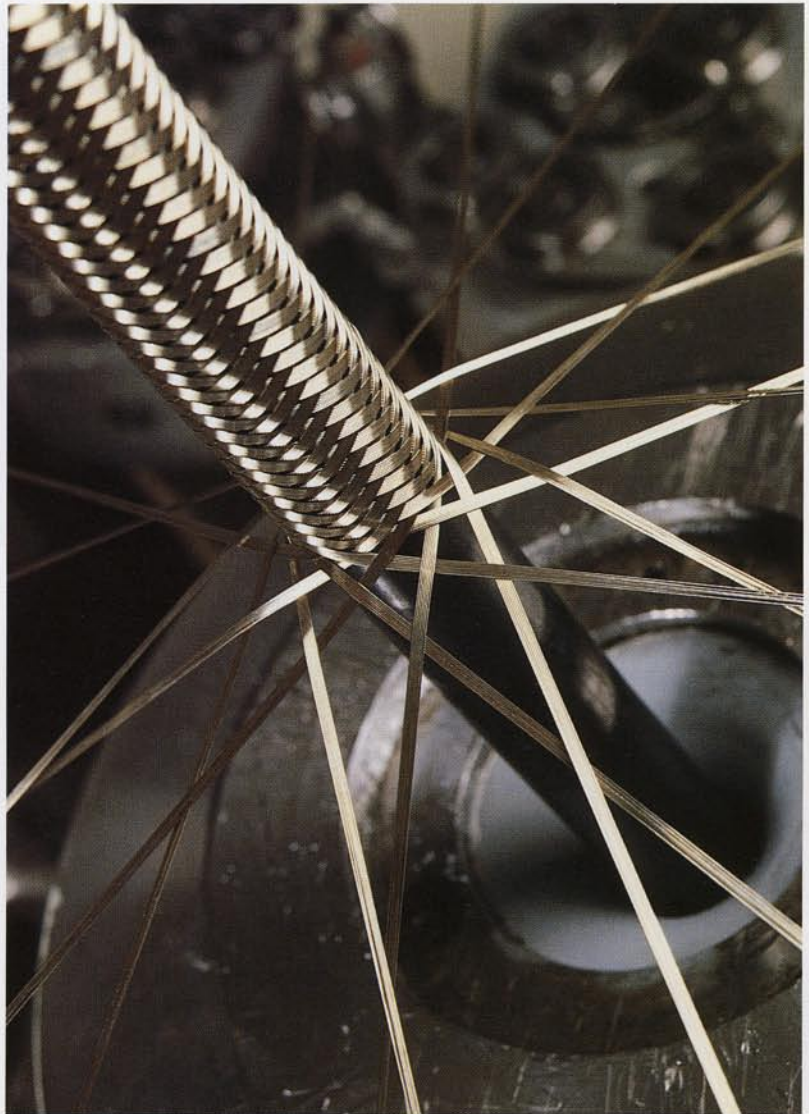
Der Konzernbereich profitierte von dem achten Jahr der Hochkonjunktur in der deutschen Automobilindustrie, während sich im Auslandsgeschäft in der zweiten Jahreshälfte erste Abschwächungstendenzen zeigten. Alle vier Sparten weisen ein positives Ergebnis aus. Dennoch gibt es einzelne Geschäftseinheiten, die zwar Gewinne erzielen, aber die gesetzten Renditeziele noch nicht erreichten.

Flechten eines metallischen Festigkeitsträgers für Hydraulikschläuche für höchste Beanspruchung.

Kfz-Innenausstattung und Textil

Die Göppinger Kaliko GmbH konnte in allen Produktbereichen Zuwachsraten erzielen. Der Bereich Formteile wuchs überdurchschnittlich und trägt nunmehr ein Drittel zum Umsatz bei. Erfreulich war auch die Auslastung bei technischen Spezialfolien. Das Ergebnis konnte aufgrund des hohen Auslastungsgrades und erheblicher Rationalisierungsanstrengungen weiter verbessert werden.

Bei technischen Folien haben wir mit einem Betrieb in den neuen Bundesländern eine Kooperation begonnen.



Die Bamberger Kaliko GmbH erreichte mit Bucheinbandstoffen und Rollostoffen hohe Absatzsteigerungen im In- und Ausland. Die Einführung neuer Produkte und die anhaltend starke Nachfrage erforderten die Einführung eines Mehrschichtmodells in der Produktion. Das größere Geschäftsvolumen und Kostenvorteile, die auf die 1988 neu gebaute Fabrik zurückzuführen sind, brachten ein deutlich verbessertes Ergebnis.

Die Uniroyal Englebert Textilecord SA, Luxemburg, die zum 1.1.1991 dem Konzernbereich Reifen zuge-

ordnet wurde, verzeichnete eine große Nachfrage nach Reifencordgeweben, so daß die teilweise erweiterten Kapazitäten voll ausgelastet waren.

Die Flockgarn GmbH hat ihren Umsatz mit Flockgarn, das sich besonders gut zur Herstellung von Automobilsitzbezügen eignet, unter anderem auch im europäischen Ausland weiter erhöhen können.

Der Geschäftsbereich Polster-technik, in Zukunft ContiTech Formpolster GmbH, arbeitete im Seg-



ment Polyurethan-Weichschaum für die Polstermöbel- und Automobilindustrien an der Kapazitätsgrenze. Das gilt auch für das Werk Mendig, wo hochwertige Sitzauflagen aus Gummahaar (Naturfasern und Latex) für die Kraftfahrzeugindustrie hergestellt werden.

Schläuche und Schlauchleitungen

Der Geschäftsbereich Schlauchtechnik, in Zukunft ContiTech Schlauch GmbH, konzentriert sich noch stärker auf technologisch anspruchsvolle Schlauchtypen und gleich auf diese Weise Umsatzeinbußen im Geschäft mit konventionellen Schläuchen aus, so daß eine weitere Steigerung des Umsatzes bei guter Kapazitätsauslastung in den Werken Korbach und Northeim erzielt wurde. Um die hohen Anforderungen der Kunden erfüllen zu können, waren Sonderschichten erforderlich. Die Preisentwicklung war jedoch unbefriedigend, insbesondere bei Hydraulikschläuchen.

Die Techno-Chemie Kessler & Co. GmbH verzeichnete ein erfreuliches Wachstum im Umsatz mit Schlauchleitungen für die Auto-

bilindustrie. Sonderbelastungen entstanden durch die Verlagerung eines Produktionsbereiches von Karben in das erweiterte Werk Berlin. Das Ergebnis hat sich gegenüber dem Vorjahr verschlechtert und ist nicht befriedigend.

Der Trend, in Fahrzeugen fast aller Größenklassen vermehrt Servolenkungen und Klimaanlage einzubauen, hat unserem französischen Schlaucharmierer Anoflex in den letzten drei Jahren kräftige Umsatzsteigerungen gebracht. Die zunehmende Vielfalt der Leitungen, der Einsatz immer komplizierterer Metallanschlüsse sowie der Wunsch der Kunden nach tagesgenauer Anlieferung haben die Produktionskapazität und -flexibilität jedoch im vergangenen Jahr so belastet, daß es zu einer deutlichen Ergebnisverschlechterung kam. Die Inbetriebnahme von zwei neuen Fertigungsstätten in Frankreich und Spanien sind wichtige Voraussetzungen für die notwendige Konsolidierung und Ergebnisverbesserung.

Mit dem Mitte 1990 erworbenen schwedischen Unternehmen Hycop AB verfügen wir über einen dritten Schlaucharmierer. Wir versprechen uns in diesem Geschäftsfeld eine

Reihe von Synergien. Während des letzten halben Jahres haben wir ein umfangreiches Restrukturierungsprogramm durchgeführt.

Schwingungs- und Dichtungstechnik

Der Geschäftsbereich Formteile, in Zukunft ContiTech Formteile GmbH, erzielte 1990 weitere Verbesserungen im Umsatz und Ergebnis. Nachdem das Werk Limmer 1989 den Q1-Award für Gummi-Formteile von Ford Europa erhalten hatte, wurde das Werk Dannenberg 1990 als besonders zuverlässiger Lieferant für Kunststoff-Formteile höchster Produktqualität ebenfalls mit dem Q1-Award ausgezeichnet. Zur nachhaltigen Absicherung des positiven Ergebnisses sind weitere Anpassungen der Kostenstruktur erforderlich.

Der Geschäftsbereich Profile, in Zukunft ContiTech Profile GmbH, profitierte auch 1990 von der guten Konjunktur in der Automobilindustrie. Die Kapazitäten waren in fast allen Bereichen voll ausgelastet. Außerdem haben die Kostensenkungen zu einem positiven Ergebnis beigetragen, das jedoch noch nicht befriedigt.

ContiTech-Elastorsa S.A., Spanien, hat, bedingt durch die nachlassende Automobilkonjunktur in Spanien und den Transportarbeiterstreik, der zur zeitweiligen Schließung einiger Automobilfabriken führte, einen Rückgang im Umsatz und Ertrag hinnehmen müssen. Die Zulieferungen aus Spanien an den Geschäftsbereich Profile haben Ende 1990 begonnen.

Die Internationalisierung des Geschäfts nimmt stetig zu.

Zur Produktentwicklung eines Dachleistenprofils für einen sportlichen Personenwagen wird ein verzugsfreies Automodell verwendet.

Luftfedern für Lastwagen und Schienenfahrzeuge haben eine gute Zukunft.

Stahlcord-Transportbänder im Einsatz auf einem Schaufelbagger im Braunkohle-Tagebau.

Industrietechnik

Die expansive Entwicklung des Geschäftsbereichs Antriebstechnik, in Zukunft ContiTech Antriebssysteme GmbH, setzte sich bei flankenoffenen Keilriemen, Keilrippenriemen und Zahnriemen fort. Sowohl bei der Automobilindustrie als auch im Export wurden deutliche Umsatzsteigerungen erzielt. Trotz scharfen Preiswettbewerbs haben weitere Rationalisierungsmaßnahmen dazu beigetragen, ein gutes Ergebnis zu erwirtschaften.

Im Geschäftsbereich Luftfeder-technik, in Zukunft ContiTech Luftfedersysteme GmbH, entwickelten sich Absatz, Umsatz und Ergebnis weiter positiv. Der Bedarfsrückgang in der Nutzfahrzeug-Erstausrüstung

in einigen westeuropäischen Märkten wurde durch die hohe Nachfrage im deutschen Markt und die steigende Rate der Ausstattung von Nutzfahrzeugen mit Luftfedern überkompensiert. Bei Luftfedern für Schienenfahrzeuge haben wir uns mit dem U-Bahn Projekt in Shanghai das zur Zeit wichtigste Referenzprojekt in Ostasien gesichert.

Im Geschäftsbereich Transportband, in Zukunft Teil der ContiTech Förder- und Beschichtungstechnik GmbH, setzte sich die gute Auslastung des Jahres 1989 auch 1990 fort. Durch Produktmixverschiebungen und Kostensenkungsmaßnahmen konnte das positive Ergebnis des Vorjahres verbessert werden.

Der Geschäftsbereich Beschichtete Gewebe, in Zukunft Teil der ContiTech Förder- und Beschichtungstechnik GmbH, setzte 1990 einen Schwerpunkt auf die Qualität und konnte damit Erfolge verbuchen. Ford USA verlieh den Q1-Award für höchste Qualität bei Flachmembranen. Mit den Drucktüchern der Conti AIR®-Reihe wurden erfreuliche Zuwachsraten erzielt. Bei Stoffen für Rettungsinseln sind wir Marktführer in Europa. Aufgrund von Bereinigungen im Produktprogramm und nachlassender Automobilkonjunktur in Westeuropa stagnierte jedoch der Umsatz.

Bei sehr guter Auslastung der Fertigungskapazitäten entwickelten sich Umsatz und Ergebnis der Tochtergesellschaft Deutsche Schlauchbootfabrik positiv. Der starke Anstieg bei Schiffsneubauten führte zu einer überproportionalen Zunahme der Aufträge für Rettungsinseln und -boote. Durch verstärkte Produktentwicklung setzte sich auch der Aufwärtstrend bei Sondergeräten, insbesondere Sprungrettern, fort.

Clouth Gummiwerke AG und ContiTech AGES S.r.l.

Die Clouth Gummiwerke AG, Köln, konnte den Ertrag gegenüber dem Vorjahr trotz Umsatzeinbußen deutlich verbessern.

Auch die IMAS S.A., Griechenland, eine Tochtergesellschaft der Clouth Gummiwerke AG, erwirtschaftete bei voller Kapazitätsauslastung ein zufriedenstellendes Ergebnis.

Mit dem Unternehmen ContiTech AGES S.r.l., das wir im Oktober 1990 von Fiat erworben haben, setzt der Konzernbereich ContiTech seine Internationalisierung fort und verfügt nunmehr auch über einen Produktionsstandort für Gummi-Formteile, Gummi-Metalteile, Profile und Schläuche in Italien.



Im Jahr 1990 hat sich unsere Belegschaft wiederum erhöht. Dieser Zuwachs resultiert ausschließlich aus dem Erwerb neuer Gesellschaften. Am 31.12.1990 beschäftigten wir im Konzern 51064 Mitarbeiter, das sind 3569 Personen mehr als zum Vorjahreszeitpunkt. 3798 Mitarbeiter sind in neu erworbenen Gesellschaften beschäftigt. Aber auch bei der Muttergesellschaft hat sich die Belegschaft um 1,6% auf 16160 Mitarbeiter erhöht.

In der Bundesrepublik Deutschland arbeiteten am 31. Dezember 1990 mit 24070 Mitarbeitern 47,1% aller Beschäftigten, in den übrigen Ländern Europas 15010 (29,4%), in Nordamerika und anderen Ländern der Welt 11984 Personen (23,5%).

Die Entwicklung der Mitarbeiterzahlen nach Herkunftsländern zeigt folgendes Bild:

	1990	1989
Deutschland	19943	19093
USA	8972	9607
Österreich	3521	3565
Frankreich	3513	3736
Türkei	2452	2074
Italien	1745	582
Großbritannien	1411	1424
Belgien	1307	1202
Mexiko	1234	1420
Kanada	1134	803
Portugal	1131	139

Belegschaftsvertretungen

Das Gespräch mit unseren Belegschaftsvertretern ist ein wesentlicher Bestandteil unserer Unternehmens- und Führungskultur. Auch im Berichtsjahr wurden die Kontakte und Beratungen weiter intensiviert. Im Ausland ging es dabei hauptsächlich um Vereinbarungen kollektivrechtlicher Art, in der AG dagegen handelte es sich vornehmlich um die Umsetzung von Tarifverträgen, Arbeitssicherheits- und Umweltfragen in die betriebliche Praxis. Im Jahr 1990 gab es

keine Arbeitskämpfe, die zu wesentlichen Produktionseinschränkungen geführt hätten.

Die Ausweitung des Konzerns im vergangenen Jahr hat unsere Management-Ressourcen wiederum stark beansprucht.

Unsere Personalentwicklungsmaßnahmen tragen Früchte: die interne Verfügbarkeit ist verbessert worden. Trotzdem haben wir in unseren Bemühungen, erfahrene Führungskräfte von außen zu gewinnen, nicht nachgelassen. Der Vorstand hat im September beschlossen, eine neue Tranche des Aktien-Options-Planes, wie er 1986 eingerichtet wurde, aufzulegen und damit die Genehmigung durch die Hauptversammlung 1990 zu nutzen.

Der Erfolg eines Unternehmens hängt wesentlich von der gemeinsamen Führung ab. Deshalb haben wir unsere interne Kommunikation mit und unter den Führungskräften weiter verbessert. Wir glauben, daß der Weg über gemeinsame Workshops mit dem Vorstand hierbei einen wesentlichen Beitrag liefert. Für die Führungskräfte der AG vereinbarten wir eine Arbeitszeitregelung, die ihnen volle Zeitsouveränität im Rahmen der gestellten Aufgaben zuerkennt.

Aus- und Weiterbildung

Wir sehen in der Aus- und Weiterbildung einen Beitrag, das Unternehmen effizienter werden zu lassen und die Steuerbarkeit zu erhöhen. Diesem Ziel dient unsere Führungskräfteentwicklung, wobei die Internationalisierung und die Strategie unseres Unternehmens besonders betont werden.

Ein erheblicher Teil der Arbeit des Bildungswesens wurde auf den Durchdringungsprozeß der im vergangenen Jahr verabschiedeten „Basics“ verwendet. Unser Beitrag war, aus den unterschiedlichen,

Die starke Ausweitung des Konzerns bedeutet eine erhebliche Herausforderung für unser Management.

Die optische Inspektion ist die letzte Stufe eines intensiven Programms zur Qualitätsprüfung.



Fortschritte bei der Verbesserung der Sicherheit am Arbeitsplatz.

historisch bedingten Entwicklungen eine gemeinsame Basis für ein Selbstverständnis des Konzerns und seine Mitarbeiter zu schaffen.

Selbstverständlich wird unsere Standardausbildung nicht vernachlässigt. Berufsaus- und -weiterbildung bleiben ein Schwerpunkt unserer Aktivitäten.

Die ersten beiden Absolventenjährgänge eines kooperativen Ingenieurstudiums mit der Fachhochschule Hannover beendeten ihr Studium mit dem Diplom für Produktionstechnik. Damit besteht eine technische Parallele zum Betriebswirt VWA (Verwaltungsakademie), die besonders für unseren Führungsnachwuchs in der Produktion wichtig ist.

