

Auf in die Zukunft!

Geschäftsbericht 2007



Continental-Konzern

In Mio €	2007	2006
Umsatz	16.619,4	14.887,0
EBITDA	2.490,6	2.301,5
in % vom Umsatz	15,0	15,5
EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA ¹	1.737,2	1.615,9
in % vom Umsatz	10,5	10,9
EBIT	1.675,8	1.601,9
in % vom Umsatz	10,1	10,8
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	1.020,6	981,9
Free Cashflow	-10.625,6	-641,1
Netto-Finanzschulden	10.856,4	1.181,0
Gearing Ratio in %	158,3	25,1
Eigenkapital	6.856,1	4.709,9
Eigenkapitalquote in %	24,7	43,4
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl) ²	151.654	85.224
Dividende	2,00 ³	2,00
Börsenkurs (H) in €	109,07	97,14
Börsenkurs (T) in €	84,19	71,57

¹ Kaufpreisallokation (Purchase Price Allocation, PPA).
² Ohne Auszubildende.
³ Vorbehaltlich der Zustimmung der Hauptversammlung am 25. April 2008.

Continental-Konzern und Divisionen

Umsatz in Mio €	2007	2006
Chassis & Safety	4.648,6	4.521,7
Powertrain	1.177,0	650,7
Interior	1.531,6	858,6
Pkw-Reifen	4.975,6	4.693,6
Nfz-Reifen	1.452,4	1.468,3
ContiTech	3.063,9	2.868,7
Sonstiges / Konsolidierung	-229,7	-174,6
Continental-Konzern	16.619,4	14.887,0

EBIT vor PPA ¹ in Mio €	2007	2006
Chassis & Safety	573,8	529,3
Powertrain	-53,5	-17,3
Interior	38,4	30,8
Pkw-Reifen	740,7	651,4
Nfz-Reifen	125,2	136,3
ContiTech	366,7	321,4
Sonstiges / Konsolidierung	-54,1	-36,0
Continental-Konzern	1.737,2	1.615,9

EBIT vor PPA ¹ in % vom Umsatz	2007	2006
Chassis & Safety	12,3	11,7
Powertrain	-4,5	-2,7
Interior	2,5	3,6
Pkw-Reifen	14,9	13,9
Nfz-Reifen	8,6	9,3
ContiTech	12,0	11,2
Sonstiges / Konsolidierung	—	—
Continental-Konzern	10,5	10,9

EBIT in Mio €	2007	2006
Chassis & Safety	567,0	528,3
Powertrain	-73,5	-21,2
Interior	10,8	25,1
Pkw-Reifen	738,7	650,9
Nfz-Reifen	124,1	136,2
ContiTech	362,8	318,6
Sonstiges / Konsolidierung	-54,1	-36,0
Continental-Konzern	1.675,8	1.601,9

EBIT in % vom Umsatz	2007	2006
Chassis & Safety	12,2	11,7
Powertrain	-6,2	-3,3
Interior	0,7	2,9
Pkw-Reifen	14,8	13,9
Nfz-Reifen	8,5	9,3
ContiTech	11,8	11,1
Sonstiges / Konsolidierung	—	—
Continental-Konzern	10,1	10,8

Operative Aktiva in Mio €	2007	2006
Chassis & Safety	5.021,5	2.629,9
Powertrain	5.686,2	554,1
Interior	6.541,6	679,0
Pkw-Reifen	2.753,8	2.615,7
Nfz-Reifen	893,1	844,1
ContiTech	1.284,5	1.231,9
Sonstiges / Konsolidierung	36,4	22,9
Continental-Konzern	22.217,1	8.577,6

ROCE in %	2007	2006
Chassis & Safety	11,3	20,1
Powertrain	-1,3	-3,8
Interior	0,2	3,7
Pkw-Reifen	26,8	24,9
Nfz-Reifen	13,9	16,1
ContiTech	28,2	25,9
Sonstiges / Konsolidierung	—	—
Continental-Konzern	7,5	18,7

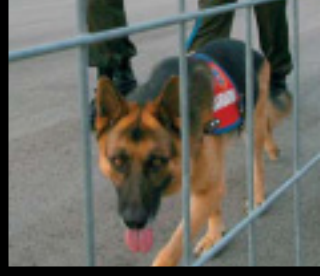
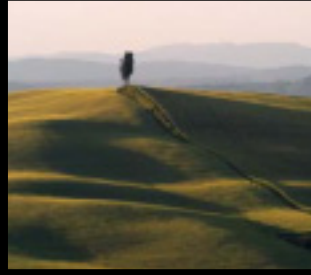
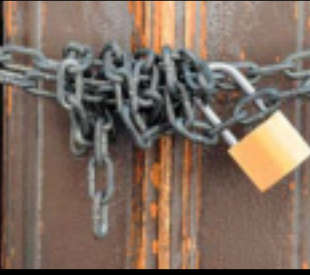
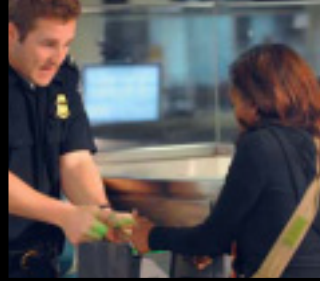
¹ EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA.

Auf in die Zukunft!

Geschäftsbericht 2007

Was uns bewegt.







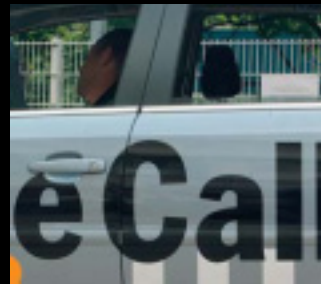
Gesellschaftliches Engagement für Verkehrssicherheit

Sicherheit bedeutet für uns auch, Verantwortung zu übernehmen und einen gesellschaftlichen Beitrag in Fragen der Mobilität und Sicherheit im Straßen-



verkehr zu leisten.

Beispielsweise durch die zahlreichen geförderten Projekte im Rahmen der von uns ins Leben gerufenen Aktion „Wir belohnen Ihre Sicherheit“ zur Verbesserung der Schulwegsicherheit.



Oder durch unsere

aktive Unterstützung der Europäischen Charta für Sicherheit im Straßenverkehr zur Halbierung der Zahl der Verkehrstoten in der EU.

Sicherheit als entscheidender Zukunftsfaktor

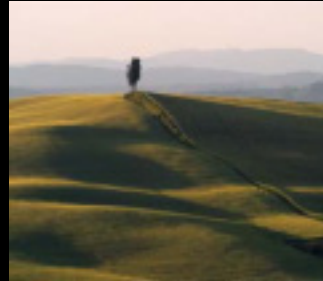
Die Nachfrage nach Komponenten und Systemen zur aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit nimmt aufgrund immer umfassenderer gesetzlicher Vorgaben und gewachsener Ansprüche der Autofahrer weltweit zu. Continental wird mit ihrem kombinierten Know-how bei Fahrerassistenzsystemen, Umfeldsensorik, Telematik, Reifentechnologien und elektronischen Bremssystemen die Integration aktiver und passiver Sicherheitssysteme entscheidend nach vorne tragen und mit innovativen Systemen auch im Verkehrsmanagement und in der Unfallvermeidung neue Maßstäbe setzen.