Sicherheit am Arbeitsplatz

Unsere Bemühungen, die Arbeitssicherheit in unseren Betriebsstätten und Werken zu verbessern, waren 1990 größtenteils erfolgreich. In der AG stieg jedoch die Kennziffer für Arbeitsunfälle je 1 Mio Arbeitsstunden von 18,2% (1989) auf 19,2% (1990).

Sowohl in einigen unserer ausländischen, als auch bei vielen unserer inländischen Tochtergesellschaften zeichnete sich dagegen ein positiver Trend ab. So konnte beispielsweise die Unfallrate in der Bamberger Kaliko von 39,0% auf 9,8% und im Werk Aachen auf

einem bereits sehr niedrigen Niveau von 12,7% auf 8,9% reduziert werden.

Personalaufwand

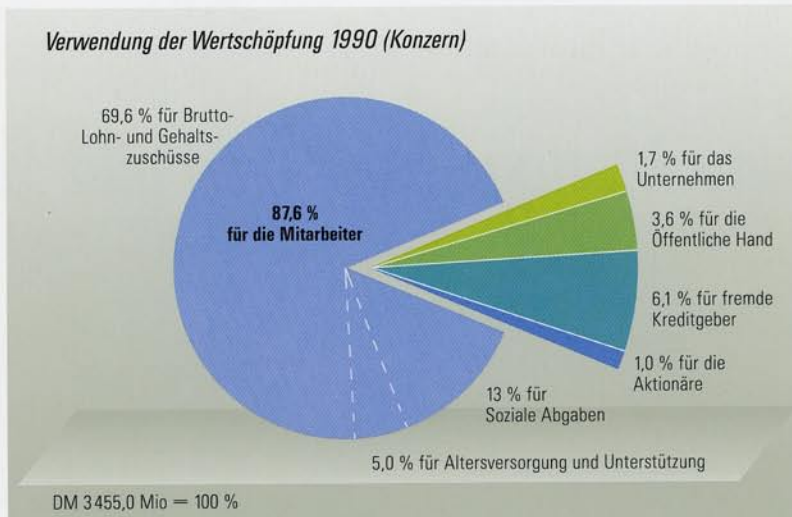
Die Personalkosten (Löhne, Gehälter, soziale Abgaben sowie Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützungen) stiegen im Konzern von DM 2724,8 Mio (1989) auf DM 3028,5 Mio (1990), was einer 11,1%igen Erhöhung entspricht. Der Personalaufwand je geleistete Mitarbeiterstunde veränderte sich bei der AG von DM 38,49 auf DM 41,13 (+ 6,83%). Der Gesamt-Personalaufwand je Mitarbeiter stieg im Konzern von DM 57830 auf DM 62099 und in der AG von DM 62030 auf DM 63431.



Krankheitsraten gestiegen

Die Krankheitsrate aller Mitarbeiter in der AG hat sich gegenüber dem Vorjahr erhöht. Sie stieg von 7,5% (1989) auf 8,0% (1990) mit einer Streuung zwischen 7,7% und 9,3% innerhalb der einzelnen Betriebsstätten. Andere deutsche Konzerngesellschaften lagen zwischen 6,5% (Vergölst) und 11,4% (Bamberger Kaliko). Bei den europäischen Gesellschaften bewegten sich die Krankheitsraten demgegenüber lediglich zwischen 4,4% (Clairoix) und 6,5% (Newbridge und Anoflex).

Verwendung der Wertschöpfung 1990 (Konzern)



Personalaufwand je geleistete Stunde in der AG



Betriebliches Vorschlagswesen

Die Bemühungen des betrieblichen Vorschlagswesens wurden auch in diesem Jahr mit Erfolg fortgesetzt. In der AG wurden insgesamt 4247 Vorschläge eingereicht, eine Steigerung um 7,8% gegenüber dem Vorjahr. Die Prämiensumme stieg um 9,3% auf 854000 DM.

Unternehmenskultur

Die vom Unternehmen in 1989 verabschiedeten „Basics“ sind von Führungskräften und Mitarbeitern im Konzern angenommen und in vielen Diskussionen auf die Problemstellungen der einzelnen Bereiche hin angewendet worden. Sie entwickeln sich zu Anspruchs- und Handlungsmaximen, denen sich jeder im Konzern stellen muß.

Aus den sieben „Basics“ wollen wir nun dem Punkt Qualität besondere Beachtung schenken. Mittel dazu ist ein unternehmensweites „Total Quality Programm“, das besonders in den nicht technisch orientierten Bereichen eine Ausrichtung der Arbeit auf den internen und externen Kunden zum Ziel hat. Eine Aufgabe, die nicht nur funktionales, sondern insbesondere bewußtseinsformendes, verhaltensbestimmtes Mitdenken erfordert, um erfolgreich zu sein.

Mehrere hundert Mitarbeiter aus Niedersachsen machten vor Beginn der Hauptversammlung aus ihrer Meinung keinen Hehl.





TQM

Total Quality Management – es gibt keine Alternative

Die Qualität der Leistung, die ein Kunde bekommt, ist ein Spiegelbild der Qualität der Arbeit im Unternehmen. So auch bei Continental.

Das ist auf Anhieb jedem klar. Viele haben das erkannt und reden davon, aber die Spreu wird vom Weizen getrennt im Tun. Im Handeln also werden Resultate sichtbar.

Hierzu die folgende Quality-Story aus einem Konzernbereich: „Es ist Freitag nachmittag. Ein Kunde, mit dem wir langjährige Geschäftsbeziehungen haben, ruft an. Er braucht dringend vier PKW-Reifen für seinen Kunden, damit er einen wichtigen Auftrag ausführen kann. Antwort an den Reifenhändler: ‚Alle Auslieferungsfahrzeuge sind unterwegs, wir können Ihnen heute die Reifen nicht mehr bringen.‘ Zum Glück bekommen wir eine zweite Chance. Anstatt zu einem Wettbewerber zu wechseln, überlegt der Kunde und spricht erneut eine Mitarbeiterin an, die zwar nicht zuständig ist, deren bedingungslose Service- und Hilfsbereitschaft er aber kennt.

Hier hat er Erfolg. Die Mitarbeiterin handelt, mietet ein Taxi, die Reifen werden ausgeliefert, der Kunde ist zufrieden.“

Warum diese Story? In der Vergangenheit haben wir unsere Energie zu einseitig auf die Qualität

unserer Produkte konzentriert. Damit wurde nur ein Teil der Leistungsprozesse im Unternehmen systematisch erfaßt. 1990 haben wir nun den Startschuß gegeben für eine neue Phase unserer Qualitätspolitik. Vollkommene Kundenzufriedenheit erreichen wir nur, wenn alle mitmachen. Und wir meinen wirklich alle. Wir wollen: Total Quality Management. Jeder gibt und empfängt Leistungen. Jeder kann und muß permanent seinen Leistungsbeitrag überprüfen, Fehler analysieren und Maßnahmen zur Verbesserung in die Tat umsetzen.

Das ist leichter gesagt als getan. Technisches Know-how kann man gegebenenfalls kaufen; die Idee TQM, von japanischen und anderen Unternehmen vorexerziert, kann man zum Teil ebenfalls durch Berater erwerben. Das Engagement und die Bereitschaft der Mitarbeiter kann man allerdings weder kaufen noch befehlen. Qualitätsführerschaft setzt voraus, daß die Führer damit anfangen, Vorbild zu sein, und für eine gei-



stige Mobilmachung zum Thema Qualität sorgen. Aus diesem Grunde haben wir konzernweit im ersten Schritt das obere Management in TQM-Seminaren auf diese Herausforderung vorbereitet. Der Mensch glaubt nun einmal mehr seinen Augen als seinen Ohren. Deshalb ist es auch ein langer und oft aussichtsloser Weg, durch Regeln und Vorschriften zu belehren, aber er ist kurz und wirkungsvoll mit der Hilfe von Beispielen. Diese aber müssen vom Management ausgehen.

TQM paßt sich dabei nahtlos ein in unsere BASICS, unsere schriftlich fixierte Unternehmensphilosophie. Wir berichteten ausführlich darüber in unserem letzten Geschäftsbericht.

Auch die BASICS enthalten Visionen, versuchen, neue Denkanstöße zu geben. Vieles davon ist heute schon Unternehmenswirklichkeit. Vieles aber ist noch in Angriff zu nehmen. Dabei haben wir als global agierender Konzern versucht, mit den BASICS für die verschiedenen Märkte, Marken, Mitarbeiter, Nationen und Kulturkreise eine gemeinsame Klammer zu finden. Seit 1989 liegen diese in einem langen Kommunikationsprozeß formulierten Grundsät-

sätze nunmehr vor, die ein gemeinsames Handeln bei Continental weltweit ermöglichen.

Sieben Hauptpunkte der BASICS verdeutlichen dabei unser zukunftsorientiertes Denken:

1. Unser Commitment für Qualität

Die Verantwortung für hohe Qualität hat absolute Priorität. Die Wünsche und Forderungen unserer Kunden sind Maßstab unserer Arbeit. Dabei geht es uns um ein ganzheitliches Qualitätsdenken. Nicht nur das Produkt muß stimmen, sondern wir müssen, intern und extern, kundenorientiert denken und agieren. Ein wichtiger Bestandteil ist dabei ein exzellenter Service in allen Bereichen.

2. Unser Commitment für den Kunden

Der Kunde ist König. Er ist letztlich unser Arbeitgeber. Deshalb bemühen wir uns mit aller Kraft um die Zufriedenheit des Kunden.

3. Unser Commitment für die Mitarbeiter

Gut ausgebildete, hochmotivierte und leistungsorientierte Mitarbeiter sind die Hauptquellen unseres langfristigen Erfolges. Grundlage dafür ist ein offener, zeitgemäßer Führungsstil.

4. Unser Commitment für Gewinn

Das Wohlergehen des Unternehmens hängt von seiner Ertragskraft und der finanziellen Leistungsfähigkeit ab. Das sichert Arbeitsplätze, ermöglicht Investitionen und die Dividendenzahlung an unsere Aktionäre.

5. Unser Commitment für Kosten

Kostenbewußtsein ist ein strategisches Element bei Continental. Unser generelles Ziel ist es, besser zu sein als andere, das heißt, bei niedrigeren Kosten mehr zu leisten. Das sichert Wettbewerbsfähigkeit und Zukunft.

6. Unser Commitment für Innovation

Ohne Innovationen auf allen Ebenen, nicht nur im technischen Bereich, können wir nicht überleben. Innovationen sind die Basis für einen erfolgreichen Wettbewerb in einem globalen Markt.

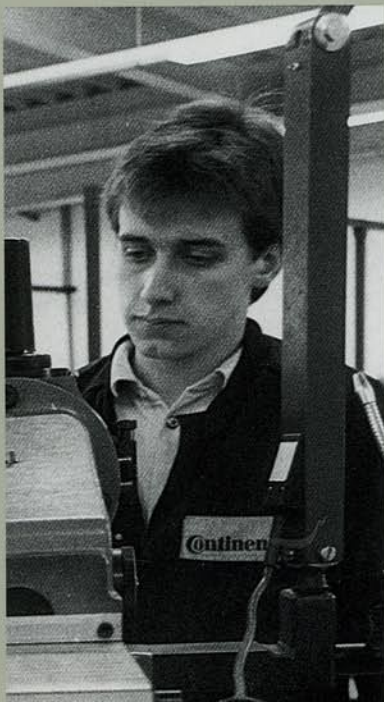
7. Unser Commitment für globales Handeln

Uns ist die zunehmende Konzentration unserer Branche, mit allen Chancen und Risiken, bewußt. Ebenso die Erwartung unserer Kunden im Hinblick auf eine weltweite Präsenz und Zusammenarbeit.

Nach diesen sieben Grundsätzen versuchen wir im Unternehmen zu leben, uns daran auszurichten. Noch immer verstoßen wir dabei zuweilen gegen unsere eigenen Überzeugungen. Dagegen müssen wir arbeiten. Noch immer gibt es Differenzen zwischen Handeln und dem Anspruch der BASICS.

In der Struktur der BASICS finden wir letztlich das Dach für unsere Total-Quality-Philosophie.

Total Quality Management ist ein Teil unserer Unternehmensphilosophie: BASICS





Äußeres Zeichen unserer Bemühungen ist eine neugefaßte und konzernweit veröffentlichte Qualitätsrichtlinie, die den Gedanken einer allumfassenden Qualitätsmaxime verdeutlicht. Hier wird die Kundenorientierung an erste Stelle gerückt. Qualität bezieht sich nicht nur auf das Produkt, sondern ausdrücklich auch auf alle anderen Leistungen und Tätigkeiten eines jeden Mitarbeiters. Die Qualitätsrichtlinie fordert auch, daß jährlich im Zusammenhang mit der Budgetplanung jede Organisationseinheit ihre Qualitätsziele festlegt, um sich später daran messen zu können.

Die Qualitätsrichtlinie ist von allen Vorstandsmitgliedern unterschrieben und dokumentiert damit das gemeinsame Vorgehen aller Ressorts. Qualität geht eben alle an.

Um den Weg der Total Quality erfolgreich zu gehen, scheuen wir uns nicht, bei anderen geistige und praktische Anleihen zu machen. Dabei haben wir durchaus bestimmte Vorbilder vor Augen, sei es in Europa, Japan oder den USA.

Bei uns, so glauben wir, wird sich der Prozeß zur Qualität auf allen Ebenen in drei Bereichen abspielen, nämlich

- in Einsicht und Verhalten,
- durch Management und Organisation,
- mit Instrumenten und Techniken.

Zur Realisierung unserer Total Quality-Idee sind Veränderungen und Entwicklungen auf allen drei Ebenen nötig. So sind Workshops und Schulungen – über alle hierarchischen Grenzen hinweg – erforderlich. Einsichten und Verhaltensänderungen können nicht per Dekret verordnet werden. Veränderungen beginnen im Kopf.

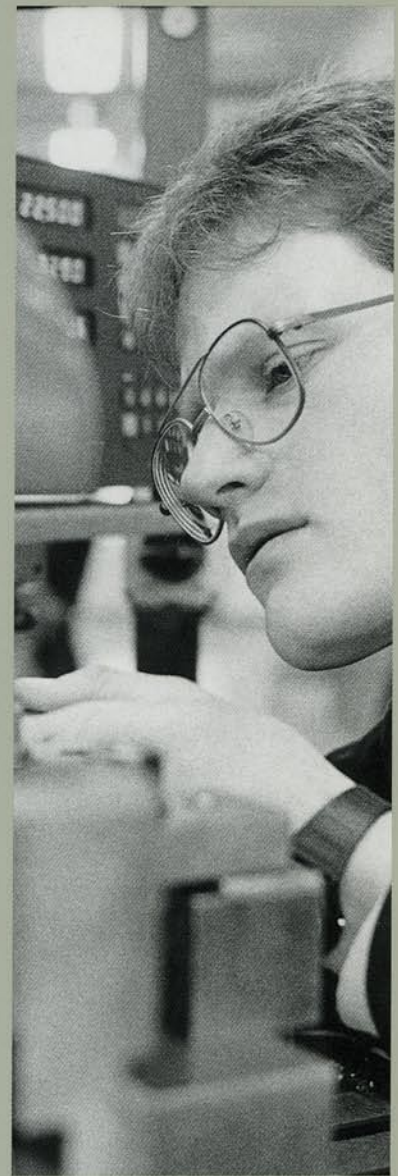
Dabei wollen wir schließlich alle Führungskräfte und Mitarbeiter einbeziehen. Total Quality muß gerade im Alltag – trotz aller Widrigkeiten – erlebt, gelebt und vorgelebt werden.



Von oben nach unten, aber auch von der Basis bis zur Unternehmensspitze.

So wurden zunächst über 100 Top-Manager in einem Informationstraining mit Philosophie, Prozeß und Umsetzbarkeit des Konzeptes vertraut gemacht. Hier haben wir etwas in Gang gesetzt, was nun kaskadenförmig im Konzern umgesetzt werden soll. Über bereits bestehende Aktivitäten hinaus hat es inzwischen zahlreiche neue Workshops mit konkreten Zielsetzungen in vielen Geschäftsfeldern gegeben. Dabei werden den Bereichen große Freiheitsräume gegeben, um im Sinne des Ganzen auch individuelle Lösungen zu ermöglichen.

In den achtziger Jahren war in den technischen Bereichen Qualität das dominante Thema. Dabei stand im Brennpunkt der Aufmerksamkeit das jeweilige Produkt. Es gibt also bei vielen Mitarbeitern ein „Know-how-Repertoire“. Neu ist jetzt, daß jede, aber auch jede Tätigkeit zur Disposition steht, um Schritt für Schritt die Fehlerrate zu reduzieren.



Exemplarisch zeigen das die fünf Schwerpunkte, die wir in den europäischen Werken angepackt haben:

1. Überprüfen der internen Kunden-Lieferanten-Kette
2. Verstärktes Mitarbeitertraining mit Schwerpunkt Qualitätsorientierung
3. Verankern der Total-Quality-Grundhaltung
4. Verbessern von Kommunikation und Organisation
5. Verbessern von instabilen Prozessen

Das Stichwort ANFANGEN ist der Dreh- und Angelpunkt in Bereichen wie Marketing, Finanzen, Personal. Beispielhaft sei erwähnt, wie die Gruppe Marketing begonnen hat, die

Total Quality geht alle an: Vom Vorstand bis zu jedem Mitarbeiter.



*TQM ist ein Prozeß,
eine unendliche
Geschichte. Eine
Bewegung, die das
ganze Unternehmen
verändert.*

Leitsätze unserer Qualitätsrichtlinie umzusetzen. Die logische Schrittfolge sieht wie folgt aus:

1. Kundenwünsche erfassen
2. Kundenzufriedenheit messen
3. Leistungsversprechen und Servicequalität definieren
4. Aktionspläne ausarbeiten
5. Qualitätsstandards verbreiten
6. Fehler systematisch aufdecken
7. Fortschritte und Ergebnisse messen
8. Mitarbeiter unterstützen und motivieren

Es wäre verfrüht, über Resultate zu sprechen, aber das Commitment, die Verpflichtung, ist da. Der Weg ist schwer und erfordert Ausdauer und Lernschleifen, denn Leistung in diesen Bereichen heißt Dienstleistung. Und die lassen sich nicht auf Lager produzieren, nachdem per Qualitätskontrolle die schlechten Produkte aussortiert worden sind.

Bei Dienstleistungen entsteht Qualität in Echtzeit, das heißt Produktion, Lieferung und Nutzung erfolgen praktisch gleichzeitig. Dabei kommen Emotionen, Wertvorstellungen, Wahrnehmungen und Verhaltensweisen der beteiligten Menschen stärker ins Spiel als bei der Fertigung eines materiellen Produktes. Bewußtsein und Engagement für Qualität sind um so wichtiger.

Wir wissen um die Schwierigkeiten, solch einen Veränderungsprozeß auf breiter Basis in Gang zu setzen und in Bewegung zu halten. Widerstände aus Verwaltung und Betrieb dürfen uns nicht erschüttern. Wir müssen unsere Überzeugungsarbeit konsequent fortsetzen. Allerdings sind wir auf Rückschläge und Rückfälle vorbereitet. Wir wissen, daß wir nicht alles gleich richtig machen werden. Wir sind vorbereitet, zu irren und uns zu korrigieren. Der Weg zu Total Quality ist lang; da und dort auch steinig. Wir wollen aber diesen Weg gehen, weil wir von seiner Richtigkeit überzeugt sind.

TQM ist deshalb kein Programm, vielmehr ein Prozeß, eine unendliche Geschichte. Die Bewegung ist in japanischen Unternehmen entstanden und gewachsen. Japans Ruf als Qualitätsproduzent ist die spektakulärste Qualitätserfolgsgeschichte unserer Zeit. Ob es uns paßt oder nicht, wer im globalen Wettbewerb mitspielen will, muß mitziehen. TQM – es gibt keine Alternative.

Die Continental-Aktie

Dividende reduziert

Das Bilanzergebnis im Berichtsjahr macht es notwendig, der Hauptversammlung für 1990 eine gegenüber dem Vorjahr halbierte Dividende von DM 4,— je Aktie zu DM 50,— vorzuschlagen. Einschließlich der Steuergutschrift beträgt die Ausschüttung für inländische Aktionäre DM 6,25 je Aktie.

Bei einem dividendenberechtigten Grundkapital von DM 439,1 Mio sind für die Ausschüttung DM 35,1 Mio (Vorjahr DM 69,6 Mio) erforderlich. Damit beansprucht die Dividende 83,2% vom Jahresüberschuß der Continental Aktiengesellschaft. Im Vorjahr waren es 85,7%.

Bezogen auf das Konzernergebnis beträgt die Ausschüttung 37,6% und liegt damit vergleichsweise noch über dem Vorjahr (30,6%).

Kursentwicklung

Zu Beginn des Jahres 1990 setzte sich der schon 1989 anhaltende Kursaufschwung an den deutschen Aktienmärkten fort. Der FAZ-Index begann das Jahr 1990 bei einem Stand von 740,93 und hatte Ende März sowie Mitte Juli seine Höchststände. Am 19. Juli 1990 betrug der FAZ-Index 832,32. Mit Beginn der Golfkrise begann ein steiler Kursabstieg bis auf 569,69 am 28. September 1990. Zum Jahresende 1990 schloß der FAZ-Index mit 603,06.

In den ersten Wochen des Jahres 1991 setzte sich zunächst die Seitwärtsbewegung fort. Erst nach Beendigung der Golfkrise zog der FAZ-Index an, bis auf 677,11 am 9. April 1991.

Der Continental-Kurs lag zu Beginn des Jahres 1990 bei DM 322,—, erhöhte sich bis DM 345,50 und schwankte dann bis Mitte September um DM 300,—.

Mit Bekanntgabe des Übernahmevorschlages von Pirelli folgte dann ein steiler Kursabschwung bis auf DM 207,50 zum Jahresende 1990 mit einem Tiefstkurs von DM 189,50 im November 1990.

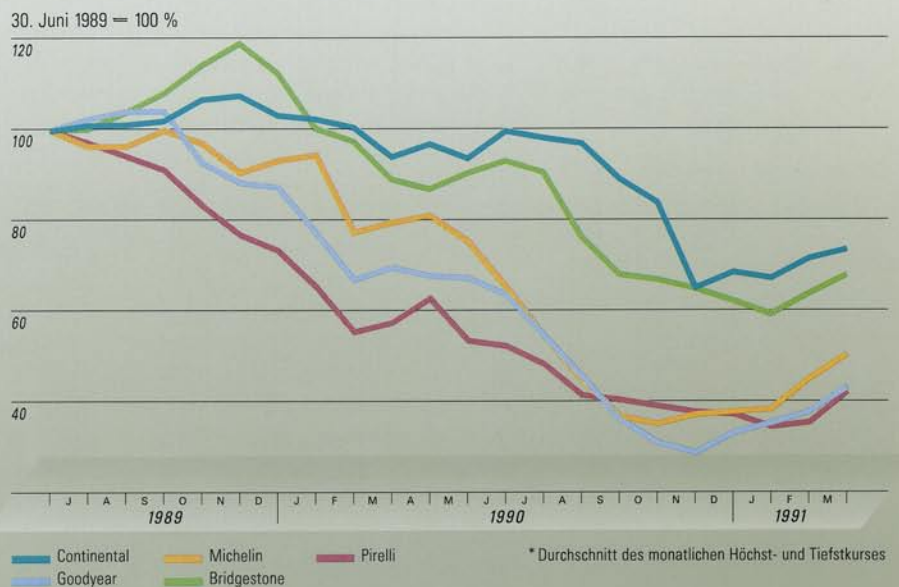
Im Vorfeld der außerordentlichen Hauptversammlung am 13. März 1991 erreichte der Continental-Kurs noch einmal kurzfristig DM 250,—, um sich dann wieder auf DM 220,— zurückzubilden.



Aktienhandel an der Ringbörse Zürich. Zur Internationalisierung der Continental-Aktie stellen wir seit 1987 unser Unternehmen kontinuierlich

Investoren und Analysten vor, zum Beispiel in Tokio, New York, Boston, London, Zürich, Wien und Frankfurt.

Aktienkursentwicklung seit dem 30. Juni 1989*



Internationale Börsennotierung

Die Continental-Aktie wird an allen acht deutschen Börsen und an vier Auslandsbörsen in Europa amtlich notiert. Darüber hinaus wird seit Mai 1989 die Aktie in Form eines Sponsored ADR-Programms (American Depositary Receipt) in den USA gehandelt.

Im Rahmen des langfristig angelegten Programms zur Internationalisierung der Continental-Aktie sind weitere Börseneinführungen im Ausland ins Auge gefaßt.

Seit dem Jahreswechsel 1990/91 quotieren in London 9 sogenannte „Marketmaker“ regelmäßig Kurse der Continental-Aktie über SEAQ (Stock Exchange Automatic Quotes).

Continental erwägt als weiteren Schritt zur Internationalisierung der Aktie eine Zulassung an der Börse in Mailand.

Hohe Liquidität in der Aktie

Der Umsatz inländischer Aktien an allen deutschen Börsen betrug im Jahre 1990 DM 1621,2 Mrd. Der Umsatz in der Continental-Aktie betrug im selben Zeitraum DM 21,6 Mrd oder rd. 1,3% des Gesamt-

umsatzes (Vorjahr 1,6%). 1990 wurde das Grundkapital 8,1mal umgeschlagen (Vorjahr 7,6mal). Damit gehörte auch 1990 die Continental-Aktie mit zu den liquidesten Anlagetiteln im deutschen Aktienmarkt.

Veränderte Aktionärsstruktur

Seit der letzten Aktionärserhebung im November 1989 haben sich erhebliche Veränderungen in der Zusammensetzung unseres Aktionärskreises ergeben. Im Herbst 1990 und zu Beginn des Jahres 1991 haben sich mehrere größere in- und ausländische Aktionäre öffentlich zu erkennen gegeben: Allianz-Gruppe 5%, Deutsche Bank 5%, Italmobiliare (Italien) 3%, Mediobanca (Italien) 5%, Norddeutsche Landesbank 3%, Pirelli-Verwaltungs-Gesellschaft 5%, Sopaf (Italien) 5%.

Darüber hinaus haben uns bzw. der Öffentlichkeit folgende Aktionäre mitgeteilt, daß sie nennenswerte Aktienpakete an Continental halten: BMW AG, Daimler-Benz AG, FIAT SpA (vorübergehend), Dresdner Bank AG, Merrill Lynch, Herr Alberto Vicari, Volkswagen AG. Die genaue Höhe dieser Pakete ist uns nur teilweise bekannt. Sie liegen jedoch sämtlich unter 5%.

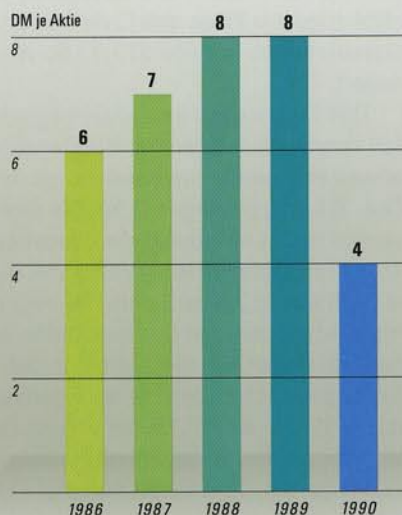
DVFA/SG-Ergebnis

Das für 1990 nach den Methoden der DVFA/SG errechnete Ergebnis liegt mit DM 11,10 unter dem des Vorjahres von DM 26,20. Der Cash flow je Aktie beträgt DM 58,05 (Vorjahr DM 69,50).

Kennzahlen zur Continental-Aktie (in DM je Stück)

	1990	1989
Jahresüberschuß	10,64	26,19
Dividende	4,—	8,—
Dividende mit		
Steuergutschrift	6,25	12,50
DVFA-Ergebnis	11,10	26,20
Cash flow	58,05	69,50
Bilanzkurs	198,38	198,31
Börsenkurs (31.12.)	207,50	322,—
Anzahl der Aktien		
per Jahresende		
(in Tausend Stück)	8 782	8 700

Dividendenentwicklung



Ausschüttungsbetrag



DVFA/SG*-Ergebnis je Aktie



* Bis 1989 DVFA

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage – Konzern

Änderungen zum Vorjahr

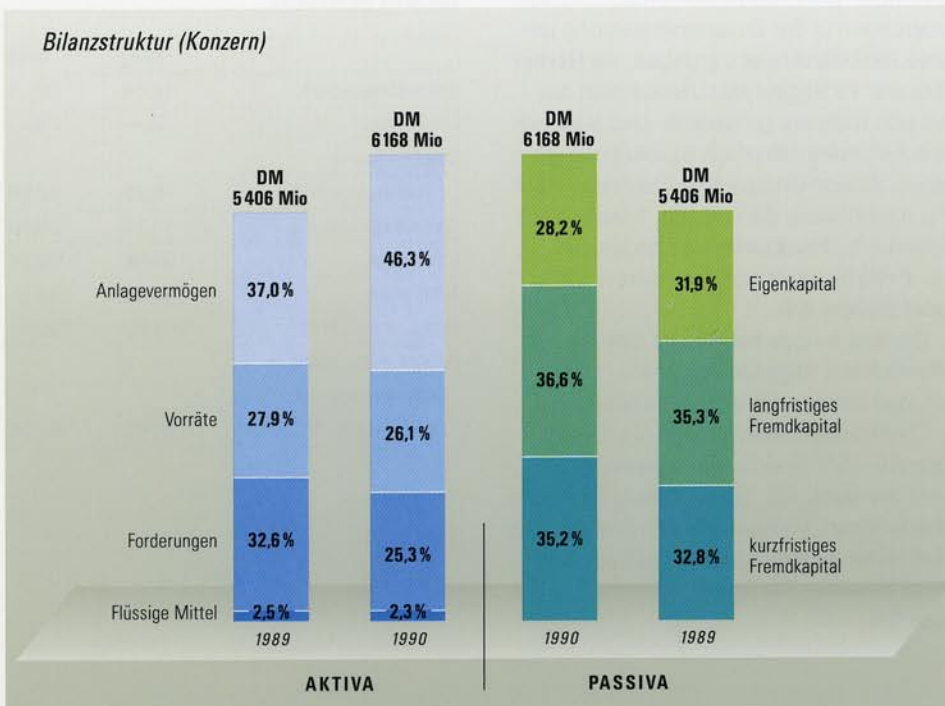
Der Konzernumsatz 1990 hat sich im Vergleich zum Vorjahr um DM 169,1 Mio erhöht, d. h. um 2,0%. Hiervon entfallen DM 336,9 Mio auf die erstmalig einbezogenen Gesellschaften Clouth Gummiwerke AG, Köln, IMAS S.A., Volos/Griechenland,

Hycop AB, Märsta/Schweden (ab 1. Juni 1990) und Continental Mabor Industria de Pneus S.A., Lousado/Portugal (ab 1. Juli 1990). Die ebenfalls neu erworbene Conti-Tech AGES S.r.l., Santena/Italien, ist in 1990 nur mit ihren Vermögens- und Schuldposten im Konzernabschluß enthalten.

Ohne diese neuen Gesellschaften wäre der Konzernumsatz um 2% gesunken.

Andererseits ist dabei zu beachten, daß allein der gegenüber dem Vorjahr gesunkene Währungskurs des US-Dollars bei der Umrechnung des \$-Umsatzes der General Tire-Gruppe in DM zu einem um rd. DM 340 Mio (4%) niedrigeren Umsatz führte, so daß auf vergleichbarer Währungskursbasis und ohne die neuen Gesellschaften der Konzern seinen Umsatz um 2% erhöht hat.

Bilanzstruktur (Konzern)



Bilanz- und Finanzstruktur

Demgegenüber hat sich die Bilanzsumme um 14,1% erhöht und betrug am 31.12.1990 DM 6167,6 Mio.

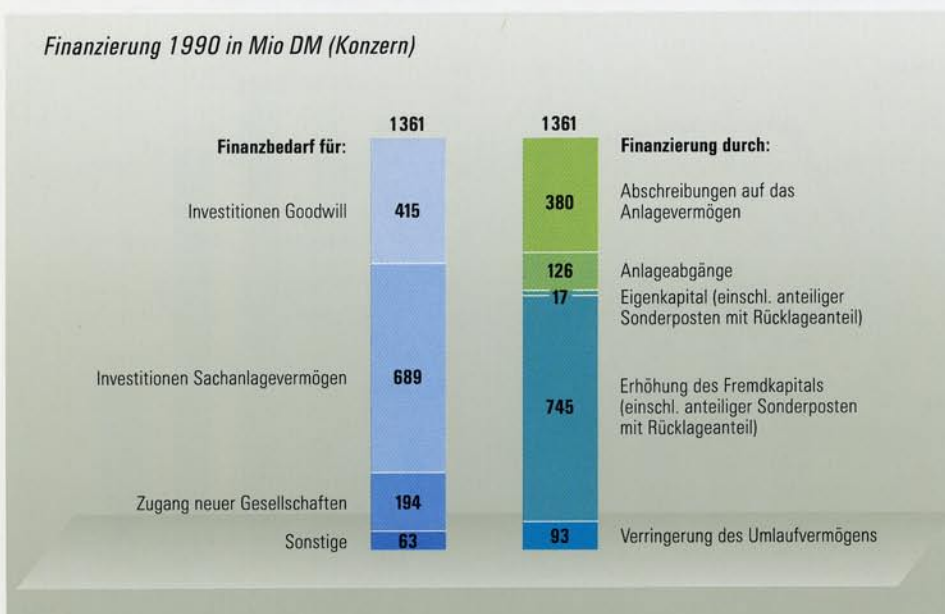
Die erstmalig einbezogenen Gesellschaften haben die Bilanzsumme um DM 589,3 Mio erhöht. Auf vergleichbarer Basis betrug die Bilanzsummenausweitung lediglich 3,2%.

Das Anlagevermögen ist von 37,0% auf 46,3% der Bilanzsumme gestiegen. Die Erhöhung des Anlagevermögens teilt sich auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen etwa je zur Hälfte auf.

Trotz des Einbeziehens neuer Gesellschaften ist das Umlaufvermögen nochmals um 2,5% auf DM 3283,2 Mio gesunken. Während Vorräte um 7% sowie Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände um 6,4% gestiegen sind, haben sich die Wertpapiere und flüssigen Mittel nicht zuletzt in Folge des Erwerbs von Gesellschaften um DM 277,3 Mio verringert.