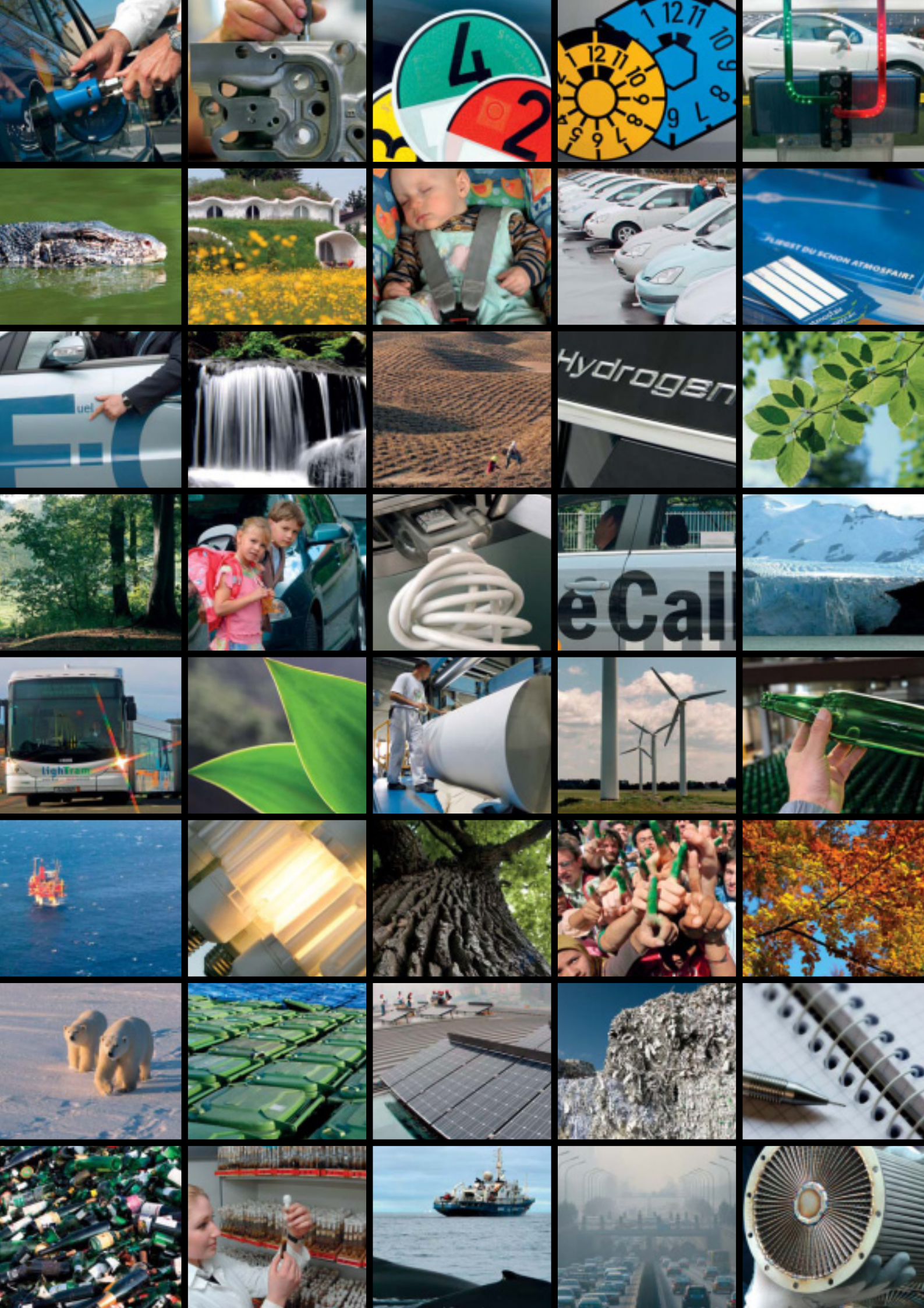
ContiGuard®

Mit unserem Sicherheitskonzept ContiGuard leisten wir einen entscheidenden Beitrag zum bestmöglichen Schutz des Menschen im Straßenverkehr. Durch die Vernetzung aktiver und passiver Sicherheitssysteme sowie die Integration von Kamera- und Sensortechnik schaffen wir es, Unfälle zu vermeiden oder, falls dies nicht möglich ist, die Unfallfolgen auf ein Minimum zu reduzieren. Das ist unsere Vision. Doch schon heute sind viele Einzelkomponenten von ContiGuard im Einsatz – beispielsweise für einen verkürzten Bremsweg und zum umfassenden Schutz vor Verletzungen.

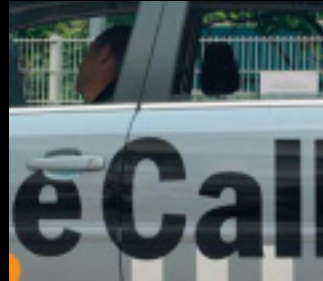


Streben nach **Sicherheit.**









Verantwortung für die **Umwelt.**



Continental-Umweltmanagementsystem

Wir nehmen Umweltschutz ernst – und das seit über 25 Jahren. So ließen wir als erstes Unternehmen der Kautschukindustrie schon 1995 das Umweltmanagementsystem des Standorts Korbach extern prüfen. Und auch unsere anderen Werke lassen sich nach der international geltenden Umweltnorm ISO14001 zertifizieren. Wir sorgen dafür, dass sich jeder Standort spezifische Ziele zur Verbrauchsminderung und Umweltentlastung setzt – und überprüfen deren Erreichung durch interne und externe Audits. Und auch unsere Lieferanten verpflichten sich zur Einhaltung hoher Umweltstandards.



Gut aufgestellt für die künftigen Herausforderungen

Weltweit wächst – auch durch immer strengere Vorgaben in Sachen Verbrauch und Emissionen – der Bedarf an umwelt- und klimaschonenden Technologien. Continental nimmt hierbei schon heute eine Spitzenposition bei Antriebssystemen sowohl in der Hybridtechnologie als auch im Motor- und Getriebemanagement sowie

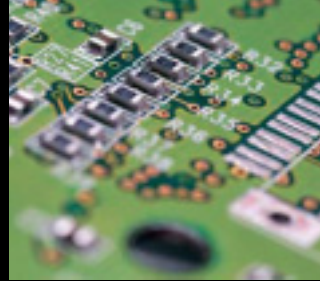
bei rollwiderstandsoptimierten Reifen ein. Wir sind somit bestens aufgestellt, um auch künftig einen entscheidenden Beitrag zur weltweit angestrebten Reduktion von CO₂-Emissionen zu leisten.



Aktive CO₂-Reduzierung durch innovative Produkte

Unsere Piezo-Benzin-Einspritzventile – ausgezeichnet mit dem Deutschen Innovationspreis 2005 – bewirken eine Verringerung des CO₂-Ausstoßes um bis zu 20 %. Um bis zu 25 % vermindern unsere Hybridantriebe die CO₂-Emissionen.

Es ist uns gelungen, den Rollwiderstand verschiedener Lkw-Reifenlinien in den vergangenen fünf Jahren um 8 % zu senken. Das bedeutet eine Kohlendioxid-Reduktion um 4 Tonnen oder eine Einsparung von 1.600 Liter Dieseldieselkraftstoff pro Fahrzeug – bei einer Kilometerleistung von rund 150.000. Dies entspricht einer CO₂-Einsparung um 3 %. Um zusätzliche 1 bis 2 % lassen sich die CO₂-Emissionen durch Einsatz unserer Zahnriemen zur Motorsteuerung senken.









360°-Audit – Transparenz für jeden Einzelnen

Der Austausch von und der Zugang zu Informationen ist in unserer Wissensgesellschaft

ein entscheidender Erfolgsfaktor. Wir kommunizieren offen und aktiv miteinander und machen Informationen für jeden zugänglich. Denn unsere Gesamtleistung hängt entscheidend von der Qualität unserer Zusammenarbeit ab. So wird bei uns die Leistung der Mitarbeiter nicht nur durch den Vorgesetzten beurteilt, sondern auch von Kollegen auf gleicher Hierarchie-Ebene. Gleichzeitig beurteilen auch die Mitarbeiter ihre Vorgesetzten. Die 360°-Beurteilung ist nur eines von vielen Beispielen, wie wir bei Continental Kommunikation und Informationsaustausch aktiv leben.

Neue und sich rasant entwickelnde Märkte

Durch das auch weiterhin stetig steigende Volumen im Daten- und Informationsaustausch zwischen Fahrzeug, Fahrer und Umfeld entstehen neue und rasant wachsende Märkte rund um vernetzte Systeme und Produkte in den Bereichen Infotainment und Telematik. Continental ist durch ihre weltweit führende Position bei Telematiksystemen und deren Verknüpfung mit Informations- und Unterhaltungssystemen sowie Cockpit-Instrumentierung in der Lage, Automobilherstellern und Endverbrauchern zusätzlichen Nutzen zu liefern.

Telematik

Telematik hilft nicht nur kritische Situationen zu vermeiden und damit Unfälle zu verhindern. Auch im Falle eines Falles, wenn es gilt, Verletzten zu helfen, greifen unsere Telematikanwendungen. Sie beschleunigen die Rettungskette – denn hier kommt es auf Minuten an. So wird nach Auslösung eines Airbags automatisch ein Notruf zur nächstgelegenen Rettungszentrale gesendet und dabei die Position des Fahrzeugs und die Unfallschwere übermittelt.





Vernetzen von **Informationen.**





Auf in die **Zukunft!**
Continental.

U3	Kennzahlen Continental-Konzern
U4	Kennzahlen Continental-Divisionen

Für unsere Aktionäre

2	Brief des Vorstandsvorsitzenden
5	Mitglieder des Vorstands
8	Die Continental-Aktie

Aufsichtsrat

13	Bericht des Aufsichtsrats
15	Mitglieder des Aufsichtsrats

Corporate Governance

16	Corporate-Governance-Grundsätze des Continental-Konzerns
19	Vergütungsbericht

Lagebericht

Unternehmensprofil

26	Überblick
27	Konzernstruktur
28	Geschäftstätigkeit, Organisation, Standorte
41	Konzernstrategie

Unternehmerische Verantwortung

47	Mitarbeiter
50	Umwelt
52	Verantwortungsbewusstes Handeln

Wirtschaftliches Umfeld

54	Gesamtwirtschaftliche Entwicklung
55	Branchenentwicklung

Pro forma (alte Struktur)

59	Konzern
63	Division Automotive Systems

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

67	Ertragslage
73	Finanzlage
75	Vermögenslage
	Entwicklung der Divisionen
78	Chassis & Safety
81	Powertrain
84	Interior
87	Pkw-Reifen
90	Nfz-Reifen
93	ContiTech
96	Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Muttergesellschaft
101	Nachtragsbericht
102	Risikobericht

Prognosebericht

106	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen in den folgenden zwei Geschäftsjahren
110	Ausblick des Continental-Konzerns

Konzernabschluss

114	Erklärung des Vorstands
115	Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
116	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
117	Konzernbilanz
118	Konzern-Kapitalflussrechnung
119	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
120	Segmentberichterstattung

Konzernanhang

123	Allgemeine Erläuterungen
123	Grundsätze der Rechnungslegung
131	Neue Rechnungslegungsvorschriften
134	Konsolidierungskreis
135	Erwerbe und Veräußerungen von Gesellschaften
141	Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
147	Erläuterungen zur Konzernbilanz
187	Sonstige Erläuterungen

Weitere Informationen

198	Bilanzeit
199	Mandate des Vorstands
200	Mandate des Aufsichtsrats
202	Zehnjahresübersicht – Konzern
203	Glossar
U5	Termine
U5	Impressum

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

2007 war für Continental ein ganz besonderes Jahr. Im Dezember haben wir mit dem Kauf der Siemens VDO Automotive AG die bisher größte Akquisition in unserer 136-jährigen Unternehmensgeschichte abgeschlossen. Ihre Continental nimmt jetzt weltweit Position 5 in der Automobilzulieferindustrie ein. Nach den Zukäufen von Teves im Jahr 1998, Temic im Jahr 2001, Phoenix im Jahr 2004 sowie dem Automobilelektronik-Geschäft von Motorola im Jahr 2006, haben wir einen weiteren bedeutenden Meilenstein auf unserem Weg zu einem integrierten Systemanbieter gesetzt. Aus zwei traditionsreichen und hoch leistungsfähigen Unternehmen – Continental und Siemens VDO – entsteht ein Automobilzulieferer der Spitzenklasse. Unser Ziel ist es, den Hauptteil der Integration noch 2008 abzuschließen.

Unter dem Motto „winning the future – together“ bauen wir auf eine partnerschaftliche Integration, die Flexibilität, Kreativität und eine enorme Leistungsbereitschaft von allen Seiten voraussetzt. Wir sind sicher, dass wir dieses Projekt mit unseren engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zum Erfolg führen werden. Bestärkt haben uns in dieser Einschätzung die positiven Erfahrungen während der ersten Monate seit der Akquisition. Für ihren tatkräftigen Einsatz, ihre Begeisterungsfähigkeit und ihren Mut zur Veränderung gilt unseren Beschäftigten mein herzlicher Dank.

Der Kaufpreis für Siemens VDO in Höhe von 11,3 Mrd € – der Steuervorteile von rund 1 Mrd € beinhaltet – ist eine große, aber angesichts der so eröffneten ausgezeichneten Zukunftsperspektiven angemessene Summe. Die problemlose Finanzierung in einem deutlich schwieriger gewordenen Marktumfeld betrachten wir als eine Bestätigung für unsere grundsätzliche Aufstellung. Gleichzeitig sind wir stolz darauf, dass wir inzwischen drei renommierte Auszeichnungen für die am besten umgesetzte Finanzierung des Jahres erhalten haben.

Warum sind wir davon überzeugt, dass die Akquisition der richtige Schritt zur richtigen Zeit zu einem angemessenen Preis ist? Die Antwort ist ebenso einfach wie vielschichtig: Continental und Siemens VDO ergänzen sich perfekt. Gemeinsam werden wir in den Bereichen Sicherheit, Umwelt und Information im und um das Automobil neue Impulse setzen. Hier einige wesentliche Aspekte:

▫ Sicherheit:

Das kombinierte Know-how von Fahrerassistenzsystemen mit Umfeldsensorik, Telematik, Innovationen im Bereich Mensch-Maschine-Schnittstelle und elektronischen Bremssystemen wird die Integration von passiven und aktiven Sicherheitssystemen weiter vorantreiben. Mit innovativen Systemen werden wir im Bereich Verkehrsmanagement und Unfallvermeidung neue Maßstäbe setzen.

▫ Umwelt:

Durch unsere Spitzenposition bei Antriebssystemen zum Beispiel in der Hybridtechnologie, in der Reifentechnologie und im Motor- und Getriebemanagement leisten wir einen erheblichen Beitrag zur weltweit geforderten Reduktion der CO₂-Emissionen.

▫ Information:

Als weltweit führender Hersteller von Telematikssystemen und mit unserer Kompetenz bei Informations- und Unterhaltungssystemen sowie der Cockpit-Instrumentierung schaffen wir neue Möglichkeiten des Informationsmanagements.

Entlang dieser großen Aufgabenfelder – den Megatrends der Automobilbranche – haben wir neben den drei „klassischen“ Divisionen Pkw-Reifen, Nfz-Reifen und ContiTech drei neue Divisionen gebildet: Chassis & Safety (Schwerpunkt Sicherheit), Powertrain (Schwerpunkt umweltfreundliche Antriebe) und Interior (Schwerpunkt Informationstechnologien). Die Struktur der neuen Divisionen und Geschäftsbereiche folgt unseren Prinzipien der dezentralen, marktorientierten Organisation mit Fokus auf umfassende Kundenorientierung, konsequentes Kostenmanagement und Innovationen.

Die Reifen-Divisionen und ContiTech zählen nach wie vor zum Kerngeschäft der Continental. Sie ergänzen mit ihrem Know-how entscheidend unser Produktportfolio, beispielsweise in den Bereichen Sicherheit und Umwelt. Außerdem generieren sie einen hohen Cashflow und tragen durch das Ersatzgeschäft und die Aktivitäten in anderen Industrien wie im Maschinen- und Apparatebau, der Schienenverkehrs-, Druck- und Bergbauindustrie entscheidend dazu bei, dass wir uns auch in Zukunft eine gewisse Unabhängigkeit von der Automobilkonjunktur bewahren können. Es bleibt unser Ziel, mittel- bis langfristig rund 40 % unseres Umsatzes außerhalb der Automobilindustrie zu erwirtschaften.

Auch für unsere neuen Divisionen gilt die Maßgabe, mindestens 10 % Umsatzrendite zu erreichen. Dass wir das schaffen können, zeigen die Erfahrungen der erfolgreichen Integrationen in den vergangenen Jahren.

Ich möchte noch einmal ausdrücklich betonen, dass es Ziel der Akquisition der Siemens VDO ist, profitables Wachstum zu generieren. Beide Unternehmen passen hervorragend zusammen – sowohl hinsichtlich ihrer Produkte und Kundenstruktur als auch im Hinblick auf die regionale Aufstellung. Auch wenn Siemens VDO die bisherige Continental in den weit überwiegenden Teilen perfekt ergänzt, gibt es einige Überschneidungen. Für die unerlässlichen Restrukturierungsmaßnahmen werden wir gemeinsam mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Lösungen suchen und diese zügig in die Tat umsetzen.

Restrukturierungen sind jedoch nur ein Teil des Beitrags, unsere Renditeziele bis 2010 zu erreichen. Hinzu kommen Synergien, unter anderem durch die Zusammenlegung von Produktionsstandorten. Auch im Bereich Einkauf und Verwaltung sehen wir Verbesserungspotenzial. Nicht zu vergessen ist das weite Feld der Forschung und Entwicklung. Hier geht es nicht darum, Personal abzubauen. Im Gegenteil, wir brauchen jeden einzelnen Ingenieur. Wir konzentrieren uns vielmehr auf die Schaffung einheitlicher Technologie-Plattformen. So haben wir die Chance, Kräfte zu bündeln und damit unsere Innovationskraft maßgeblich zu erhöhen. Wir können mehr Kundenprojekte als bisher mit eigenen Ressourcen angehen und müssen eindeutig weniger Entwicklungsarbeit extern zukaufen.

Die Elektromotorensparte haben wir Ende 2007 an die Brose-Unternehmensgruppe verkauft, da dieses Geschäft bei Continental nicht zum Kerngeschäft zählt, und wir für den Bereich bei Brose bessere Entwicklungschancen und Perspektiven sehen.