Das Eigenkapital im Konzern einschließlich des Sonderposten mit Rücklageanteil, soweit er Eigenkapitalcharakter hat, ist um DM 16,9 Mio gestiegen (1%). Die Eigenkapitalquote hat sich durch die überproportionale Bilanzsummenausweitung von 31,9% in 1989 auf 28,2% reduziert. Sie liegt damit aber weiterhin in der Bandbreite international tätiger Gesellschaften. In der Aktiengesellschaft beträgt die Eigenkapitalquote 51,7% nach 61,7% im Vorjahr. Der sich seit Jahren verstärkende Holding-Charakter der Continental AG zeigt sich immer deutlicher.

Finanzierung 1990 in Mio DM (Konzern)



In der Erhöhung der Pensionsrückstellungen um DM 335,6 Mio ist mit DM 270,7 Mio die Passivierung der noch verfallbaren Ansprüche von Mitarbeitern der General Tire Inc., Akron/Ohio/USA, für deren medizinische Versorgung nach ihrer Pensionierung enthalten. Wir haben die neuen amerikanischen Rechnungslegungsvorschriften (FASB Nr. 106), veröffentlicht Ende Dezember 1990 und gültig ab 1993, bereits vorzeitig angewendet und den entsprechenden Betrag in voller Höhe in die Konzernbilanz eingestellt. Der seinerzeit beim Erwerb von General Tire mit den Konzernrücklagen verrechnete Goodwill wurde dafür in gleicher Höhe aktiviert.

Die Finanzschulden erhöhten sich um DM 616,4 Mio und betragen 88,7% (Vorjahr 53,9%) vom Eigenkapital. Von der Erhöhung der Finanzschulden sind DM 295,5 Mio auf den Zuerwerb neuer Gesellschaften und DM 205,9 Mio auf die Nettoerhöhung des Sachanlagevermögens (ohne neue Gesellschaften) zurückzuführen.

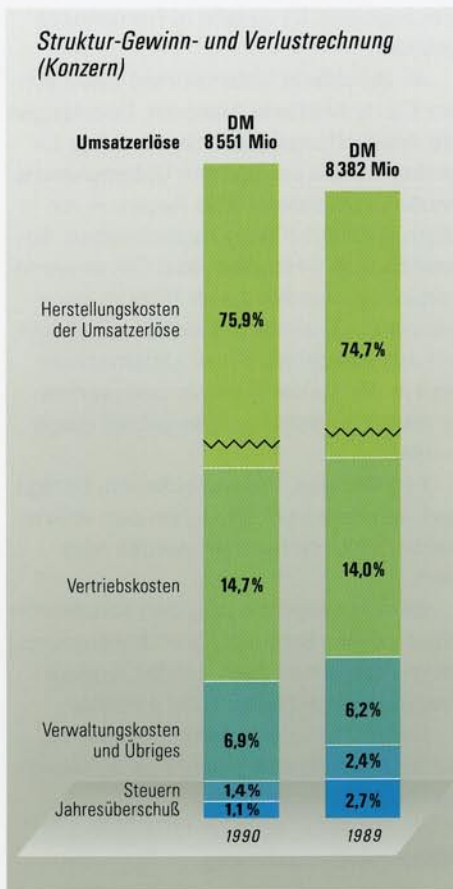
Die Kapitalumschlagsrate hat sich von 1,6 auf 1,4 verringert.

Die weiterhin gute Bilanzstruktur des Continental-Konzerns zeigt sich in der unverändert hohen Finanzierung des

Continental-Konzern

	31.12.1990	31.12.1989
Gesamtvermögen (DM Mio)		
(Bilanzsumme)	6 167,6	5 405,9
Anlagevermögen (%)*	46,3	37,0
Umlaufvermögen (%)*	53,7	63,0
Eigenkapitalquote (%)*		
— Konzern	28,2	31,9
— Continental AG	51,7	61,7
Finanzschulden (DM Mio)	1 545,9	929,5
Kapitalumschlag	1,4	1,6
Langfristige		
Finanzierung		
Anlagen und		
Vorräte (%)	89,6	103,7
Selbstfinanzierung (%)	68,1	94,4
Liquiditätsgrad (%)	77,1	105,0

* von der Bilanzsumme



Anlagevermögens und der Vorräte durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital.

Die Anlagezugänge sind im Berichtsjahr zu 68,1% aus dem Cash flow finanziert worden (Vorjahr 94,4%).

Ertrags- und Liquiditätslage

Der Jahresüberschuß 1990 liegt um DM 134,4 Mio (59%) unter dem des Vorjahres.

Der Umsatz ist um 2% (Vorjahr 6%) gestiegen. In Relation zum Umsatz sind die Herstellungs-, Vertriebs- und Verwaltungskosten wesentlich mehr gestiegen. Hier spiegelt sich der in 1990 noch verstärkte weltweite Preis- und Kostendruck in unserer Branche, insbesondere auf der Reifenseite, wider. Trotz voll ausgelasteter Kapazitäten und einer erheblichen Mengensteigerung gelang es nicht, die

Kostenerhöhungen in den Preisen weiterzugeben. Der Wettbewerb, insbesondere bei Reifen, und hier vornehmlich im Geschäft mit der Automobilindustrie, erzwang sogar erhebliche Preiszugeständnisse außerhalb jeder betriebswirtschaftlichen Vernunft.

Die Ertragsteuerquote im Konzern liegt mit 39,1% knapp über der des Vorjahres (38,3%).

Die Umsatzrendite von 1,1% liegt deutlich unter der des Jahres 1989 (2,7%) und ist ebenso wie die Eigenkapitalrentabilität in Höhe von nur 5,4% (Vorjahr 13,2%) absolut unbefriedigend.

Der Cash flow hat sich trotz erhöhter Abschreibungen infolge des starken Gewinnrückganges auf DM 510,0 Mio (Vorjahr DM 604,9 Mio) ermäßigt. Gemessen am Umsatz ist er auf 6,0% (Vorjahr 7,2%) gesunken.

Der Verschuldungsfaktor hat sich in 1990 insbesondere durch den Zukauf neuer Gesellschaften und des verringerten Cash flows auf 3,5 erhöht.

Continental-Konzern

	1990	1989
Umsatz (DM Mio)	8 551,0	8 381,9
Jahresüberschuß (DM Mio)	93,4	227,8
Herstellungskosten (%)*	75,9	74,7
Vertriebskosten (%)*	14,7	14,0
Verwaltungskosten (%)*	5,9	5,7
Ertragsteuerquote (%)	39,1	38,3
Umsatzrendite (%)	1,1	2,7
Eigenkapitalrentabilität (%)	5,4	13,2
Cash flow (DM Mio)	510,0	604,9
Cash flow (%)*	6,0	7,2
Zinsquote (%)	1,7	1,3
Verschuldungsfaktor	3,5	1,9
Personal-		
aufwand (DM Mio)	3 028,5	2 724,8
Material-		
aufwand (DM Mio)	3 530,3	3 298,8

* vom Umsatz

Konzernanhang und Anhang der Continental Aktiengesellschaft

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluß sind neben der Continental Aktiengesellschaft alle in- und ausländischen Unternehmen einbezogen, bei denen die Continental Aktiengesellschaft direkt oder indirekt mit mehr als 20% beteiligt ist.

Der Konsolidierungskreis umfaßt 46 inländische Unternehmen und 104 ausländische Unternehmen. Gegenüber dem Vorjahr hat er sich um 11 inländische und 36 ausländische Gesellschaften erweitert. Sechs Gesellschaften sind durch Verschmelzung mit anderen Konzerngesellschaften ausgeschieden.

Unterstützungseinrichtungen sowie einige wenige Unternehmen, deren Vermögensgegenstände und Schulden, Aufwendungen und Erträge jeweils und insgesamt für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von untergeordneter Bedeutung sind, werden nicht konsolidiert.

Konsolidierungsgrundsätze

Nach konzerneinheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden aufgestellte Jahresabschlüsse von 104 Tochtergesellschaften werden voll konsolidiert. Mit Ausnahme bei wenigen kleinen Gesellschaften wurde für alle einbezogenen Abschlüsse der Stichtag des Konzernabschlusses zugrunde gelegt. Anstelle der Beteiligungsbuchwerte werden in der Konzernbilanz die Vermögensgegenstände und Schulden der Tochtergesellschaften angesetzt. Die Anschaffungskosten der Beteiligung werden mit dem anteiligen Eigenkapital der Tochtergesellschaft im Erwerbzeitpunkt verrechnet. Soweit die Beteiligungsbuchwerte höher sind als das anteilige Eigenkapital, werden vorhandene stille Reserven, und zwar hauptsächlich in Grundstücken, in den Bilanzen der Tochtergesellschaften zugeschrieben. Danach noch verbleibende Geschäfts- oder Firmenwerte werden im Konzernabschluß erstmalig aktiviert.

Für nicht dem Mutterunternehmen gehörende Anteile vollkonsolidierter Gesellschaften wird ein entsprechender Aus-

gleichsposten für Anteile in Fremdbesitz gebildet.

45 assoziierte Unternehmen sind nach der Equity-Methode bewertet. Übersteigen die Anschaffungskosten das anteilige Eigenkapital des assoziierten Unternehmens, werden vorhandene stille Reserven vor allem in Grundstücken zugeschrieben. Soweit danach Geschäfts- oder Firmenwerte verbleiben, werden sie ab 1990 im Konzernabschluß aktiviert. Der Konzern-Anteil am Jahresergebnis dieser Unternehmen wird in der Konzerngewinn- und -verlustrechnung im Beteiligungsergebnis ausgewiesen.

Forderungen, Verbindlichkeiten, Erträge und Aufwendungen zwischen den vollkonsolidierten Unternehmen werden eliminiert.

Zwischenergebnisse in den Konzernvorräten werden bereinigt. Zwischenergebnisse im Anlagevermögen werden dagegen wegen Geringfügigkeit nicht eliminiert.

Latente Steuern werden abgegrenzt, sofern Konsolidierungsvorgänge zu Gewinnen oder Verlusten führen.

Währungsumrechnung

Forderungen und Verbindlichkeiten in fremder Währung werden mit dem Kurs zum Zeitpunkt der Erstbuchung oder, im Falle der Kurssicherung, mit den Sicherungskursen bewertet.

Soweit sich aus den Kursen zum Bilanzstichtag noch nicht realisierte Verluste ergeben, werden ergebnismindernde Vorsorgen gebildet. Nicht realisierte Kursgewinne werden nicht angesetzt.

Die Währungsumrechnung der Abschlüsse ausländischer Konzernunternehmen erfolgt für die Posten der Bilanz einschließlich des Jahresergebnisses zum Stichtagskurs. Inflationsbedingte Aufwertungen in Bilanzen von Tochtergesellschaften in Weichwährungsländern werden vor der Umrechnung eliminiert. Differenzen gegenüber den Vorjahresumrechnungen verrechnen wir erfolgsneutral mit den Gewinnrücklagen.

Die Aufwendungen und Erträge werden zu den Jahresdurchschnittskursen umgerechnet.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Aktiva

Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände sind zu Anschaffungskosten erfaßt und werden linear entsprechend ihrer voraussichtlichen Nutzungsdauer abgeschrieben. Die aktivierten Geschäfts- oder Firmenwerte aus Akquisitionen von Gesellschaften werden mit ihren individuell geschätzten Nutzungsdauern von 10–20 Jahren ratierlich und offen mit den Rücklagen verrechnet.

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten abzüglich planmäßiger Abschreibungen bewertet.

Bewegliche Gegenstände des Anlagevermögens der Aktiengesellschaft werden degressiv, alle übrigen Anlagegüter linear abgeschrieben. Bei degressiv abgeschriebenen Anlagegütern wird auf die lineare Abschreibung übergegangen, wenn diese zu höheren Abschreibungen führt. Steuerrechtliche Sonderabschreibungen werden bei der Aktiengesellschaft vorgenommen, soweit dies wegen der Maßgeblichkeit der Handelsbilanz für die Steuerbilanz erforderlich ist.

Im Konzernabschluß werden seit 1989 die Zugänge entsprechend den international üblichen Bilanzierungsmethoden ausschließlich linear abgeschrieben.

Die den Abschreibungen zugrunde liegenden Nutzungsdauern für die wichtigsten Posten des Sachanlagevermögens betragen bei

- Gebäuden bis zu 33 Jahren,
- Zugänge ab 1990 nur bis zu 25 Jahren,
- technischen Anlagen und Maschinen 10 Jahre,
- Betriebs- und Geschäftsausstattung 4 bis 7 Jahre,
- und Formen bis zu 4 Jahren.

Bewegliche Anlagegüter werden bei Zugang im ersten Halbjahr mit der vollen Abschreibungsrate, Zugänge im zweiten Halbjahr mit der halben Abschreibungsrate verrechnet. Geringwertige Wirtschaftsgüter werden im Jahr des Zuganges voll abgeschrieben.

Diese Abschreibungsregeln werden jeweils ab dem Zeitpunkt der Konzernzugehörigkeit von allen in- und ausländischen Gesellschaften angewendet.

Die Anteile an verbundenen Unternehmen und die Beteiligungen sind zu Anschaffungskosten abzüglich der erforderlichen Abschreibungen bilanziert.

Verzinsliche Ausleihungen sind zum Nominalwert angesetzt, zinslose und niedrig verzinsliche auf den Barwert abgezinst.

Die Vorräte werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten oder zu niedrigeren Tageswerten bewertet. Die Herstellungskosten umfassen direkt zurechenbare Kosten und anteilige Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie Abschreibungen. Die Bestandsrisiken, die sich durch eingeschränkte Verwertbarkeit oder aus der Lagerdauer ergeben, werden durch entsprechende Wertberichtigungen berücksichtigt.

Bei den Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen wird allen erkennbaren Einzelrisiken durch angemessene Abschläge Rechnung getragen. Für das allgemeine Kreditrisiko bestehen pauschale Abschläge.

Wertpapiere des Umlaufvermögens werden zu Anschaffungskosten bzw. niedrigeren Börsenkursen bewertet.

Bei allen Vermögensgegenständen des Anlage- und Umlaufvermögens werden, soweit zulässig, die in den Vorjahren vorgenommenen außerplanmäßigen und steuerlichen Abschreibungen fortgeführt.

Disagios und andere Geldbeschaffungskosten für Kredite und Anleihen werden als Rechnungsabgrenzungsposten aktiviert und entsprechend der Laufzeit der einzelnen Kredite und Anleihen amortisiert.

Passiva

Rückstellungen sind nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung für alle erkennbaren Risiken, ungewisse Verpflichtungen und für drohende Verluste gebildet.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen deutscher Gesellschaften sind auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen nach der Teilwertmethode mit einem Zinssatz von 6% gebildet.

Pensions- und ähnliche Verpflichtungen ausländischer Gesellschaften sind gleichermaßen versicherungsmathematisch ermittelt, mit landesspezifischen Zinssätzen auf den heutigen Wert abgezinst und durch entsprechende Rückstellungen oder Pensionsfonds abgedeckt. Darüber hinaus sind landesrechtlich bedingte Ansprüche der Mitarbeiter bei deren Ausscheiden berücksichtigt.

Die Pensionsverpflichtungen amerikanischer Gesellschaften sind nach den ab 1987 in den USA geltenden verschärften Bewertungsvorschriften angesetzt. Die dafür in der Bilanz erfolgte Rückstellung liegt leicht über dem Betrag, der sich bei entsprechender Anwendung der deutschen Teilwertmethode ergibt.

Die in den USA bestehenden rechtlichen Verpflichtungen der General Tire Inc., Akron/Ohio, zur Zahlung von Krankheitskosten an Mitarbeiter nach deren Pensionierung sind durch versicherungsmathematisch ermittelte Rückstellungen voll erfaßt. Im Vorgriff auf die neue ab 1993 anzuwendende US-amerikanische Vorschrift, eine Rückstellung auch für die noch verfallbaren Anwartschaften auf Krankheitskostensatz über einen Zeitraum von zwanzig Jahren hinweg ratierlich aufzubauen (FASB Nr. 106), haben wir den hierfür erforderlichen Betrag (DM 270,7 Mio) in voller Höhe schon heute in die Konzernbilanz eingestellt. Dafür ist der seinerzeit beim Erwerb von General Tire mit den Konzernrücklagen verrechnete Geschäfts- oder Firmenwert in gleicher Höhe aktiviert worden.

Für unterlassene Instandhaltungen, die im Folgejahr nachgeholt werden, bilden wir grundsätzlich Rückstellungen in Höhe der voraussichtlichen Aufwendungen.

Zeitlich bedingte Unterschiedsbeträge zwischen den steuerrechtlichen Wertansätzen und den nach konzerneinheitlichen Bewertungsgrundsätzen bilanzierten Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten der Einzelgesellschaften können zu latenten Steuern führen. Wir haben diese nur dann angesetzt, soweit es sich um Rückstellungen für zukünftige Steueraufwendungen handelt.

Verbindlichkeiten sind zum Rückzahlungsbetrag angesetzt.