Nun zu unseren wesentlichen Zahlen des abgelaufenen Geschäftsjahres: Den Konzernumsatz pro forma, das heißt verglichen mit Continental nach alter Struktur bzw. vor der Akquisition der Siemens VDO, konnten wir um 7,2 % auf 16,0 Mrd € steigern. Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen haben alle vier Divisionen besser abgeschnitten als im Vorjahr. Beim operativen Konzernergebnis (EBIT) erzielten wir eine Erhöhung um 14,9 % auf 1,8 Mrd € und die EBIT-Marge konnten wir nochmals auf 11,5 % vom Umsatz steigern.

Damit erreichten wir das beste Ergebnis unserer Unternehmensgeschichte. Der Kurs der Continental-Aktie verbesserte sich im Jahr 2007 dagegen nur um 1 % auf 88,99 €.

Oberste Priorität hat für uns nun der Abbau der Finanzschulden. Deshalb werden wir der Hauptversammlung am 25. April 2008 vorschlagen, eine Dividende auf Vorjahresniveau, also 2,00 € je Aktie, auszuschütten.

Unsere Absatzzahlen konnten wir im Berichtsjahr erneut steigern. Mit rund 107,4 Mio Pkw-Reifen erreichten wir eine Steigerung um 1 % im Vergleich zum Vorjahr. Den Verkauf von Lkw-Reifen erhöhten wir um 3 % auf 7,2 Mio Stück. Eine Absatzsteigerung um 8 % auf 15,7 Mio Einheiten erzielten wir mit elektronischen Bremssystemen. Bei Luftfedern für Lkw legten wir um 22 % auf 4,0 Mio Einheiten zu.

Ein besonderer Erfolg ist uns im amerikanischen Pkw-Reifengeschäft gelungen. Dort haben wir zum ersten Mal seit langer Zeit operativ schwarze Zahlen geschrieben. Für das laufende Jahr planen wir weiteres profitables Wachstum und gehen davon aus, dass wir uns kontinuierlich verbessern werden. Ziel für die kommenden Jahre ist ein nachhaltiger Ergebnisbeitrag aus Amerika für die Pkw-Reifendivision.

Im Sommer begann der Ausbau unseres nordamerikanischen Lkw-Reifenwerks in Mount Vernon. Mit Abschluss des Projekts Ende 2008 werden wir der steigenden Nachfrage nach unseren Produkten besser gerecht und 90 % unserer in den USA verkauften Lkw-Reifen werden aus US-Produktion stammen. So können wir die bisher teilweise für die Versorgung des US-Markts genutzten Fertigungskapazitäten anderer Werke zur Belieferung der Märkte in Europa und Asien nutzen, gleichzeitig haben wir unser Wechselkursrisiko deutlich reduziert.

Beim Ausbau unserer Marktposition und der Expansion unseres Geschäfts – insbesondere in Asien – sind wir im Berichtsjahr ein großes Stück vorangekommen:

Den ersten Schritt zur Errichtung eines Reifenwerks in China haben wir gemacht. Ende Oktober schlossen wir dafür eine Investitionsvereinbarung ab. Der Baubeginn in Hefei, Hauptstadt der Provinz Anhui, die sich zunehmend als Standort der nationalen und internationalen Automobilindustrie etabliert, ist für Mitte 2008 geplant. Die Produktion im neuen Werk soll Anfang 2010 beginnen.

Zur Belieferung unserer Kunden in China, Japan und Korea geht 2008 eine neue Fertigungsstätte für hydraulische Bremssysteme in Changshu City, 100 Kilometer nordwestlich von Schanghai, in Betrieb.

Anfang 2008 legten wir den Grundstein für unser Entwicklungszentrum in Schanghai. Die neue Asien-Zentrale für die Automotive-Divisionen umfasst einen Bürokomplex für Konstruktion und Testlabors sowie einen Standort für größere Testanlagen und Prüfstände. Im Mai 2009 sollen dort rund 900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre Arbeit aufnehmen.

In Indien unterzeichneten wir mit der Rico Auto Industries eine Joint-Venture-Vereinbarung zum Bau einer Fabrik für hydraulische Bremssysteme. Der Produktionsstart ist für Ende 2008 geplant.

Unser neues Werk für Automobilelektroniken im indischen Bangalore werden wir im April 2008 in Betrieb nehmen.

In Planung ist der Bau eines neuen Werks in Thailand zur Fertigung von Dieselsystemen. Die Produktion soll 2009 starten.

Ein neues Zentrum, in dem die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten unserer Automotive-Bereiche gebündelt werden, eröffneten wir im August 2007 im japanischen Yokohama. So können wir unsere japanischen Kunden schneller als bisher mit Produkten und Systemen bedienen.

Für den Gesamtkonzern wollen wir im Jahr 2015 einen Umsatzanteil von 20 bis 25 % in Asien erreichen, derzeit liegen wir bei rund 8 %.

Zur Stärkung unserer Produktion an Niedrigkostenstandorten und unserer Marktposition in Mittel- und Osteuropa sowie in Russland, der Ukraine und den „Stan-Staaten“ erwarben wir im November 2007 die Mehrheit am Reifen- und Transportbandgeschäft der Matador Rubber Group. Damit rückten wir auf Position 1 der europäischen Pkw-Reifenhersteller.

Zur Erschließung weiteren Wachstums im Markt für Hochtemperatur-Schläuche übernahmen wir Anfang 2007 den englischen Schlauchhersteller Thermopol mit Fabriken in Nordamerika, Rumänien und Korea.

Im Juli 2007 erwarben wir den italienischen Trommelbremsenhersteller Automotive Products Italia (AP), mit dem wir bereits seit zehn Jahren kooperieren. Durch die globale Präsenz von AP werden wir in den etablierten Märkten, aber auch in den Schwellenländern China und Indien wachsen und dort den lokalen Anforderungen entsprechende hochwertige und kostengünstige Bremssysteme anbieten können.

Eine weitere Maßnahme zur Steigerung unserer internationalen Bekanntheit ist unser Engagement bei der Fußball-Europameisterschaft UEFA EURO 2008™ in Österreich und der Schweiz, auf die wir uns besonders freuen. Bereits im Jahr 2006 nutzten wir das Sponsoring der FIFA WM 2006™ in Deutschland und erhöhten damit unsere internationale Markenbekanntheit deutlich.

2008 ist für uns ein spannendes Jahr. Tausende neuer Kolleginnen und Kollegen werden sich zum ersten Mal kennenlernen und zusammenarbeiten. Die Integration der Siemens VDO ist eine der größten Herausforderungen der bisherigen Unternehmensgeschichte, die wir gemeinsam meistern.

Unser Ziel ist es nicht, der Größte zu sein, unser Ziel ist es, in den Feldern, in denen wir tätig sind, der Beste zu werden.

Ich danke Ihnen, unseren Aktionärinnen und Aktionären, für das entgegengebrachte Vertrauen in unsere Arbeit und die Leistung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Wir arbeiten täglich daran, dieses Vertrauen zu rechtfertigen.

Mit freundlichen Grüßen
Ihr



Manfred Wennemer
Vorsitzender des Vorstands

Mitglieder des Vorstands

Manfred Wennemer

geb. 1947 in Ottmarsbocholt, Nordrhein-Westfalen
Vorsitzender des Vorstands
Divisionen Pkw-Reifen und Interior
bestellt bis September 2011

Dr. Alan Hippe

geb. 1967 in Darmstadt, Hessen
Finanzen, Controlling, IT und Recht
bestellt bis Mai 2012

Gerhard Lerch

geb. 1943 in Enkengrün, Bayern
Division ContiTech
bestellt bis September 2008

Dr. Karl-Thomas Neumann

geb. 1961 in Twistringen, Niedersachsen
Divisionen Chassis & Safety und Powertrain
bestellt bis September 2009

Dr. Hans-Joachim Nikolin

geb. 1956 in Eschweiler, Nordrhein-Westfalen
Division Nfz-Reifen,
Einkauf, Qualität und Umwelt Konzern
bestellt bis Mai 2009

Thomas Sattelberger

geb. 1949 in Munderkingen, Baden-Württemberg
Personal, Arbeitsdirektor
bis Mai 2007

Heinz-Gerhard Wente

geb. 1951 in Nettelrede, Niedersachsen
Personal, Arbeitsdirektor
bestellt bis Mai 2012

William L. Kozyra

geb. 1957 in Detroit, Michigan, USA
stellvertretendes Vorstandsmitglied
NAFTA-Region
bestellt bis Februar 2011



Mitglieder des Vorstands:

Dr. Alan Hippe

Dr. Hans-Joachim Nikolin

Gerhard Lerch



William L. Kozyra

Manfred Wennemer

Heinz-Gerhard Wente

Dr. Karl-Thomas Neumann

Die Continental-Aktie

Volatiler Kursverlauf der Continental-Aktie.

Notierung der Continental-Aktie

Die Aktie der Continental AG ist an den deutschen Börsen in Frankfurt, Hannover, Hamburg und Stuttgart notiert. In den USA wird sie in Form eines American Depositary Receipts am OTC-Markt (Over-the-Counter) gehandelt, eine Zulassung an einer US-amerikanischen Börse besteht nicht.

Die nennwertlose Stückaktie hat einen rechnerischen Anteil am Grundkapital von 2,56 € pro Aktie.

Daten der Continental-Aktie

Aktienart	Stückaktie
Wertpapierkennnummer	543900
ISIN Nummer	DE0005439004 und DE000A0LR860
Reuters Ticker Symbol	CONG
Bloomberg Ticker Symbol	CON
Indexzugehörigkeit	DAX 30 Prime All Share Prime Automobile DJ EURO Stoxx Automobile
Anzahl der ausgegebenen Aktien per 31.12.2007	161.712.083

Daten des American Depositary Receipts

Verhältnis	1:1
ISIN Nummer	US2107712000
Reuters Ticker Symbol	CTTAY.PK
Bloomberg Ticker Symbol	CTTAY
ADR Level	Level 1
Handel	OTC
Sponsor	Deutsche Bank Trust Company Americas

Entwicklung der Aktienmärkte – gesamtwirtschaftliches Umfeld

Im Berichtsjahr zeigten sich die Kapitalmärkte wiederum freundlich. Wie bereits 2006 wiesen die einzelnen regionalen Indizes zum Teil klare Performance-Unterschiede auf. Während der US-amerikanische Leitindex Dow Jones im Jahr 2007 lediglich um 6,4 % stieg und der

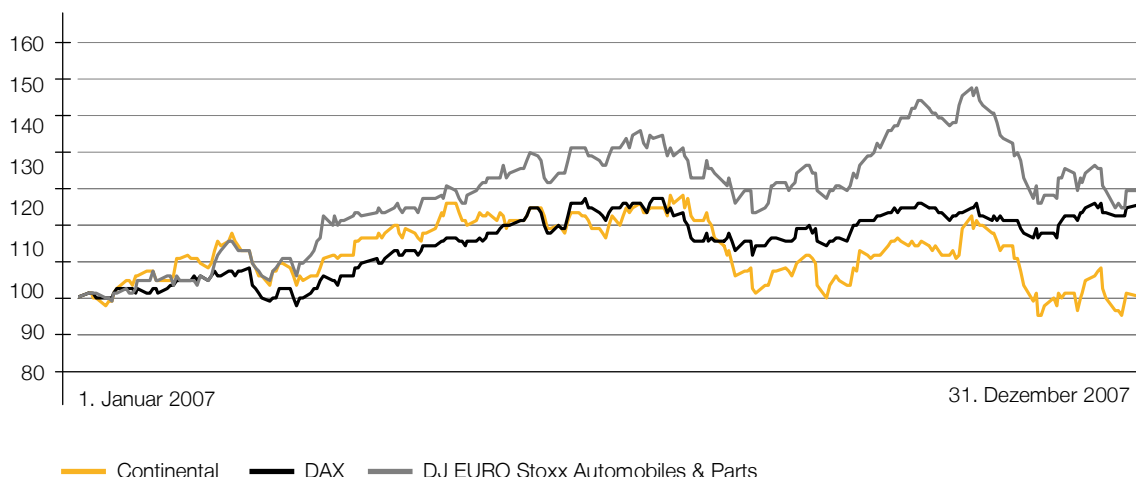
EURO Stoxx 50 mit einem Rückgang um 0,4 % mehr oder weniger auf Vorjahresniveau verharrte, schloss der Deutsche Aktienindex DAX mit einem Plus von 22 % bei einem Punktestand von 8.067,32.

Die deutschen und europäischen Automobilaktien entwickelten sich deutlich besser als ihre jeweiligen regionalen Blue-Chip-Indizes und legten um 37,9 bzw. 25 % zu. Auf dem US-Aktienmarkt zeigte sich ein umgekehrtes Bild. Zum Jahresende verbuchte der Dow Jones für US-amerikanische Autowerte ein Minus von 7,7 %, während der Leitindex Dow Jones mit einem Plus von 6,4 % schloss.

Kursentwicklung der Continental-Aktie

Im Jahr 2007 verbesserte sich der Kurs der Continental-Aktie um 1 % auf 88,99 €. Die Kursentwicklung war im Jahresverlauf durch eine erhebliche Volatilität gekennzeichnet. Die Veröffentlichung sehr guter Ergebnisse für das erste Quartal 2007 führte am 7. Mai 2007 zur Markierung eines neuen Allzeithochs bei 107,40 €/Aktie. Vor dem Hintergrund des starken Wirtschaftswachstums übersprang der DAX die 8.000-Punktemarke und erreichte am 16. Juli mit 8.105,69 Punkten den höchsten Indexstand seit seinem Bestehen. Im Zuge dieser erfreulichen Marktentwicklung schloss der Kurs der Continental-Aktie, trotz anhaltender Spekulationen um den Kauf der Siemens VDO Automotive AG, am 23. Juli auf einem neuen Hoch bei 109,07 €. Die Bekanntgabe des Erwerbs der Siemens VDO Automotive AG stieß auf positive Resonanz am Kapitalmarkt. Im zweiten Halbjahr trübte sich die Stimmung an den Kapitalmärkten aufgrund der Krise am US-Hypothekenmarkt merklich ein. Im Zuge dessen fiel der Kurs der Continental-Aktie auf den Jahrestiefststand von 84,19 €/Aktie. Die von der US-Notenbank angekündigte Senkung der Leitzinsen um 50 Basispunkte bewirkte lediglich eine kurzfristige Markterholung. Trotz des schwierigen Umfelds an den Finanzmärkten konnte die Syndizierung der Kreditlinien zur Finanzierung des Erwerbs der Siemens VDO Automotive AG erfolgreich durchgeführt werden. Gepaart mit der Veröffentlichung guter Ergebnisse für das dritte Quartal erholte sich der Kurs der Continental-Aktie, sodass neue Aktien in Höhe von 10 % des Grundkapitals am Kapitalmarkt für 101,00 €/Aktie platziert werden konnten. Anhaltende Spekulationen über eine bevorste-

Aktienkursentwicklung



hende Rezession in den USA sowie der durch hohe Verluste aus der Finanzierung von US-Immobilien geschwächte Bankensektor ließen zwar den DAX nahezu unberührt, führten allerdings zu einer deutlichen Kurskorrektur der Automobilaktien, die im Besonderen einige US-Automobilwerte unter ihre Eröffnungskurse von 2007 fallen ließ. Zum Jahresbeginn 2008 setzte sich die negative Kursentwicklung der Aktie, getrieben durch eine massive Sektorrotation und zunehmende Spekulationen über eine bevorstehende Rezession in den USA weiter fort. Mit 63,85 € erreichte die Aktie am 11. Februar einen zweieinhalb Jahrestiefstand.

Die Marktkapitalisierung betrug am 31. Dezember 2007 rund 14,4 Mrd €. Damit rangierte die Continental-Aktie zum Jahresende innerhalb der DAX-Notierungen auf Platz 17 (Vj. 16). Gemessen am Aktienumsatz im XETRA-Handel nahm die Continental-Aktie die Position 15 ein (Vj. 18).

Vorschlag einer konstanten Dividende

2007 erwirtschaftete der Continental-Konzern ein operatives Ergebnis (EBIT) in Höhe von 1.675,8 Mio €. Nach Abzug von Steuern, Zinsen sowie des auf Anteile in Fremdbesitz entfallenden Gewinns beträgt das den Anteilseignern zuzurechnende Konzernergebnis 1.020,6 Mio €. Es ist damit um 3,9 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Aufsichtsrat und Vorstand werden der Hauptversammlung am 25. April 2008 vorschlagen, eine Dividende in Höhe des Vorjahresniveaus von 2,00 € pro

Aktie auszuschütten. Die Ausschüttungsquote beträgt damit 31,7 % (Vj. 29,8 %).

Gleichzeitig ergab sich eine Aktienrendite (Total Shareholder Return) für das Geschäftsjahr 2007 von 3,3 % (Vj. 18,8 %).

Wandelanleihen

Im Mai 2004 hatte die Finanzierungsgesellschaft Conti-Gummi Finance B.V. eine Wandelanleihe im Volumen von 400 Mio € unter der Garantie der Continental AG emittiert. Im März 2007 haben Anleihegläubiger von ihrem Wandlungsrecht Gebrauch gemacht. Es wurden Anleihen im Nennwert von 0,8 Mio € in Aktien der Continental AG gewandelt. Daraus ergaben sich 15.794 neue Stückaktien. Die Dividendenerhöhung auf 2,00 €/Aktie für das Geschäftsjahr 2006 führte zu einer Reduzierung des Wandlungspreises, der sich seit dem 25. April 2007 auf 50,047 €/Aktie beläuft.