Aktiva

Anlagevermögen

(1) Immaterielle Vermögensgegenstände

Die Aufgliederung und die Entwicklung der in den Bilanzen zusammengefaßten Anlageposten des Berichtsjahres sind auf den Seiten 60 und 61 dargestellt. Dabei wurden gemäß der Bruttomethode die

Bei den Zugängen von DM 426,9 Mio handelt es sich im wesentlichen um die Geschäfts- oder Firmenwerte aus dem Erwerb von General Tire, ContiTech AGES S.r.l., Santena/Italien, und Nivis Tyre AB, Göteborg/Schweden. Ebenfalls sind hier die von Konzerngesellschaften entgeltlich erworbenen Geschäfts- oder Firmenwerte enthalten. Solche Geschäfts- oder Firmen-

Vermögensgegenstände mit den ursprünglichen Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder mit den Restwerten zum Zeitpunkt des Erwerbs angesetzt.

werte werden zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung verrechnet.

Unter Konzessionen, gewerblichen Schutzrechten und ähnlichen Rechten und Werten sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten sowie unter geleisteten Anzahlungen ist ganz überwiegend die fremdbezogene EDV-Software ausgewiesen.

(2) Sachanlagen

Die Schwerpunkte der Bilanzzugänge lagen bei den Neuanschaffungen von Maschinen und Formen zur Erhaltung und Sicherung der technischen und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit, der Kapazitätserweiterung, der Rationalisierung, der Steigerung der Produktivität und der Sicherung der Qualität unserer Produkte. Bei den Abgängen handelt es sich im wesentlichen um nicht betriebsnotwendige Grundstücke

sowie technisch und wirtschaftlich verbrauchte Maschinen und technische Anlagen.

Die Erhöhung der Sachanlagen durch die erstmalige Einbeziehung neuer Konzerngesellschaften beträgt DM 193,7 Mio (brutto DM 351,8 Mio abzüglich aufgelaufene Abschreibungen DM 158,1 Mio).

Die übrigen Zugänge ergeben sich aus der nachstehenden Tabelle:

TDM	1990		1989	
	Continental AG	Konzern	Continental AG	Konzern
Reifen (CUS)	70 404	279 457	66 266	225 934
General Tire	—	265 854	—	208 858
ContiTech	68 802	129 166	51 613	79 713
Sonstige	14 983	15 032	17 810	17 926
	154 189	689 509	135 689	532 431

(3) Finanzanlagen

Die Anteile an verbundenen Unternehmen in der Bilanz der Aktiengesellschaft erhöhten sich um DM 241,2 Mio. Im wesentlichen handelt es sich bei den Zugängen um Kapitalerhöhungen bei der 1990 gegründeten ContiTech AGES S.r.l., Santena/Italien, der Continental Coordination Center S. A., Herstal-lez-Liège/Belgien, sowie Kapitalerhöhungen bei General Tire Inc., Akron, Ohio/USA, und General Tire Canada Inc., Barrie, Ontario/Kanada, zur Finanzierung der umfangreichen Investitionsprogramme. Die Abschreibungen auf

Finanzanlagen betreffen hauptsächlich die Semperit (Ireland) Ltd., Dublin/Irland. Entsprechend einer Kapitalherabsetzung zur Verlusttilgung bei dieser Gesellschaft wurde eine Abschreibung auf den Beteiligungsbuchwert vorgenommen und die Kapitalbasis durch eine nachfolgende Kapitalzuführung wieder hergestellt.

Die Anteile an assoziierten Unternehmen erhöhten sich vor allem durch den Erwerb von 49% der Aktien der mehrheitlich zur schwedischen Gruppe KF INDUSTRI AB, Stockholm/Schweden, gehörenden

Nivis Tyre AB, Göteborg/Schweden. Bei der Aktiengesellschaft erhöhten sich die Beteiligungen darüber hinaus durch Veränderungen innerhalb der Konzernstruktur. Eine Zusammenstellung der wichtigsten Gesellschaften des Continental-Konzerns befindet sich auf Seite 62 dieses Berichts.

Bei den Wertpapieren des Anlagevermögens handelt es sich vor allem um fest-

verzinsliche Staatspapiere, die zur Deckung der in den österreichischen Bilanzen enthaltenen Rückstellungen für Ansprüche der Mitarbeiter bei deren Ausscheiden dienen. In den Ausleihungen sind neben Wohnungsbaudarlehen an Mitarbeiter auch Finanzierungsbeiträge an Energieversorgungsunternehmen und andere Darlehen enthalten.

(4) Vorräte

TDM	31.12.1990		31.12.1989	
	Continental AG	Konzern	Continental AG	Konzern
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	90 180	308 766	98 533	304 497
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	82 747	219 971	74 815	177 587
Fertige Erzeugnisse und Waren	234 907	1 080 750	214 086	1 021 625
Geleistete Anzahlungen	3 936	6 232	3 258	4 040
Erhaltene Anzahlungen	4 075	4 153	977	978
	407 695	1 611 566	389 715	1 506 771

In der Erhöhung der Konzernvorräte spiegeln sich die erstmalige Einbeziehung neuer Gesellschaften mit DM 80,8 Mio sowie die höhere Bestandshaltung für

steigende Umsätze, aber auch der Einfluß des unbefriedigenden Reifengeschäfts in den USA wider.

(5) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Continental AG	davon		davon	
	Restlaufzeit		Restlaufzeit	
TDM	31.12.1990	über 1 Jahr	31.12.1989	über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	189 266	1 182	181 323	985
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	80 134	—	108 241	—
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	—	—	133	—
Sonstige Vermögensgegenstände	34 111	6 502	32 101	11 115
	303 511	7 684	321 798	12 100

Konzern	davon		davon	
	Restlaufzeit		Restlaufzeit	
TDM	31.12.1990	über 1 Jahr	31.12.1989	über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1 271 072	3 020	1 200 559	4 747
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	8 342	—	7 875	—
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	8 282	—	3 074	—
Sonstige Vermögensgegenstände	187 861	13 983	174 704	15 598
	1 475 557	17 003	1 386 212	20 345

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen der Aktiengesellschaft in Höhe von DM 189,3 Mio entfallen 74,6% auf inländische und 25,4% auf ausländische Kunden. Der Anstieg der Forderungen

aus Lieferungen und Leistungen im Konzern von DM 70,5 Mio ist mit DM 121,6 Mio durch die erstmaligen Konsolidierungen der neuen Gesellschaften beeinflusst.

(6) Wertpapiere

Dieser Bestand umfaßt nahezu ausschließlich festverzinsliche Wertpapiere.

Soweit sie auf Fremdwährung lauten, sind sie kursgesichert.

(7) Flüssige Mittel

TDM	31.12.1990		31.12.1989	
	Continental AG	Konzern	Continental AG	Konzern
Schecks	4 365	5 421	11 803	17 635
Kassenbestand, Bundesbank- und				
Postgiroguthaben	1 475	5 631	1 799	6 748
Guthaben bei Kreditinstituten	91 905	133 573	11 028	109 696
	97 745	144 625	24 630	134 079

Infolge der hohen Investitionen in Sach- und Finanzanlagen haben sich die flüssigen Mittel und die Wertpapiere des Konzerns insgesamt stark verringert. Die

Wertpapiere und die flüssigen Mittel betragen zusammen noch DM 196,1 Mio (Vorjahr DM 473,3 Mio).

(8) Rechnungsabgrenzungsposten

TDM	31.12.1990		31.12.1989	
	Continental AG	Konzern	Continental AG	Konzern
Disagio auf Kredite und Anleihen	—	4 078	—	4 848
Sonstige Abgrenzungen	699	26 992	518	36 244
	699	31 070	518	41 092

In den sonstigen Abgrenzungen sind hauptsächlich die noch nicht amortisierten Geldbeschaffungskosten für die Anleihe-

emissionen der Jahre 1985, 1986 und 1987 enthalten.

Passiva**(9) Gezeichnetes Kapital**

Das gezeichnete Kapital hat sich gegenüber dem Vorjahr durch die Ausübung von Wandlungs- und Optionsrechten geringfügig erhöht.

Dem Unternehmen steht noch ein genehmigtes Kapital in Höhe von DM 10,0 Mio zur Ausgabe von Belegschaftsaktien zur Verfügung.

Gattung	Stück	Nennbetrag je	
		Stück DM	Grundkapital DM
Stammaktien	409 894	1 000	409 894 000
Stammaktien	171 584	100	17 158 400
Stammaktien	240 901	50	12 045 050
			439 097 450

Von dem bedingten Kapital von DM 213,4 Mio sind DM 153,4 Mio durch Ausgabe von Wandlungs- und Optionsrechten ausgenutzt. Weitere DM 60,0 Mio stehen noch für die freie Emission von Wandel-

und/oder Optionsschuldverschreibungen zur Verfügung.

Die Veränderung des bedingten Kapitals ergibt sich aus der nachstehenden Aufstellung:

	TDM
Bedingtes Kapital 31.12.1989	212 521
Verbrauch: Optionsrechte Anleihe 1984/1994	3 933
Wandeldarlehen 1986	142
Zuführung durch Beschluß der HV vom 27.6.1990	5 000
Bedingtes Kapital 31.12.1990	213 446

(10) Kapitalrücklage

In dieser Position sind mit DM 724,9 Mio Beträge enthalten, die bei der Ausgabe von Aktien über deren Nennbetrag hinaus erzielt wurden, und mit DM 237,4 Mio das Agio für Bezugsrechtsaktien aus den

Optionsanleihen 1984, 1986 und 1987 sowie dem Wandeldarlehen 1986. Durch die Ausübung von Wandlungs- und Optionsrechten in 1990 erhöhten sich die Kapitalrücklagen um DM 6,0 Mio.

(11) Gewinnrücklagen

TDM	Continental AG	Konzern
Stand 31.12.1989	141 699	133 770
Währungsumrechnungsdifferenzen	—	— 55 009
Sonstiges	—	— 147
Zuführung aus Jahresüberschuß	8 000	59 174
Stand 31.12.1990	149 699	137 788

(12) Anteile in Fremdbesitz

Der Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter enthält Kapital- und Ergebnisanteile Dritter. Der Anstieg resultiert im wesentlichen aus der planmäßigen

Kapitalzuführung bei der Joint Venture Gesellschaft GTY Tire Company, Akron, Ohio/USA, durch die japanischen Partner.

(13) Rücklage für Versorgungsleistungen

Die Rücklage für Versorgungsleistungen bei der Aktiengesellschaft dient dem Ausgleich von steuerlich noch nicht nachholba-

ren Fehlbeträgen bei den Pensionsrückstellungen; diese Rücklage wurde plangemäß um DM 0,8 Mio auf DM 2,9 Mio reduziert.

(14) Sonderposten mit Rücklageanteil

	31.12.1990		31.12.1989	
TDM	Continental AG	Konzern	Continental AG	Konzern
Rücklage gem. § 3 Auslandsinvestitionsgesetz	59 766	15 000	84 312	38 265
Rücklage gem. § 6b EStG	—	448	—	289
Rücklage gem. § 52 Abs. 8 EStG	705	1 069	940	1 425
Öffentliche Investitionszuschüsse	—	57 664	—	60 988
Sonstige	2 533	6 371	4 137	17 136
	63 004	80 552	89 389	118 103

Der Rückgang der Sonderposten mit Rücklageanteil resultiert insbesondere aus der Auflösung des Sonderposten mit Rücklageanteil gemäß § 3 Auslandsinvestitionsgesetz in Zusammenhang mit der vorgenommenen Abschreibung bei der Semperit (Ireland) Ltd., Dublin/Irland.

Der Sonderposten mit Rücklageanteil teilt sich in einen eigenkapitalähnlichen

Posten von DM 69,5 Mio und einen Fremdkapitalanteil in Höhe der latenten Steuern von DM 11,1 Mio, die bei der zukünftigen planmäßigen Auflösung realisiert werden. Unter Einbezug des bilanziellen Eigenkapitals von DM 1672,7 Mio ergibt sich danach ein wirtschaftliches Eigenkapital von DM 1742,2 Mio und eine Eigenkapitalquote von 28,2%.

(15) Rückstellungen

TDM	31.12.1990		31.12.1989	
	Continental AG	Konzern	Continental AG	Konzern
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	220 977	972 173	206 374	636 626
Steuerrückstellungen	31 937	72 210	53 144	92 265
Sonstige Rückstellungen	191 465	689 057	188 817	657 908
	444 379	1 733 440	448 335	1 386 799

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen im Konzern sind erheblich angestiegen. Neben normalen Zuführungen erhöht sich dieser Posten insbesondere durch die Passivierung der noch verfallbaren Ansprüche von Mitarbeitern für ihre medizinische Versorgung nach der Pensionierung bei General Tire Inc., Akron, Ohio/USA.

Für Pensionszusagen an Mitarbeiter besteht bei zwei Unterstützungskassen ein um DM 22,0 Mio zu geringes Deckungskapital. Bei vier weiteren Inlandsgesellschaften sind nur die steuerlich höchstzulässigen Beträge zugeführt worden.

Infolge des geringeren Steueraufwands reduzierten sich die Steuerrückstellungen,

in denen Beträge des laufenden Jahres und aus Vorjahren enthalten sind.

Die Rückstellungen für latente Steuern aus den Einzelabschlüssen betragen nach Verminderung um aktive latente Steuern aus Konsolidierungsvorgängen DM 7,4 Mio.

Die sonstigen Rückstellungen decken alle erkennbaren Risiken und sonstigen ungewissen Verpflichtungen. Neben Vorsorgen für Gewährleistungen, Bonuszahlungen und sonstige Wagnisse sind hier vor allem Rückstellungen für Personal- und Sozialaufwendungen, unterlassene Instandhaltungen und Jubiläumsrückstellungen enthalten.

(16) Verbindlichkeiten

Continental AG	31.12.1990	davon Restlaufzeit			davon Restlaufzeit	
		bis	über	31.12.1989	bis	über
TDM	31.12.1990	1 Jahr	5 Jahre	31.12.1989	1 Jahr	5 Jahre
Anleihe, konvertibel*	72 479	242	2 237	71 508	230	1 278
Verbindlichkeiten gegenüber						
Kreditinstituten	444 361	436 398	—	60 828	49 306	—
Erhaltene Anzahlungen						
auf Bestellungen	—	—	—	849	849	—
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	132 067	132 067	—	147 887	147 502	—
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	286 465	271 638	14 827	137 288	123 489	13 799
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	9 290	9 290	—	5 823	5 823	—
Sonstige Verbindlichkeiten*	90 182	84 166	—	89 904	81 879	—
davon: aus Steuern	(23 751)	—	—	(17 821)	—	—
im Rahmen der sozialen Sicherheit	(20 268)	—	—	(21 577)	—	—
	1 034 844	933 801	17 064	514 087	409 078	15 077

* davon durch Grundschulden gesicherte Beträge: DM 78,0 Mio

Konzern		davon Restlaufzeit			davon Restlaufzeit		
		bis	über		bis	über	
TDM	31.12.1990	1 Jahr	5 Jahre	31.12.1989	1 Jahr	5 Jahre	
Anleihe, konvertibel*	661 296	242	591 054	704 258	230	634 028	
Verbindlichkeiten gegenüber							
Kreditinstituten*	820 941	609 441	50 990	561 922	404 246	59 040	
Erhaltene Anzahlungen							
auf Bestellungen	2 547	2 547	—	3 457	3 457	—	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen							
	608 392	594 772	—	540 102	539 717	—	
Verbindlichkeiten aus der Annahme gezogener Wechsel und der Ausstellung eigener Wechsel							
	77 903	77 900	—	55 389	55 310	—	
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen							
	11 808	8 758	—	10 948	1 348	—	
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht							
	9 999	9 963	—	6 228	6 192	—	
Sonstige Verbindlichkeiten*							
davon: aus Steuern	(73 371)	—	—	(64 808)	—	—	
im Rahmen der sozialen Sicherheit	(69 140)	—	—	(72 226)	—	—	
	2 680 935	1 668 601	658 680	2 254 569	1 331 700	715 018	

*davon durch Grundschulden, Hypotheken und vergleichbare Sicherheiten gedeckte Beträge: DM 127,4 Mio

Haftungsverhältnisse

	31.12.1990		31.12.1989	
TDM	Continental AG	Konzern	Continental AG	Konzern
Wechselobligo	120 447	307 478	113 843	279 379
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	40 987	—	38 006	—
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften und Garantien	802 752	26 188	700 567	31 219
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	2 178	12 912	5 094	12 737
Haftung aus Genossenschaftsanteilen	81	81	82	82

Das Wechselobligo resultiert aus der Diskontierung von Handelswechseln. Die Haftung aus Bürgschaften und Gewährleistungen der Aktiengesellschaft betreffen bis auf DM 4,7 Mio Verbindlichkeiten unserer Tochter- und Beteiligungsgesellschaften, insbesondere Garantien in Höhe von DM 648,9 Mio für Kapitalmarktfinanzierungen

gen der Conti-Gummi Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, und der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, Delaware/USA. Der Anstieg der Verbindlichkeiten aus Bürgschaften und Garantien resultiert im wesentlichen aus den Restkaufpreisverpflichtungen im Rahmen von Akquisitionen.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen betreffen im wesentlichen

betrieblich genutzte Immobilien. Auf 1991 und später entfallen:

TDM	Continental AG	Konzern
Miet- und Leasingverträge	59 021	413 745
Investitionen in Sach- und Finanzanlagen	322 400	497 500

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(17) Umsatzerlöse

Continental AG			Veränderung
DM Mio	1990	1989	in %
Aufgliederung nach Bereichen			
Reifen (CUS)	1 706,8	1 809,7	- 5,7
ContiTech	1 056,1	1 003,9	+ 5,2
Sonstige Erlöse	303,5	227,2	+ 33,6
	3 066,4	3 040,8	+ 0,8
Aufgliederung nach Regionen			
Bundesrepublik Deutschland	1 975,9	1 882,6	+ 5,0
Europa (außer Bundesrepublik Deutschland)	875,4	868,6	+ 0,8
Außerhalb Europas	215,1	289,6	- 25,7

Konzern			Veränderung
DM Mio	1990	1989	in %
Aufgliederung nach Bereichen			
Reifen			
Continental	1 755,6	1 675,4	+ 4,8
Uniroyal Englebert	1 047,1	1 054,8	- 0,7
Semperit	879,2	893,9	- 1,6
Handel und Dienstleistungen	493,6	439,1	+ 12,4
General Tire	2 189,9	2 528,4	- 13,4
ContiTech	2 141,5	1 726,1	+ 24,1
Sonstige Erlöse	44,1	64,2	- 31,3
	8 551,0	8 381,9	+ 2,0
Aufgliederung nach Regionen			
Bundesrepublik Deutschland	3 266,1	2 931,2	+ 11,4
Europa (außer Bundesrepublik Deutschland)	2 565,3	2 315,4	+ 10,8
Nordamerika	2 351,5	2 758,1	- 14,7
Übrige Länder	368,1	377,2	- 2,4

(18) Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen

Sie umfassen die Kosten der verkauften eigenen Erzeugnisse und die Einstandskosten der Handelswaren.