Kreditsyndizierung: 13,5 Mrd € Kredit

Continental hat im Juli 2007 eine Zusage von zwei Banken über 13,5 Mrd € zur Finanzierung des Erwerbs der Siemens VDO erhalten. Die Syndizierung des Kredits wurde im September und Oktober trotz schwieriger Marktverhältnisse erfolgreich durchgeführt. Insgesamt haben sich 39 Banken an der Finanzierung beteiligt.

Kennzahlen pro Aktie in €	2007	2006
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	6,79	6,72
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen, verwässert	6,52	6,44
Free Cashflow	-70,65*	-4,39*
Dividende	2,00**	2,00
Ausschüttungsquote (%)	31,7	29,8
Dividendenrendite (%)	2,2	2,3
Eigenkapital	45,59	32,22
Börsenkurs Jahresende	88,99	88,10
Börsenkurs Jahresdurchschnitt	97,34	84,89
Kurs-Gewinn-Verhältnis (KGV)	14,34	12,63
Höchst	109,07	97,14
Tiefst	84,19	71,57
Durchschnittliches Handelsvolumen (XETRA)	1.699.750	1.122.758
Anzahl der Aktien, durchschnittlich (Mio Stück)	150,4	146,2
Anzahl der Aktien, 31.12. (Mio Stück)	161,7	146,5

* Erläuterungen zur Entwicklung des Free Cashflow befinden sich im Kapitel Ertrags- und Finanz- und Vermögenslage.

** Vorbehaltlich der Zustimmung der Hauptversammlung am 25. April 2008.

Entwicklung der Continental-Aktie und Indizes	31.12.2007	31.12.2006	Veränderung in %
Continental-Aktie (in €)	88,99	88,10	+ 1,0
DAX 30*	8.067,32	6.596,92	+ 22,3
Dow Jones Euro Stoxx 50**	3.683,79	3.697,22	- 0,4
Dow Jones Industrial Average**	13.264,82	12.463,15	+ 6,4
DAX Prime Automobile*	785,54	569,56	+ 37,9
Dow Jones Automobiles & Parts**	354,71	283,89	+ 24,9
S&P Automobiles Industry Index**	107,36	116,28	- 7,7

* Performance Index inklusive Dividende.

** Preis Index exklusive Dividende.

Kapitalerhöhung

Ende Oktober 2007 hat Continental eine Kapitalerhöhung im Volumen von knapp 10 % des satzungsmäßigen Grundkapitals durchgeführt. Die 14,65 Mio neuen Aktien wurden am 30. Oktober 2007 im Rahmen eines Accelerated Bookbuilding (Angebot mit beschleunigtem Preis-

bildungsverfahren) bei institutionellen Anlegern unter Ausschluss des Bezugsrechts platziert. Der dabei erzielte Kurs von 101,00 € führte zu einem Erlös von knapp 1,48 Mrd €. Dieser Betrag konnte im Dezember 2007 zur Reduzierung des syndizierten Kredits von ursprünglich 13,5 Mrd € eingesetzt werden.

Investitionen in Continental-Aktien*

Anlagebeginn	01.01.1998	01.01.2002	01.01.2007
Anlagezeitraum in Jahren	10	5	1
Wertzuwachs Depot in € per 31.12.2007	68.530,00	74.090,00	890,00
Durchschnittliche Dividende im Anlagezeitraum	6.506,94	4.770,00	2.000,00
Shareholder Return p.a.**	16,66	44,47	3,28
Durchschnittliche Rendite der Vergleichsindizes in %			
DAX 30	6,62	22,77	22,29
DJ Euro Stoxx 50	3,41	8,88	- 0,36

* Anzahl Aktien: 1.000.

** Annahme: Keine Reinvestition der Dividenden.

Rating

Der kontinuierliche Dialog mit den führenden Ratingagenturen Moody's Investors Service (Moody's) und Standard & Poor's wurde auch 2007 fortgeführt und im Zusammenhang mit der Akquisition der Siemens VDO Automotive AG intensiviert. Im Rahmen dieser vertrauensvollen Zusammenarbeit wurden aktuelle Geschäftszahlen den Rating-Agenturen auch im persönlichen Gespräch erläutert.

Die führenden Rating-Agenturen haben das Kreditrating der Continental AG nach der Akquisition der Siemens VDO Automotive AG wie folgt geändert:

	Rating neu	Ausblick
Standard & Poor's	BBB	stabil
Moody's	Baa2	negative outlook

	Rating alt	Ausblick
Standard & Poor's	BBB+	stabil
Moody's	Baa1	stabil

Continental hält an ihrem Ziel fest, auch in Zukunft eine Rating-Einstufung innerhalb der durch niedrige Ausfallraten gekennzeichneten höheren Bonitätskategorie – der so bezeichneten Investment-Grade-Kategorie – aus Finanzierungsgesichtspunkten beizubehalten. Das angestrebte Mindestrating liegt bei BBB bzw. Baa2.

Ein niedrigeres Rating außerhalb der Investment-Grade-Kategorie, also unterhalb von BBB- bzw. Baa3, könnte den Zugang zu verschiedenen Finanzierungsinstrumenten erschweren bzw. unmöglich machen und damit zu deutlich schlechteren Finanzierungsbedingungen führen. Das aktuelle Rating erlaubt Continental, weiter ihren Handlungsspielraum nutzen zu können, der sich bei einem merklich schlechteren Rating einengen würde.

Umfassende Investor-Relations-Aktivitäten

Unsere Investor-Relations-Arbeit sorgt für einen transparenten und kontinuierlichen Informationsaustausch mit dem Kapitalmarkt. Während des Berichtszeitraums wurden institutionelle Anleger (Aktionäre und Bondholder), private Aktionäre und Analysten zeitnah und umfassend über das Unternehmen informiert. Das IR-Team führte insgesamt 553 (Vj. 494) Einzel- und Gruppengespräche. Sie wurden häufig durch Präsentationen des Vorstandsvorsitzenden bzw. des Finanzvorstands begleitet. Ein besonderes Highlight war im Mai 2007 eine gemeinsame Veranstaltung mit der Division Automotive Systems im ADAC Fahrsicherheitszentrum Grevenbroich, die erstmals ausschließlich Investoren vorbehalten war. Hierbei wurden die strategische Ausrichtung und die wichtigsten Produktneuheiten von Automotive Systems vorgestellt. Die Resonanz war groß: Die anwesenden Aktionäre repräsentierten ca. 20 % des investierten Kapitals. Andere Investoren besuchten außerdem unsere inländischen Fertigungsstätten. Dabei standen unsere Aktivitäten in den Bereichen Hybridantriebe und Telematics im Mittelpunkt des Interesses.

2008 ist geplant, einen Capital Markets Day durchzuführen. Hauptthemen sollen neben der Integration der Siemens VDO Automotive AG in den Continental-Konzern, die drei neu gebildeten Divisionen Chassis & Safety, Powertrain und Interior sein. Dabei werden insbesondere die neuen Produkte der drei Einheiten im Mittelpunkt stehen.

Die Bedeutung des Internets als Instrument unserer Finanzkommunikation hat weiter zugenommen. Das sorgfältig aufbereitete Informationsangebot auf unserer Homepage wurde im Berichtsjahr intensiv genutzt. Auf den Investor-Relations-Seiten von Continental unter www.continental-corporation.com können alle veröffentlichten Unternehmensdaten, die anstehenden Termine

und die Ansprechpartner abgerufen werden. Die Kontaktaufnahme zum Investor-Relations-Team ist jederzeit via Internet unter ir@conti.de möglich.

Die Qualität unserer Investor-Relations-Aktivitäten findet weiterhin allgemeine Anerkennung. So haben wir im Berichtsjahr vom renommierten Magazin Institutional Investor die Auszeichnung „Leading paneuropean quoted company for IR in Autos & Automotive components 2007“ erhalten. Damit wurde das IR-Team von Continental für die aus Investoren-Sicht beste Investor-Relations-Arbeit im europäischen Auto- und Auto-Parts-Sektor geehrt.

Hauptversammlung mit erneut gestiegener Teilnahme

Auf der Hauptversammlung am 24. April 2007 waren rund 47 % des Grundkapitals vertreten. Dies entspricht einer Steigerung im Vergleich zum Vorjahr um 7 Prozentpunkte. Bei der Abstimmung über alle Tagesordnungspunkte folgte die Hauptversammlung mit großer Mehrheit den Vorschlägen der Verwaltung.

Aktionärsverteilung

Gemäß den gesetzlichen Bestimmungen haben wir im Laufe des Jahres 2007 mitgeteilte Veränderungen unseres Aktionärskreises nach den Vorschriften des Wertpapierhandelsgesetzes (WpHG) bekannt gegeben. Nähere Angaben zu diesen einzelnen Aktionären, die mehr als 3 % der Aktien der Continental AG halten, sowie zu den Veränderungen im Laufe des Jahres 2007 finden Sie im Anhang unter Nr. 38.

Im Rahmen einer Aktionärsidentifikation, die zum Berichtsjahresende durchgeführt wurde, konnten 83,6 % aller Aktien identifiziert werden, die ausschließlich institutionellen Investoren zugeordnet sind. Auf Grundlage dieser Analyse ergibt sich folgende regionale Verteilung unserer Aktien. Ergänzend ist die Verteilung der Investorengespräche unserer Investor-Relations-Arbeit im Rahmen von Konferenzen und Roadshows in der jeweiligen Region für das Gesamtjahr genannt.

	Prozentualer Anteil der Investoren	Prozentualer Anteil der Investorengespräche
Nordamerika	33,7	35,2
Großbritannien/Irland	26,6	35,9
Deutschland	12,4	12,7
Europa ohne Deutschland	9,7	14,1
Japan	0,9	2,0
Übrige Länder	0,4	0,2

(16,4 % nicht identifizierte institutionelle oder private Aktionäre.)

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,



Dr. Hubertus von Grünberg
Vorsitzender des Aufsichtsrats

der Aufsichtsrat der Continental AG hat auch im Geschäftsjahr 2007 den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens beraten und überwacht. In Entscheidungen von grundsätzlicher Bedeutung für das Unternehmen war der Aufsichtsrat nach Maßgabe von Satzung und gesetzlichen Vorschriften eingebunden. Der Vorstand hat dem Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über Strategie, Entwicklung und wichtige Geschäftsvorfälle der Gesellschaft und des Konzerns sowie die damit verbundenen Chancen und Risiken berichtet. Neben diesen Berichten haben sich der Aufsichtsrat, das Präsidium und der Prüfungsausschuss in ihren Sitzungen und gesonderten Besprechungen eingehend über die Angelegenheiten des Unternehmens informiert und sie diskutiert. Die Mitglieder des Aufsichtsrats standen dem Vorstand auch außerhalb der Sitzungen beratend zur Verfügung. Darüber hinaus gab es einen regelmäßigen Informations- und Gedankenaustausch zwischen dem Aufsichtsrats- und dem Vorstandsvorsitzenden.

Im Berichtsjahr fanden vier turnusmäßige Sitzungen und eine außerordentliche Sitzung des Aufsichtsrats statt. Kein Mitglied hat mehr als die Hälfte der Sitzungen versäumt. Das Präsidium tagte im Berichtsjahr achtmal und der Prüfungsausschuss (Audit Committee) fünfmal. Der ständige Ausschuss nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz musste nicht zusammenkommen. Aufgrund einer Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex hat der Aufsichtsrat 2007 einen Nominierungsausschuss gebildet, der nur aus Anteilseignervertretern besteht und die Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung vorbereiten soll. Er hat noch nicht getagt. Weitere Ausschüsse bestehen nicht.

Wichtigstes Thema des vergangenen Jahres war auch für den Aufsichtsrat der Erwerb der Siemens VDO. In einer außerordentlichen Sitzung am 25. Juli 2007 hat sich der Aufsichtsrat eingehend mit der Transaktion befasst und ihr zugestimmt. Er unterstützt diesen bedeutenden Schritt in der Entwicklung der Continental. Die Akquisitionen einer Mehrheit an der Matador Rubber

Group und der Automotive Products Italia S. r. l. gehörten zu den weiteren Angelegenheiten, die der Aufsichtsrat behandelte und genehmigte. Daneben hat der Aufsichtsrat wie in den vergangenen Jahren wiederholt die strategische Entwicklung und Ausrichtung des Unternehmens allgemein und die strategische Planung der Divisionen diskutiert. Auch die Maßnahmen zur vollständigen Integration der ContiTech AG waren Gegenstand unserer Beratungen. Die regelmäßige Berichterstattung über die Pkw-Reifenaktivitäten in Nordamerika hat erfreulicherweise deren positive Entwicklung bestätigt.

Die von der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex 2007 verabschiedeten Änderungen des Kodex nahm der Aufsichtsrat erneut zum Anlass, sich mit der Corporate Governance bei Continental zu befassen. Einzelheiten dazu entnehmen Sie bitte dem Corporate-Governance-Bericht (S. 16 ff.). Auch das Thema „Compliance“ haben Aufsichtsrat und Prüfungsausschuss mit dem Vorstand eingehend beraten. Darüber hinaus wurde wieder die regelmäßige Befragung der Mitglieder zur Effizienz des Aufsichtsrats durchgeführt, die das gute Ergebnis der vorangegangenen Überprüfung bestätigt hat.

Ein Schwerpunkt aller Sitzungen des Aufsichtsratsplenums und des Prüfungsausschusses waren einmal mehr die fortlaufende und detaillierte Unterrichtung über die Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung des Konzerns und der einzelnen Divisionen sowie über die Finanzlage des Unternehmens. Der Aufsichtsrat ließ sich vom Vorstand insbesondere Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und definierten Zielen erläutern.

Im Prüfungsausschuss wurden zudem die wesentlichen Risiken, die im Risikomanagementsystem erfasst sind, dargestellt und die dazu vom Vorstand beschlossenen Maßnahmen beraten. Vor Veröffentlichung der Quartalsberichte hat der Prüfungsausschuss die Ergebniszahlen der jeweiligen Quartale sowie den Ausblick auf das Gesamtjahr eingehend erörtert und kritisch hinterfragt. In der Sitzung im Dezember 2007 erörterte der Aufsichtsrat die Finanz- und Investitionsplanung für das Geschäftsjahr 2008 sowie den Langfristplan bis 2012 und genehmigte das Budget für das Jahr 2008.

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss 2007, der Konzernabschluss 2007 und der Bericht zur Lage der Gesellschaft und des Konzerns wurden unter Ein-

beziehung der Buchführung und des Risikofrüherkennungssystems von der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hannover, geprüft. Der Konzernabschluss 2007 der Continental AG wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt. Der Abschlussprüfer erteilte uneingeschränkte Bestätigungsvermerke.

Zum Risikofrüherkennungssystem hat der Abschlussprüfer festgestellt, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 Aktiengesetz erforderlichen Maßnahmen getroffen hat und dass das Risikofrüherkennungssystem der Gesellschaft geeignet ist, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden, frühzeitig zu erkennen.

Die Jahresabschlussunterlagen und Prüfungsberichte wurden am 20. Februar 2008 im Prüfungsausschuss mit Vorstand und Wirtschaftsprüfer erörtert. Außerdem wurden sie in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 7. März 2008 ausführlich behandelt. Die erforderlichen Unterlagen waren rechtzeitig vor diesen Sitzungen verteilt worden, sodass ausreichend Gelegenheit zu ihrer Prüfung bestand. Bei den Beratungen des Jahresabschlusses und des Konzernabschlusses war der Abschlussprüfer anwesend. Er berichtete über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfungen und stand dem Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Auf der Basis seiner eigenen Prüfung des Jahresabschlusses, des Konzernabschlusses, des Lageberichts, des Konzernlageberichts, des Vorschlags für die Verwendung des Bilanzgewinns sowie auf der Basis des Berichts und der Empfehlung des Prüfungsausschusses hat sich der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung

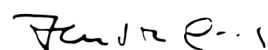
durch den Abschlussprüfer angeschlossen. Einwendungen waren nicht zu erheben. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss gebilligt. Der Jahresabschluss ist damit festgestellt. Der Aufsichtsrat hat dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns zugestimmt.

Im Berichtszeitraum gab es eine personelle Veränderung im Vorstand. Am 24. April 2007 hat der Aufsichtsrat Herrn Thomas Sattelbergers einvernehmlichen Ausscheiden aus dem Vorstand zum 2. Mai 2007 zugestimmt. Gleichzeitig hat der Aufsichtsrat Herrn Heinz-Gerhard Wente zum Mitglied des Vorstands und Arbeitsdirektor bestellt. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Sattelberger für seinen Beitrag zum Erfolg des Unternehmens.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und den Arbeitnehmervertretungen, die mit großem Einsatz unter schwierigen Bedingungen erneut ein hervorragendes Ergebnis für das Unternehmen erarbeitet haben. Ihnen, unseren Aktionärinnen und Aktionären, gilt unser besonderer Dank für das dem Unternehmen entgegengebrachte Vertrauen.