Die Herstellungskosten enthalten sowohl die direkten Kosten wie Fertigungsmaterial, Personal- und Energiekosten als auch die indirekten Kosten wie Abschreibungen auf Produktionsanlagen, Repara-

turkosten sowie Aufwendungen für Forschung und Entwicklung. Zinsen und Kostensteuern sind nicht eingerechnet.

Gegenüber dem Vorjahr sind die Herstellungskosten im Verhältnis zum Umsatz gestiegen. Hier spiegelt sich der in 1990 fortgesetzte Kosten- und vor allem Preisdruck wider.

(19) Vertriebskosten

Sie enthalten die Kosten der Vertriebsorganisation, der Distribution und der Werbung. Der Ausbau unserer Vertriebsorganisation und steigende Anforderungen auf

immer schwierigeren Märkten haben die Vertriebskosten im Vergleich zum Umsatz steigen lassen.

(20) Verwaltungskosten

Zu den Verwaltungskosten zählen im wesentlichen die Personal- und Sachkosten, die den Funktionen Produktion und Vertrieb nicht unmittelbar zugeordnet werden können.

(21) Sonstige betriebliche Erträge

TDM	1990		1989	
	Continental AG	Konzern	Continental AG	Konzern
Erträge aus dem Abgang von				
Gegenständen des Anlagevermögens	6 179	33 423	2 435	10 753
Erträge aus der Auflösung				
von Rückstellungen	1 418	17 312	7 400	33 559
Erträge aus der Herabsetzung				
der Pauschalwertberichtigung				
zu Forderungen	—	1 101	—	2 014
Erträge aus der Auflösung von				
Sonderposten mit Rücklageanteil	26 385	38 824	12 645	32 456
Übrige Erträge	120 143	103 606	106 843	85 294
	154 125	194 266	129 323	164 076

Neben den laufenden Erträgen aus Mieten und Pachten sowie anderen Nebengeschäften enthalten die übrigen Erträge auch Versicherungsentschädigungen und periodenfremde Erträge.

Bei der Aktiengesellschaft sind in diesem Posten vor allem Kostenumlagen an andere Konzerngesellschaften enthalten.

(22) Sonstige betriebliche Aufwendungen

TDM	1990		1989	
	Continental AG	Konzern	Continental AG	Konzern
Verluste aus dem Abgang von				
Gegenständen des Anlagevermögens	2 015	6 694	306	4 315
Verluste aus dem Abgang von				
Gegenständen des Umlaufvermögens (außer Vorräten)	1 414	19 197	257	22 818
Einstellung in Sonderposten				
mit Rücklageanteil	—	166	46 995	1 278
Übrige Aufwendungen	111 504	114 161	89 374	62 940
	114 933	140 218	136 932	91 351

Die übrigen Aufwendungen beinhalten in der Hauptsache Nebengeschäfte und die Bildung von notwendigen Vorsorgen sowie bei der Aktiengesellschaft auch die den Kostenumlagen an andere Konzerngesellschaften entsprechenden Aufwendungen.

(23) Finanzergebnis

TDM	1990		1989	
	Continental AG	Konzern	Continental AG	Konzern
Ergebnis aus Beteiligungen				
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	31 235	2	24 892	2
Erträge aus Beteiligungen				
aus verbundenen Unternehmen	30 291	798	6 510	453
aus assoziierten Unternehmen	1 060	5 596	1 799	2 721
aus übrigen Unternehmen	1 614	1 630	—	712
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	—	—	— 2 352	—
	64 200	8 026	30 849	3 888

TDM	1990		1989	
	Continental AG	Konzern	Continental AG	Konzern
Zinsergebnis				
Erträge aus anderen Wertpapieren				
und Ausleihungen des Finanzanlage-				
vermögens	538	3 038	568	2 935
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge				
aus verbundenen Unternehmen	22 949	935	17 008	32
aus übrigen Unternehmen	18 158	61 144	14 801	51 854
Zinsen und ähnliche Aufwendungen				
an verbundene Unternehmen	— 14 740	— 655	— 13 337	— 584
an übrige Unternehmen	— 91 762	— 209 918	— 34 462	— 161 676
	— 64 857	— 145 456	— 15 422	— 107 439

TDM	1990		1989	
	Continental AG	Konzern	Continental AG	Konzern
Abschreibungen auf Finanzanlagen				
und auf Wertpapiere				
des Umlaufvermögens				
Abschreibungen auf Finanzanlagen	— 45 774	— 1 347	— —	1 099
Abschreibungen auf Wertpapiere				
des Umlaufvermögens	—	—	— 5 930	— 11 886
	— 45 774	— 1 347	— 5 930	— 12 985
Finanzergebnis	— 46 431	— 138 777	+ 9 497	— 116 536

Im Beteiligungsergebnis der Aktiengesellschaft sind DM 61,1 Mio (Vorjahr DM 30,8 Mio) aus Gewinnabführungsverträgen und Dividenden inländischer Gesellschaften enthalten. Der Zinssaldo der Aktiengesellschaft ist durch die hohen Aufwendungen für Finanzinvestitionen weiter gestiegen. Das Zinsergebnis des Konzerns beansprucht 1,7% (Vorjahr 1,3%) vom Umsatz.

(24) Steuern

TDM	1990		1989	
	Continental AG	Konzern	Continental AG	Konzern
vom Einkommen und vom Ertrag	45 747	59 884	75 612	141 476
Sonstige Steuern	14 186	63 088	17 527	62 677
	59 933	122 972	93 139	204 153

(25) Ergebnisanteile konzernfremder Gesellschafter

Diese Position enthält die Gewinn- und Verlustanteile fremder Gesellschafter im In- und Ausland.

Sonstige Angaben**Materialaufwand**

TDM	1990		1989	
	Continental AG	Konzern	Continental AG	Konzern
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	1 364 120	3 200 096	1 347 077	3 035 180
Aufwendungen für bezogene Leistungen	215 246	330 159	195 168	263 658
	1 579 366	3 530 255	1 542 245	3 298 838

Personalaufwand

TDM	1990		1989	
	Continental AG	Konzern	Continental AG	Konzern
Löhne und Gehälter	849 519	2 403 812	796 484	2 185 244
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	174 137	624 696	164 100	539 536
davon für Altersversorgung	26 861	77 658	25 122	66 690
	1 023 656	3 028 508	960 584	2 724 780

	Continental AG	Konzern
Mitarbeiter im Quartalsdurchschnitt		
Gehaltsempfänger	4 544	11 217
Lohnempfänger	11 244	36 986
	15 788	48 203

Abschreibungen

Die nach handelsrechtlichen Grundsätzen ermittelten Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens, auf Sachanlagen und auf Finanzanlagen können den Aufstellungen „Entwicklung des Anlagevermögens“ (Seite 60 und 61) entnommen werden.

Die bei der Aktiengesellschaft nach steuerrechtlichen Vorschriften vorgenommenen Sonderabschreibungen (§§ 6 b EStG, 3 ZRFG, 7 d EStG) betragen DM 6,4 Mio.

Die steuerlichen Mehrabschreibungen des Jahres 1990 und der Vorjahre (z. B. gem. § 3 ZRFG oder § 6 b EStG) werden in der Zukunft in der Aktiengesellschaft und teilweise im Konzern zu einer Entlastung der Gewinn- und Verlustrechnung führen.

Bezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Unter der Voraussetzung, daß die Hauptversammlung am 10. Juli 1991 die vorgeschlagene Dividende beschließt, betragen die Aufwendungen für die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats TDM 445, des Vorstands einschließlich der von Tochterunternehmen gewährten Bezüge TDM 6921 und der früheren Mitglieder des Vorstands und deren Hinterbliebenen TDM 2077.

Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen sind TDM 14995 zurückgestellt.

Vorschlag zur Gewinnverwendung

Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns

Der Bilanzgewinn beträgt

DM 36 383 014

Aufsichtsrat und Vorstand
schlagen der Hauptversammlung vor,
die Ausschüttung einer Dividende
von DM 4,- je Aktie im Nennwert
von DM 50,- zu beschließen,
das sind

DM 35 127 796

Der verbleibende Betrag von

DM 1 255 218

soll auf neue Rechnung vorgetragen
werden.

Hannover, den 9. April 1991

Continental Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Horst W. Urban

Wilhelm Borgmann

Haimo Fortmann

Peter Haverbeck

Hans Kauth

Ingolf Knaup

Günter H. Sieber

Wilhelm P. Winterstein

Continental Aktiengesellschaft

Konzern-Bilanz zum 31. Dezember 1990

Aktiva				
	Erläuterungen siehe Anhang Ziffer		Stand 31.12.1990 TDM	Stand 31.12.1989 TDM
Anlagevermögen				
Immaterielle Vermögensgegenstände	(1)	430 920		11 944
Sachanlagen	(2)	2 196 724		1 797 125
Finanzanlagen	(3)	225 729		189 428
			2 853 373	1 998 497
Umlaufvermögen				
Vorräte	(4)	1 611 566		1 506 771
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(5)	1 475 557		1 386 212
Wertpapiere	(6)	51 426		339 219
Flüssige Mittel	(7)	144 625		134 079
			3 283 174	3 366 281
Rechnungsabgrenzungsposten	(8)		31 070	41 092
			6 167 617	5 405 870
Passiva				
	Erläuterungen siehe Anhang Ziffer		Stand 31.12.1990 TDM	Stand 31.12.1989 TDM
Eigenkapital				
Gezeichnetes Kapital	(9)	439 097		435 022
Kapitalrücklage	(10)	962 275		956 240
Gewinnrücklagen	(11)	137 788		133 770
Anteile in Fremdbesitz	(12)	94 286		46 692
Rücklage für Versorgungsleistungen	(13)	2 861		3 691
Konzerngewinn		36 383		70 984
			1 672 690	1 646 399
Sonderposten mit Rücklageanteil	(14)		80 552	118 103
Rückstellungen	(15)		1 733 440	1 386 799
Verbindlichkeiten	(16)		2 680 935	2 254 569
			6 167 617	5 405 870

Continental Aktiengesellschaft
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom
1. Januar bis 31. Dezember 1990

	Erläuterungen siehe Anhang Ziffer	TDM	1990 TDM	1989 TDM
Umsatzerlöse	(17)		8 551 015	8 381 860
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	(18)	6 490 128		6 256 858
Bruttoergebnis vom Umsatz			2 060 887	2 125 002
Vertriebskosten	(19)	1 255 474		1 174 268
Allgemeine Verwaltungskosten	(20)	504 277		474 932
Sonstige betriebliche Erträge	(21)	194 266		164 076
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(22)	140 218		91 351
Finanzergebnis	(23)	– 138 777		– 116 536
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit			216 407	431 991
Steuern	(24)	122 972		204 153
Jahresüberschuß			93 435	227 838
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr			1 380	1 199
Ergebnisanteile konzernfremder Gesellschafter	(25)		– 88	– 58
Entnahme aus der Rücklage für Versorgungsleistungen			+ 830	+ 544
Veränderung Gewinnrücklagen			– 59 174	– 158 539
Konzerngewinn			36 383	70 984

Der Konzernabschluß entspricht nach unserer pflichtgemäßen Prüfung den gesetzlichen Vorschriften. Der Konzernabschluß vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht im Einklang mit dem Konzernabschluß.

Berlin/Hannover, den 8. April 1991

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Richter Kirste
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

Continental Aktiengesellschaft

Bilanz zum 31. Dezember 1990

Aktiva	Erläuterungen siehe Anhang Ziffer	TDM	Stand 31.12.1990 TDM	Stand 31.12.1989 TDM
Anlagevermögen				
Immaterielle Vermögensgegenstände	(1)	11 378		6 867
Sachanlagen	(2)	409 145		387 212
Finanzanlagen	(3)	1 868 836		1 495 230
			2 289 359	1 889 309
Umlaufvermögen				
Vorräte	(4)	407 695		389 715
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(5)	303 511		321 798
Wertpapiere	(6)	33 533		33 477
Flüssige Mittel	(7)	97 745		24 630
			842 484	769 620
Rechnungsabgrenzungsposten	(8)		699	518
			3 132 542	2 659 447
Passiva				
	Erläuterungen siehe Anhang Ziffer	TDM	Stand 31.12.1990 TDM	Stand 31.12.1989 TDM
Eigenkapital				
Gezeichnetes Kapital	(9)	439 097		435 022
Kapitalrücklage	(10)	962 275		956 240
Gewinnrücklagen	(11)	149 699		141 699
Rücklage für Versorgungsleistungen	(13)	2 861		3 691
Bilanzgewinn		36 383		70 984
			1 590 315	1 607 636
Sonderposten mit Rücklageanteil	(14)		63 004	89 389
Rückstellungen	(15)		444 379	448 335
Verbindlichkeiten	(16)		1 034 844	514 087
			3 132 542	2 659 447

Continental Aktiengesellschaft
 Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom
 1. Januar bis 31. Dezember 1990

	Erläuterungen siehe Anhang Ziffer	TDM	1990 TDM	1989 TDM
Umsatzerlöse	(17)		3 066 355	3 040 811
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	(18)	2 554 198		2 477 275
Bruttoergebnis vom Umsatz			512 157	563 536
Vertriebskosten	(19)	224 845		216 462
Allgemeine Verwaltungskosten	(20)	177 967		174 582
Sonstige betriebliche Erträge	(21)	154 125		129 323
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(22)	114 933		136 932
Finanzergebnis	(23)	— 46 431		+ 9 497
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit			102 106	174 380
Steuern	(24)	59 933		93 139
Jahresüberschuß			42 173	81 241
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr			1 380	1 199
Entnahme aus der Rücklage für Versorgungsleistungen			+ 830	+ 544
Einstellungen in Gewinnrücklagen			— 8 000	— 12 000
Bilanzgewinn			36 383	70 984

Die Buchführung und der Jahresabschluß entsprechen nach unserer pflichtgemäßen Prüfung den gesetzlichen Vorschriften. Der Jahresabschluß vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Kapitalgesellschaft. Der Lagebericht steht im Einklang mit dem Jahresabschluß.

Berlin/Hannover, den 8. April 1991

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
 Aktiengesellschaft
 Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Richter Kirste
 Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

Entwicklung des Anlagevermögens des Continental-Konzerns

	Anschaffungs-/Herstellungskosten					Abschreibungen					Nettowert		
	Stand		Umbu- chungen		Stand	Stand		Umbu- chungen		Stand	Stand	Stand	
	1.1.1990	Zugänge	Abgänge	31.12.1990	1.1.1990	Zugänge	Abgänge	31.12.1990	31.12.1990	31.12.1990	31.12.1989		
TDM	TDM	TDM	TDM	TDM	TDM	TDM	TDM	TDM	TDM	TDM	TDM		
I. Immaterielle													
Vermögensgegenstände													
Konzessionen, gewerbliche													
Schutzrechte und ähnliche													
Rechte und Werte sowie													
Lizenzen an solchen													
Rechten und Werten													
	22 143	9 433	3 593	820	34 349	14 510	5 955		592	19 873	14 476	7 633	
Geschäfts- oder Firmenwert		414 761 *			414 761		1 693			1 693	413 068		
Geleistete Anzahlungen	4 311	2 665	-3 593	7	3 376						3 376	4 311	
	26 454	426 859		827	452 486	14 510	7 648		592	21 566	430 920	11 944	
II. Sachanlagen													
Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken													
	1 126 677	150 711	20 649	50 308	1 247 729	490 142	62 751	- 141	14 210	538 542	709 187	636 535	
Technische Anlagen und Maschinen													
	2 603 450	353 208	123 210	137 973	2 941 895	1 880 395	311 850	-3 852	93 923	2 094 470	847 425	723 055	
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung													
	917 741	167 230	30 783	74 704	1 041 050	698 824	154 628	3 993	67 657	789 788	251 262	218 917	
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau													
	218 618	370 183	-174 642	25 260	388 899		50		1	49	388 850	218 618	
	4 866 486	1 041 332		288 245	5 619 573	3 069 361	529 279		175 791	3 422 849	2 196 724	1 797 125	
III. Finanzanlagen													
Anteile an verbundenen Unternehmen													
	1 116	3 126		40	4 202	157				157	4 045	959	
Ausleihungen an verbundene Unternehmen													
	47	617			664	47				47	617		
Anteile an assoziierten Unternehmen													
	62 260	34 976	1 506	21 025	77 717	22 825	40		21 025	1 840	75 877	39 435	
Ausleihungen an assoziierte Unternehmen													
	6 837			6 837								6 837	
Beteiligungen													
	92 469	2 534	-1 506	237	93 260	725	56			781	92 479	91 744	
Wertpapiere des Anlage- vermögens													
	22 052	1 135		1 119	22 068	797	1 244			2 041	20 027	21 255	
Sonstige Ausleihungen													
	33 777	9 535		7 021	36 291	4 579	192		1 164	3 607	32 684	29 198	
	218 558	51 923		36 279	234 202	29 130	1 532		22 189	8 473	225 729	189 428	
	5 111 498	1 520 114		325 351	6 306 261	3 113 001	538 459		198 572	3 452 888	2 853 373	1 998 497	

* darin enthalten Geschäfts- oder Firmenwert General Tire Inc. (vgl. Seite 43)

Entwicklung des Anlagevermögens der Continental Aktiengesellschaft

	Anschaffungs-/Herstellungskosten					Abschreibungen				Nettowert		
	Stand		Umb-		Stand	Stand		Umb-		Stand	Stand	Stand
	1.1.1990	Zugänge	chungen	Abgänge	31.12.1990	1.1.1990	Zugänge	chungen	Abgänge	31.12.1990	31.12.1990	31.12.1989
TDM	TDM	TDM	TDM	TDM	TDM	TDM	TDM	TDM	TDM	TDM	TDM	TDM
I. Immaterielle												
Vermögensgegenstände												
Konzessionen, gewerbliche												
Schutzrechte und ähnliche												
Rechte und Werte sowie												
Lizenzen an solchen												
Rechten und Werten	8 497	4 809	3 398	227	16 477	5 740	2 650		227	8 163	8 314	2 757
Geleistete Anzahlungen	4 110	2 352	-3 398		3 064						3 064	4 110
	12 607	7 161		227	19 541	5 740	2 650		227	8 163	11 378	6 867
II. Sachanlagen												
Grundstücke, grundstücks-												
gleiche Rechte und Bauten												
einschließlich der Bauten												
auf fremden Grundstücken	399 812	7 523	4 849	7 747	404 437	265 110	10 985		6 592	269 503	134 934	134 702
Technische Anlagen und												
Maschinen	1 141 984	45 689	18 467	45 545	1 160 595	994 929	65 438		44 197	1 016 170	144 425	147 055
Andere Anlagen, Betriebs-												
und Geschäftsausstattung												
Geleistete Anzahlungen und	428 347	57 195	3 173	24 688	464 027	359 917	51 655		23 013	388 559	75 468	68 430
Anlagen im Bau	37 025	43 782	-26 489		54 318						54 318	37 025
	2 007 168	154 189		77 980	2 083 377	1 619 956	128 078		73 802	1 674 232	409 145	387 212
III. Finanzanlagen												
Anteile an verbundenen												
Unternehmen												
Beteiligungen	1 459 765	286 937	+21 025		1 767 727	5 216	45 774	+21 025		72 015	1 695 712	1 454 549
Sonstige Ausleihungen	47 166	130 737	-21 025	26	156 852	21 025		-21 025			156 852	26 141
	14 563	2 330		601	16 292	23			3	20	16 272	14 540
	1 521 494	420 004		627	1 940 871	26 264	45 774		3	72 035	1 868 836	1 495 230
	3 541 269	581 354		78 834	4 043 789	1 651 960	176 502		74 032	1 754 430	2 289 359	1 889 309

Wesentliche Gesellschaften des Continental-Konzerns am 31. Dezember 1990

Gesellschaft	Anteil am Kapital in %	Eigenkapital TDM	Ergebnis TDM
I. Verbundene Unternehmen			
1. Inland (nach konzerneinheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden)			
Uniroyal Englebert Reifen GmbH, Aachen	100,0	56 548	1 303*
Uniroyal Englebert Tyre Trading GmbH, Aachen	100,0	2 097	4 112
Göppinger Kaliko GmbH, Eisingen	96,3	35 288	524*
Bamberger Kaliko GmbH, Bamberg	96,3	4 347	93*
Techno-Chemie Kessler & Co. GmbH, Karben	100,0	16 837	338
Deutsche Semperit GmbH, München	100,0	26 925	12 162
Deutsche Schlauchbootfabrik Hans Scheibert GmbH & Co. KG, Eschershausen	100,0	6 487	3 379
KA-RI-FIX Transportband-Technik GmbH, Kerpen-Sindorf	100,0	1 717	1 655
Clouth Gummiwerke AG, Köln	98,3	- 4 109	6 635
2. Ausland (nach konzerneinheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden)			
SICUP SARL, Sarreguemines/Frankreich	100,0	157 570	9 660
Société des Flexibles Anoflex SA, Caluire/Frankreich	100,0	13 323	- 1 879
Semperit Reifen Aktiengesellschaft, Wien/Österreich	95,0	257 869	26 410
Pneu Uniroyal Englebert S.A., Herstal-lez-Liège/Belgien	100,0	14 992	- 19 777
Uniroyal Englebert Textilcord S.A., Steinfurt/Luxemburg	100,0	53 977	6 804
Continental Industrias del Caucho SA, Coslada, Madrid/Spanien	100,0	23 125	1 932
Continental Mabor Industria de Pneus S.A., Lousado/Portugal	60,0	36 875	620
Semperit (Ireland) Ltd., Dublin/Irland	100,0	14 790	- 34**
Uniroyal Englebert Tyres Ltd., Newbridge/Großbritannien	100,0	54 687	- 3 476
General Tire Inc., Akron, Ohio/USA	100,0	473 423	- 48 631
General Tire Canada Inc., Barrie, Ontario/Kanada	100,0	93 955	- 36 151
General Tire & Rubber Company of Morocco, Casablanca/Marokko	53,1	14 967	6 853
General Tire de Mexico SA de C.V., Mexico City/Mexico	99,1	25 246	10 442
C.U.P. SNC, Roissy/Frankreich	100,0	21 317	1 470
C.U.P. Ltd., West Drayton/Großbritannien	100,0	27 724	2 212
Semperit (UK) Ltd., Slough/Großbritannien	100,0	11 055	859
Continental Caoutchouc (Suisse) S.A., Zürich/Schweiz	100,0	13 724	382
Pneu Uniroyal-Englebert S.A., Genf/Schweiz	100,0	8 695	746
Semperit (Schweiz) AG, Dietikon/Schweiz	100,0	16 173	362
Continental Italia S.p.A., Mailand/Italien	100,0	7 975	514
ContiTech AGES S.r.l., Santena/Italien	100,0	66 332	57
Hycop AB, Märsta, Stockholm/Schweden	100,0	4 170	144
Continental Coordination Center S.A., Herstal-lez-Liège/Belgien	100,0	318 605	18 732
II. Assoziierte Unternehmen			
KG Deutsche Gasrusswerke GmbH & Co., Dortmund	32,1	16 500	1 500
Deutsche Gasrusswerke GmbH, Dortmund	35,0	292	42
Drahtcord Saar GmbH & Co. KG, Merzig/Saar	50,0	22 328	1 328
Drahtcord Saar Geschäftsführung GmbH, Merzig/Saar	50,0	67	7
SAVA-Semperit, Kranj/Jugoslawien	27,8	81 578	2 163
Compania Ecuatoriana del Caucho, Cuenca/Ecuador	35,8	10 419	- 299
Nivis Tyre AB, Göteborg/Schweden	49,0	68 044	6 491

Die vollständige Liste der Gesellschaften des Continental-Konzerns und der Continental Aktiengesellschaft wird beim Amtsgericht Hannover hinterlegt. Für die Aktionäre der Continental Aktiengesellschaft, Hannover, liegt sie in deren Geschäftsräumen zur Einsichtnahme aus.

* Mit diesen Gesellschaften bestehen Ergebnisabführungsverträge.

** Nach Ergebnisausgleich durch Continental AG

Konzernbereich Reifen (Continental, Uniroyal, Semperit)

Produktion und Vertrieb

Continental-Werk
Hannover-Stöcken

Semperit-Werk
Traiskirchen / Österreich

Continental-Werk
Korbach

Semperit-Werk
Dublin / Irland

Continental-Werk
Sarreguemines / Frankreich

Semperit-Werk
Kranj / Jugoslawien

Continental Mabor S.A.,
Lousado / Portugal

Uniroyal Englebert Textilcord
S.A., Steinfort / Luxemburg

Uniroyal-Werk
Aachen

Nivis Tyre AB, Göteborg /
Schweden

Uniroyal-Werk
Herstal-Liège / Belgien

KG Deutsche Gasrusswerke
G.m.b.H. & Co., Dortmund

Uniroyal-Werk
Clairoix / Frankreich

Drahtcord Saar
GmbH & Co. KG, Merzig / Saar

Uniroyal-Werk
Newbridge / Großbritannien

Konzernbereich ContiTech

Produktion und Vertrieb

Continental-Werk
Hannover-Limmer

KA-RI-FIX Transportband-
Technik GmbH, Kerpen-Sindorf

Continental-Werk
Hannover-Vahrenwald

Kaliko-Gruppe,
Eislingen, Bamberg, Überherrn

Continental-Werk
Northheim

Flockgarn GmbH,
Mönchengladbach, Rheydt

Continental-Werk
Korbach

Clouth Gummiwerke AG,
Köln

Continental-Werk
Dannenberg

Anoflex-Gruppe,
Lyon / Frankreich

Continental-Werk
Gohfeld

ContiTech-Elastorsa S.A.,
Arnedo / Spanien

Continental-Werk
Mendig

ContiTech AGES S.r.l.,
Santena / Italien

Techno-Chemie Kessler & Co.
GmbH, Karben, Berlin

Hycop AB,
Märsta, Stockholm/Schweden

Deutsche Schlauchbootfabrik
Hans Scheibert GmbH & Co. KG,
Eschershausen

Konzernbereich General Tire

Produktion und Vertrieb

Werk
Mayfield, Kentucky / USA

Werk
San Luis Potosi / Mexico

Werk
Charlotte, North Carolina / USA

Werk
Casablanca / Marokko

Werk
Mt. Vernon, Illinois / USA

Mabor - Manufatura
Nacional de Borracha S.A.R.L.,
Lousado / Portugal

Werk
Bryan, Ohio / USA

Compañia Ecuatoriana
del Caucho,
Cuenca / Ecuador

Werk
Odessa, Texas / USA

Manufatura de Borracha
S.A.R.L.,
Maputo / Mozambique

Werk
Barnesville, Georgia / USA

The General Tyre & Rubber
Company of Pakistan Ltd.,
Karachi / Pakistan

Werk
Barrie, Ontario / Canada

General Tyre East Africa Ltd.,
Arusha / Tanzania

Werk
Mexico D. F. / Mexico

Handelsgesellschaften in

Deutschland

Irland

Österreich

Schweiz / Liechtenstein

Großbritannien

Norwegen

Handelsgesellschaften in

USA

Kanada

Vertriebsgesellschaften

Continental Caoutchouc
(Suisse) SA, Zürich / Schweiz

Uniroyal Englebert Daek A/S,
Kopenhagen / Dänemark

C.U.P. Gummi Gesellschaft
mbH, Vösendorf / Österreich

Semperit (UK) Ltd.,
Slough / Großbritannien

Continental Italia S.p.A.,
Mailand / Italien

Uniroyal Englebert Tyre Trading
GmbH, Aachen

Deutsche Semperit GmbH,
München

C & S Rubber AB,
Solna / Schweden

C.U.P. SNC,
Roissy / Frankreich

Semperit (Sales) Ltd.,
Dublin / Irland

Pneu Uniroyal-Englebert S.A.,
Genf / Schweiz

C.U.P. Ltd.,
West Drayton / Großbritannien

Semperit (Schweiz) AG,
Dietikon / Schweiz

Beteiligungen 50% und weniger

Stand 31.12.1990

Continental-Konzern Zehnjahresübersicht

		1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Bilanz											
Anlagevermögen	DM Mio	827,2	815,7	782,9	764,9	1075,3	1063,6	1647,0	1794,9	1998,5	2853,4
Umlaufvermögen	DM Mio	1145,3	1103,0	1104,5	1200,8	1761,9	2029,5	3156,2	3660,0	3407,4	3314,2
Bilanzsumme	DM Mio	1972,5	1918,7	1887,4	1965,7	2837,2	3093,1	4803,2	5454,9	5405,9	6167,6
Eigenkapital	DM Mio	401,9	420,6	442,7	522,2	638,4	808,0	1515,8	1657,9	1725,3	1742,2
langfristige Fremdmittel	DM Mio	729,4	694,3	680,1	692,6	965,2	998,9	1541,6	1644,3	1598,6	1995,6
Sachinvestitionen	DM Mio	158,4	131,9	128,2	149,8	253,9	284,8	300,1	447,7	532,4	689,5
Eigenkapitalquote	in %	20,4	21,9	23,5	26,6	22,5	26,1	31,6	30,4	31,9	28,2
Finanzierung des Anlage- und Vorratsvermögens durch Eigen- und											
langfr. Fremdkapital	in %	83,7	84,2	88,3	91,2	86,3	103,8	118,6	113,6	103,7	89,6
Finanzschulden	DM Mio	909,8	806,4	695,0	594,0	992,5	741,2	672,7	826,4	929,5	1545,9
Selbstfinanzierungsquote	in %	69,1	133,0	170,4	143,5	113,1	126,7	150,9	112,3	94,4	68,1
Liquiditätsgrad	in %	71,0	71,1	77,7	82,1	76,4	104,3	134,7	119,9	105,0	77,1

Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatz	DM Mio	3229,0	3248,8	3387,2	3534,0	5003,3	4968,6	5097,6	7905,8	8381,9	8551,0
Auslandsanteil	in %	38,0	37,3	36,4	40,1	49,9	48,3	47,5	64,3	65,0	61,8
Herstellungskosten ¹⁾	in %							71,1	74,6	74,7	75,9
Vertriebskosten ¹⁾	in %							14,9	13,1	14,0	14,7
Verwaltungskosten ¹⁾	in %							7,0	6,4	5,7	5,9
Materialaufwand	DM Mio	1335,0	1361,3	1420,0	1569,4	2311,8	1981,9	2027,5	3111,7	3298,8	3530,3
Personalaufwand	DM Mio	1276,3	1283,2	1288,2	1334,8	1693,8	1778,5	1878,4	2532,2	2724,8	3028,5
Abschreibungen	DM Mio	120,0	123,8	135,5	150,8	205,5	229,4	263,8	375,8	367,5	378,0
Cash flow	DM Mio	108,2	144,2	190,7	204,9	303,5	375,9	464,0	623,4	604,9	510,0
Wertschöpfung	DM Mio	1426,1	1476,3	1486,3	1519,0	1982,4	2161,8	2267,4	3051,0	3319,0	3455,0
Jahresüberschuß/ -fehlbetrag	DM Mio	- 17,8	18,3	40,2	41,2	77,2	114,5	138,8	194,8	227,8	93,4

Mitarbeiter

Jahresdurchschnitt	in Tsd.	29,6	28,2	27,1	26,3	31,7	31,9	32,3	45,4	47,5	48,8
--------------------	---------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

¹⁾ vom Umsatz

Continental Aktiengesellschaft

Zehnjahresübersicht

		1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Bilanz											
Anlagevermögen	DM Mio	704,6	701,4	663,7	677,7	750,0	761,7	1358,3	1409,5	1889,3	2289,3
Umlaufvermögen	DM Mio	530,3	513,1	492,2	527,0	631,4	741,0	1115,2	1133,9	770,1	843,2
Bilanzsumme	DM Mio	1234,9	1214,5	1155,9	1204,7	1381,4	1502,4	2473,5	2543,4	2659,4	3132,5
Eigenkapital	DM Mio	406,8	418,3	419,3	480,6	499,2	667,1	1567,2	1601,3	1641,1	1620,4
langfristige Fremdmittel	DM Mio	449,1	429,9	415,2	413,7	457,8	402,0	375,3	344,4	367,4	354,9
Sachinvestitionen	DM Mio	90,2	66,1	58,9	85,4	102,2	102,6	119,7	138,5	135,7	154,2
Eigenkapitalquote	in %	32,9	34,4	36,3	39,9	36,1	44,4	63,4	63,0	61,7	51,7
Finanzierung des Anlage- und Vorratsvermögens durch Eigen- und langfr. Fremdkapital											
Finanzschulden	DM Mio	409,6	373,6	288,0	233,7	250,5	192,9	+ 139,6	+ 171,0	99,1	604,1
Selbstfinanzierungsquote	in %	58,2	121,1	226,2	102,0	78,9	146,6	31,5	103,5	35,0	26,8
Liquiditätsgrad	in %	68,3	66,6	76,4	81,5	74,7	117,0	192,7	163,6	69,7	40,3

Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatz	DM Mio	1823,9	1866,3	1992,7	2079,3	2312,9	2391,0	2423,1	2813,3	3040,8	3066,4
Auslandsanteil	in %	29,3	28,6	28,2	33,4	34,4	35,4	36,2	36,8	38,1	36,0
Herstellungskosten ¹⁾	in %							80,4	80,4	81,5	83,3
Vertriebskosten ¹⁾	in %							7,9	7,1	7,1	7,3
Verwaltungskosten ¹⁾	in %							7,4	6,5	5,7	5,8
Materialaufwand	DM Mio	825,3	835,3	893,8	998,0	1152,2	1107,2	1088,6	1392,1	1542,2	1579,4
Personalaufwand	DM Mio	745,7	753,4	766,3	790,0	846,7	895,2	928,6	924,5	960,6	1023,7
Abschreibungen	DM Mio	69,5	73,5	78,7	85,5	105,5	111,2	121,8	134,9	129,9	130,7
Cash flow	DM Mio	73,6	89,5	122,8	120,7	158,1	209,9	263,4	262,4	282,5	224,1
Wertschöpfung	DM Mio	838,6	847,7	865,3	886,2	971,4	1071,9	1122,2	1129,8	1182,8	1232,3
Jahresüberschuß	DM Mio	0,2	3,9	15,1	18,3	37,2	55,0	55,8	80,9	81,2	42,2
Dividende	DM Mio	—	—	16,2	17,9	29,9	37,5	48,0	69,2	69,6	35,1

Mitarbeiter

Jahresdurchschnitt	in Tsd.	17,4	16,3	15,6	15,4	15,5	15,4	15,3	15,1	15,9	16,1
--------------------	---------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

¹⁾ vom Umsatz

Ausgewählte finanzwirtschaftliche Begriffe

Anhang. Der Anhang enthält neben Erläuterungen der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung Pflichtangaben, wie z. B. nicht in der Bilanz enthaltene finanzielle Verpflichtungen. Zu diesen Zusatzangaben zählt u. a. die Darstellung der angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden.

Anlagevermögen. Das Anlagevermögen beinhaltet die zur langfristigen Nutzung im Unternehmen bestimmten Vermögensgegenstände, wie z. B. Grundstücke, Gebäude, Maschinen und Anteile an anderen Gesellschaften.

Assoziierte Unternehmen, Beteiligungen, Verbundene Unternehmen.

Beteiligungen sind Anteile an anderen Unternehmen, die mit dem Ziel erworben werden, eine dauerhafte geschäftliche Beziehung zu dem eigenen Geschäftsbetrieb herzustellen.

Ist die Beteiligung an einem Unternehmen größer als 50 Prozent, so ist dieses grundsätzlich als verbundenes Unternehmen in den Konzernabschluß des Mutterunternehmens einzubeziehen und voll zu konsolidieren (→ Konsolidierung).

Gesellschaften, an denen die Konzernobergesellschaft oder ein von ihr abhängiges Unternehmen einen Anteil zwischen 20 und 50 Prozent hält, werden als assoziierte Unternehmen bezeichnet. Im Konzernabschluß wird der Beteiligungsbuchwert mit der Jahresergebnisveränderung fortgeschrieben, so daß ein i. d. R. dem → Eigenkapital (= Equity) entsprechender Wertansatz in der Konzernbilanz ausgewiesen wird (→ Equity-Methode).

Anteile in Fremdbesitz. Für nicht dem Mutterunternehmen gehörende Anteile an in den Konzernabschluß einbezogenen Tochterunternehmen ist in der Konzernbilanz ein entsprechender Posten innerhalb des → Eigenkapitals zu bilden. In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ist der anderen Gesellschaftern zustehende Anteil am Jahresergebnis gesondert auszuweisen.

Bedingtes Kapital. Hiermit wird angegeben, in welcher Höhe Inhaber von Wandelschuldverschreibungen oder Optionsrechten neu auszugebende Aktien des Unternehmens erwerben und damit eine von der Hauptversammlung beschlossene Kapitalerhöhung vornehmen können.

Beteiligungen. Siehe unter den Erläuterungen zu → Assoziierten Unternehmen.

Cash flow. Der Cash flow wird in der Praxis unterschiedlich definiert. Wir ermitteln den

Cash flow in Anlehnung an die → DVFA/SG-Ergebnisformel. Die wesentlichen Posten sind: der Jahresüberschuß zuzüglich der Abschreibungen, zu- bzw. abzüglich der Veränderung des Sonderposten mit Rücklageanteil, der Zuführung zur Pensionsrückstellung sowie des Saldos der aperiodischen Positionen und der versteuerten Rückstellungen. In der Regel wird der Cash flow vom Unternehmen zur Zahlung von Investitionen und Dividenden sowie zur Schuldentilgung verwandt.

DVFA/SG-Ergebnis. Das Ergebnis je Aktie nach DVFA/SG basiert auf einer gemeinsamen Empfehlung der Deutschen Vereinigung für Finanzanalyse und Anlageberatung (DVFA) und der Schmalenbach-Gesellschaft, Deutsche Gesellschaft für Betriebswirtschaft (SG). In der DVFA sind die Vertreter der deutschen Banken organisiert, während in der SG namhafte Vertreter der Industrie und der Hochschulen organisiert sind. Die Mitglieder der DVFA-Kommission für Methodik der Finanzanalyse einerseits und die Mitglieder des Arbeitskreises „Externe Unternehmensrechnung“ der Schmalenbach-Gesellschaft andererseits haben sich mittlerweile auf eine gemeinsame Empfehlung für die Ermittlung des Ergebnisses je Aktie geeinigt. Die Zielsetzung der neuen Berechnungsmethodik ist es weiterhin, die ausgewiesenen Jahresergebnisse börsennotierter Aktiengesellschaften um außergewöhnliche und aperiodische Einflüsse zu bereinigen. Änderungen im Vergleich zum Ergebnis nach DVFA vor 1990 ergeben sich im wesentlichen nur bei der Behandlung von steuerlichen Verlustvorträgen und bei der stärkeren Betonung der Wesentlichkeit von zu ändernden Sachverhalten, d. h. nur solche Sachverhalte werden berücksichtigt, die mehr als 5% des Jahresüberschusses betragen. Insgesamt wird mit dem Ergebnis nach DVFA/SG den Kapitalanlegern eine einheitlichere Basis für Vergleiche im Zeitablauf geboten.

Eigenkapital. Das Eigenkapital setzt sich aus dem → gezeichneten Kapital, der → Kapitalrücklage, den → Gewinnrücklagen und dem Bilanzgewinn zusammen.

Eigenkapitalquote. Die Eigenkapitalquote bezeichnet das Verhältnis des → Eigenkapitals zuzüglich anteiliger → Sonderposten mit Rücklageanteil, soweit sie Eigenkapitalcharakter haben, zur Bilanzsumme.

Equity-Methode. Das Vorgehen zur Bewertung → assoziierter Unternehmen im Konzernabschluß wird als Equity-Methode bezeichnet. Der Bilanzansatz erfolgt auf der Grundlage des an-

teiligen → Eigenkapitals der → Beteiligungen. Der Bilanzansatz darf die ursprünglichen Anschaffungskosten der → Beteiligung jedoch nicht übersteigen.

FASB. Der Financial Accounting Standard Board (FASB) der Financial Accounting Foundation, USA, ist die oberste Institution in den USA, die sich mit den Grundsätzen für Bilanzierung und Bewertung befaßt. Dabei sind die Verlautbarungen dieser Institution für die US-amerikanische Bilanzierungspraxis als so gut wie zwingend anzusehen. Sie ergänzen noch stärker als die Stellungnahmen des Hauptfachausschusses des Instituts der Wirtschaftsprüfer e. V., (HFA), Düsseldorf, die gesetzlichen Vorschriften zur Bilanzierung und Bewertung.

Finanzierungsrechnung. Sie gibt Informationen zu finanzwirtschaftlichen Daten zusätzlich zum → Cash flow, insbesondere zur Herkunft und Verwendung von Finanzmitteln.

Finanzschulden. Die Finanzschulden ergeben sich aus dem Saldo der zinspflichtigen Verbindlichkeiten und der vorhandenen liquiden Mittel.

Genehmigtes Kapital. Die Angabe der Höhe des genehmigten Kapitals zeigt an, bis zu welchem Betrag der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats ermächtigt ist, das Grundkapital durch Ausgabe neuer Aktien zu erhöhen.

Gewinnrücklagen. Als Gewinnrücklagen bezeichnet man alle Beträge, die aus dem Ergebnis der Kapitalgesellschaft im abgelaufenen oder in früheren Jahren gebildet worden sind.

Gezeichnetes Kapital. Das gezeichnete Kapital gibt den Betrag an, für den die Gesellschafter einer Kapitalgesellschaft für Verbindlichkeiten gegenüber ihren Gläubigern haften.

Jahresabschluß. Der Jahresabschluß besteht bei Kapitalgesellschaften aus der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung sowie dem → Anhang. Dasselbe gilt auch für den Konzernjahresabschluß. Nicht Bestandteil des Konzernjahresabschlusses ist dagegen der (Konzern-) → Lagebericht.

Kapitalrücklage. Die Kapitalrücklage umfaßt insbesondere die Beträge, die bei der Ausgabe von Anteilen (Erhöhung des → gezeichneten Kapitals) über deren Nennbetrag hinaus erzielt werden. Daneben ist hier der Betrag auszuweisen, der bei der Ausgabe von Schuldverschreibungen für Wandlungsrechte und Optionsrechte zum Erwerb von Anteilen erzielt wird.

Kapitalumschlagsrate. Die Kapitalumschlagsrate gibt an, wieviel Kapital zur Erzielung des Umsatzes eingesetzt wurde. Sie ergibt sich aus dem Verhältnis der Umsatzerlöse zum gesamten Kapital (der Bilanzsumme).

Konsolidierung. In der Konsolidierung werden nach einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsvorschriften erstellte Einzelabschlüsse zu einem Konzernabschluß zusammengefaßt. Hierzu sind aufzurechnen: Beteiligungsbuchwerte beim Mutterunternehmen mit dem entsprechenden → Eigenkapital bei den einbezogenen Tochterunternehmen, gegenseitige Forderungen und Verbindlichkeiten sowie Erträge und Aufwendungen aus konzerninternen Lieferungen und Leistungen. Zwischenergebnisse aus Lieferungen und Leistungen innerhalb des → Konzerns sind zu eliminieren, soweit sie noch nicht durch den Weiterverkauf an Dritte realisiert wurden.

Konzern. Ein Konzern ist eine wirtschaftliche Einheit von meist mehreren rechtlich selbständigen Unternehmen, die unter einheitlicher Leitung eines Mutterunternehmens stehen. Das Mutterunternehmen kann unter anderem die Leitungsfunktion ausüben, weil ihm die Mehrheit der Stimmrechte zusteht, weil es die Mehrheit eines Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtorgans bestimmen kann oder wegen eines mit dem Unternehmen geschlossenen Beherrschungsvertrags.

Lagebericht. Der Lagebericht gibt über den → Jahresabschluß hinaus Informationen zum Geschäftsverlauf und zur Lage der Gesellschaft. Weiterhin informiert der Lagebericht über Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Schluß des Geschäftsjahres, die voraussichtliche Entwicklung des neuen Geschäftsjahres sowie über den Bereich Forschung und Entwicklung. Der Lagebericht wird, wie allgemein üblich, in zusammengefaßter Form für die Aktiengesellschaft und den → Konzern gegeben.

Langfristige Finanzierung. Das Verhältnis der Finanzierung des Sachanlagevermögens und der Vorräte durch → Eigen- und langfristiges Fremdkapital gibt Aufschluß über die langfristige Finanzierung. Ist das Verhältnis größer als 100 Prozent, wird die langfristige Finanzierung des Sachanlagevermögens und der Vorräte als ausreichend gesichert erachtet.

Latente Steuern. Die Ertragsteuern eines Unternehmens berechnen sich nach seinem zu versteuernden Einkommen. Wenn dieses vom

Ergebnis der Handelsbilanz abweicht, sind die Steuern im Verhältnis zum handelsrechtlichen Ergebnis zu hoch oder zu niedrig. Durch die Bilanzierung latenter Steuern soll die Differenz in den Fällen ausgeglichen werden, in denen erkennbar ist, daß sie sich im Zeitablauf auflöst. Latente Steuern müssen passiviert werden, wenn der Steueraufwand im Verhältnis zum Handelsbilanzergebnis zu niedrig ist. Es besteht ein Aktivierungswahlrecht, wenn der Steueraufwand im Verhältnis zum Handelsbilanzergebnis zu hoch ist. Ist das Konzernergebnis aufgrund von Konsolidierungsmaßnahmen zu hoch oder zu niedrig im Vergleich zum Konzernsteueraufwand, so ist im Konzernabschluß eine Abgrenzung für latente Steuern zu bilden. Im Konzernabschluß gibt es im Gegensatz zum Einzelabschluß eine Ansatzpflicht für aktivische latente Steuern, soweit sie aus Konsolidierungsvorgängen stammen.

Liquiditätsgrad. Der Liquiditätsgrad ergibt sich aus dem Verhältnis des monetären → Umlaufvermögens (→ Umlaufvermögen abzüglich Vorräte) zum kurzfristigen Fremdkapital (Fristigkeit kleiner als 1 Jahr).

Selbstfinanzierungsquote. Sie gibt an, inwieweit die Zugänge zum Sachanlagevermögen durch vom Unternehmen selbst erwirtschaftete Mittel (→ Cash flow) finanziert werden.

Sonderposten mit Rücklageanteil. Sonderposten mit Rücklageanteil sind diejenigen Passivposten, die aufgrund steuerlicher Vorschriften gebildet werden können. Sie sind erst bei ihrer Auflösung zu versteuern. Sie dienen der Förderung bestimmter wirtschaftspolitisch wünschenswerter Maßnahmen. Solche Sonderposten sind z. B. Rücklagen nach dem deutschen Auslandsinvestitionsgesetz.

Steuergutschrift. Als Steuergutschrift bezeichnet man die dem inländischen Aktionär zustehende Bescheinigung über die Körperschaftsteuer, die vom Unternehmen auf die Ausschüttung zu zahlen ist. Diese Steuerbelastung beträgt immer 36 Prozent des Gewinns vor Abzug der Körperschaftsteuer, d. h. von 100,- DM Gewinn erhält der Aktionär eine Dividende von 64,- DM; 36,- DM muß das Unternehmen an das Finanzamt abführen. Der Aktionär erhält zur Vermeidung einer Doppelbesteuerung der Ausschüttung eine Steuergutschrift in Höhe der vom Unternehmen gezahlten Steuer von 36,- DM. Dividende und Steuergutschrift führen zu einem zu versteuernden Gesamtbetrag des Aktionärs von 100,- DM, wobei die Steuergutschrift wie

eine Vorauszahlung auf seine persönliche Steuerschuld angerechnet wird. Eine weitere Vorauszahlung ist die Kapitalertragsteuer, die 25% der Barauszahlung beträgt, d. h. in unserem Beispiel 16,- DM.

Umlaufvermögen. Hierunter werden alle kurz- und mittelfristigen Vermögensgegenstände des Unternehmens, z. B. Vorräte, Warenforderungen, Kassenbestand und Bankguthaben, zusammengefaßt.

Umsatzkostenverfahren. Bei dieser Methode zur Aufstellung der Gewinn- und Verlustrechnung werden die den Umsatzerlösen gegenüberstehenden Aufwendungen nach den Funktionen Herstellung, Vertrieb und Verwaltung gegliedert, während sie beim Gesamtkostenverfahren als Kosten der Periode und nach ihrer ursprünglichen Art als Material-, Personal-, Abschreibungsaufwand usw. ausgewiesen werden.

Verbundene Unternehmen. Siehe unter den Erläuterungen zu → Assoziierten Unternehmen.

Verschuldungsfaktor. Der Verschuldungsfaktor gibt das Verhältnis der Nettoschulden (Fremdkapital abzüglich Pensionsrückstellungen, monetärem → Umlaufvermögen und erhaltenen Anzahlungen) zum → Cash flow an, woraus dann zu errechnen ist, wie schnell die Nettoschulden aus dem → Cash flow zurückgezahlt werden könnten.

Wertschöpfung. Die Wertschöpfung ist der durch die Unternehmenstätigkeit erzielte Wertzuwachs, der sich als Unterschied zwischen der Unternehmensleistung (Umsatzerlöse zuzüglich aller übrigen Erträge) abzüglich Vorleistungen von Lieferanten, z. B. für bezogene Waren und Energien, ergibt. Die Wertschöpfungsrechnung zeigt, in welchem Maße die Mitarbeiter, Kapitalgeber und die öffentliche Hand an der Wertschöpfung des Unternehmens teilhaben. Ein Teil der Wertschöpfung, nämlich der nicht ausgeschüttete Teil des Jahresüberschusses, verbleibt dem Unternehmen selbst.

Dieser Geschäftsbericht liegt auch in
englischer Sprache sowie als Kurzfassung
in deutscher und französischer Sprache vor.

Falls Sie eine dieser Fassungen wünschen,
wenden Sie sich bitte an

Continental Aktiengesellschaft
Öffentlichkeitsarbeit
Postfach 169
D-3000 Hannover 1