Hannover, im März 2008

Für den Aufsichtsrat
Mit freundlichen Grüßen
Ihr



Dr. Hubertus von Grünberg
Vorsitzender

Mitglieder des Aufsichtsrats

Dr. Hubertus von Grünberg, Vorsitzender

Werner Bischoff*, stellv. Vorsitzender

Dr. h. c. Manfred Bodin

Dr. Diethart Breipohl

Michael Deister*

Dr. Michael Frenzel

Prof. Dr.-Ing. E. h. Hans-Olaf Henkel

Michael Iglhaut*

Hartmut Meine*

Dirk Nordmann*

Jan P. Oosterveld

Dr. Thorsten Reese*

Jörg Schönfelder*

Jörg Schustereit*

Fred G. Steingraber

Prof. Dipl.-Ing. Jürgen Stockmar

Christian Streiff

Dr. Bernd W. Voss

Dieter Weniger*

Erwin Wörle*

* Vertreter der Arbeitnehmer

Corporate-Governance-Grundsätze des Continental-Konzerns

Die Corporate-Governance-Grundsätze sind integraler Bestandteil der Unternehmensführung. Sie dienen der Verwirklichung einer verantwortlichen, auf Wertschaffung ausgerichteten Leitung des Konzerns.

Vorstand und Aufsichtsrat verstehen gute Corporate Governance als Kernstück der Unternehmensführung, die im Interesse aller Stakeholder auf eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts ausgerichtet ist. Sie obliegt nach Gesetz und Satzung den Organen der Gesellschaft, also der Hauptversammlung, dem Aufsichtsrat und dem Vorstand. Die Corporate-Governance-Grundsätze der Continental AG, die im Internet unter www.continental-corporation.com veröffentlicht sind, lehnen sich eng an den Deutschen Corporate Governance Kodex an. Sie sind zusammen mit den „Basics“, in denen wir schon seit 1989 unsere Unternehmensziele und Leitlinien festhalten, und unserem Verhaltenskodex wesentliche Grundlage für die Unternehmensleitung und -kontrolle bei Continental.

Die Organe der Gesellschaft

Die Aktionäre nehmen ihre Rechte in der Hauptversammlung wahr und üben dort ihr Stimmrecht aus. Jede Aktie der Continental AG gewährt eine Stimme. Es gibt keine Aktien mit Mehrfach- oder Vorzugsstimmrechten. Ein Höchststimmrecht existiert ebenfalls nicht.

Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Seine Mitglieder tragen gemeinsam die Verantwortung für die Unternehmensleitung. Die Federführung in der Gesamtleitung und der Geschäftspolitik des Unternehmens hat der Vorstandsvorsitzende. Er wirkt auf die Einheitlichkeit der Geschäftsführung im Vorstand hin und koordiniert die Arbeit der Vorstandsmitglieder.

Der Aufsichtsrat bestellt, überwacht und berät den Vorstand. In Entscheidungen, die von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen sind, ist der Aufsichtsrat unmittelbar eingebunden, denn bestimmte Angelegenheiten der Geschäftsführung bedürfen nach Maßgabe von Gesetz und Satzung seiner Zustimmung. Der Aufsichtsratsvorsitzende koordiniert die Arbeit im Aufsichtsrat und nimmt seine Belange nach außen wahr. Er steht mit dem Vorstand, insbesondere mit dessen Vorsitzendem, in regelmäßigem Kontakt und berät mit ihm insbe-

sondere die Strategie, die Geschäftsentwicklung und das Risikomanagement des Unternehmens.

Der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse

Der Aufsichtsrat besteht aus 20 Mitgliedern. So sehen es das Mitbestimmungsgesetz und die Satzung der Gesellschaft vor. Je zur Hälfte werden die Aufsichtsratsmitglieder von den Aktionären in der Hauptversammlung und von den Arbeitnehmern der Continental AG und der von ihr abhängigen deutschen Konzernunternehmen gewählt. Der Aufsichtsratsvorsitzende ist Vertreter der Anteilseigner. Er hat bei Stimmengleichheit ein entscheidendes Zweitstimmrecht. Die Anteilseignervertreter und die Arbeitnehmervertreter sind gleichermaßen dem Unternehmensinteresse verpflichtet. Angaben zu den Mitgliedern des Aufsichtsrats enthält dieser Geschäftsbericht auf den Seiten 200 f.

Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben. Im Rahmen von Gesetz und Satzung enthält sie unter anderem nähere Bestimmungen zur Verschwiegenheitspflicht, zum Umgang mit Interessenkonflikten und zu den Berichtspflichten des Vorstands.

Der Aufsichtsrat hat zurzeit vier Ausschüsse: den Präsidialausschuss, den Prüfungsausschuss, den Nominierungsausschuss und den Vermittlungsausschuss. Die Mitglieder der Ausschüsse sind auf Seite 201 aufgeführt.

Der Präsidialausschuss besteht aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, seinem Stellvertreter und den beiden weiteren Mitgliedern des Vermittlungsausschusses. Der Präsidialausschuss ist in erster Linie zuständig für Abschluss, Beendigung und Änderung von Anstellungsverträgen, d. h. auch für die Vergütung, und sonstige Vereinbarungen mit Mitgliedern des Vorstands.

Die Aufgaben des Prüfungsausschusses (Audit Committee) konzentrieren sich auf Rechnungslegung, Abschlussprüfung und Compliance. Er befasst sich insbesondere mit der vorbereitenden Prüfung des Jahresabschlusses, des Konzernabschlusses sowie des Risiko-

managementsystems und gibt dazu seine Empfehlung an das Plenum des Aufsichtsrats zur Beschlussfassung nach § 171 Abs. 1 AktG. Er berät außerdem die Entwürfe der Zwischenberichte der Gesellschaft und ist dafür zuständig, die erforderliche Unabhängigkeit des Abschlussprüfers sicherzustellen, den Prüfungsauftrag an den Abschlussprüfer zu erteilen, gegebenenfalls Prüfungsschwerpunkte zu bestimmen und das Honorar zu vereinbaren. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Herr Dr. Voss, verfügt als ehemaliger Finanzvorstand der Dresdner Bank über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren. Ein ehemaliges Vorstandsmitglied und der Aufsichtsratsvorsitzende können nicht Vorsitzender des Prüfungsausschusses sein.

Der Nominierungsausschuss ist dafür zuständig, dem Aufsichtsrat geeignete Kandidaten für seine Wahlvorschläge an die Hauptversammlung vorzuschlagen. Er ist ausschließlich mit Anteilseignervertretern besetzt.

Der Vermittlungsausschuss hat nach § 31 Abs. 3 Satz 1 MitbestG nur eine Aufgabe: Falls ein Vorschlag zur Bestellung eines Mitglieds des Vorstands im ersten Wahlgang nicht die gesetzlich vorgeschriebene Zweidrittelmehrheit findet, muss der Vermittlungsausschuss einen Vorschlag für die Bestellung machen.

Der Aufsichtsrat berichtet über seine Arbeit und die seiner Ausschüsse im vergangenen Geschäftsjahr auf den Seiten 13 f.

Der Vorstand

Der Vorstand besteht zurzeit aus sieben Mitgliedern. Angaben über die Mitglieder und ihre Ressorts finden Sie auf der Seite 199.

Die Zuständigkeiten des Vorstandsvorsitzenden und der anderen Vorstandsmitglieder regelt die Geschäftsordnung des Vorstands. Sie beschreibt auch die wesentlichen Angelegenheiten des Unternehmens und der Konzerngesellschaften, die eine Entscheidung des Vorstands erfordern. Für bedeutende Maßnahmen der Geschäftsleitung legt die Satzung in § 14 Zustimmungsvorbehalte des Aufsichtsrats fest.

Rechnungslegung

Seit dem Geschäftsjahr 2005 wird die Rechnungslegung des Continental-Konzerns nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) vorgenommen. Nähere

Erläuterungen zu den IFRS enthält dieser Geschäftsbericht im Konzernanhang unter der Nr. 2. Grundlage des Jahresabschlusses der Continental AG sind die Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB).

Risikomanagement

Die Risikosituation von Continental wird mithilfe eines konzernweiten Risikomanagementsystems analysiert und gesteuert. Es dient der Früherkennung von Entwicklungen, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden können. Einzelheiten dazu finden Sie auf den Seiten 102 ff.

Transparente und zeitnahe Kommunikation

Continental legt Wert auf eine schnelle Kommunikation. Aktionäre, Analysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit werden regelmäßig über die Lage und über wesentliche Entwicklungen im Unternehmen unterrichtet. Alle Aktionäre werden gleich behandelt, d. h. sie erhalten unverzüglich Zugang zu sämtlichen Informationen, die Finanzanalysten und vergleichbare Adressaten bekommen haben. Als zeitnahe Informationsquelle steht insbesondere das Internet zur Verfügung. Die Termine der wesentlichen wiederkehrenden Veröffentlichungen und Veranstaltungen (Geschäftsbericht, Zwischenberichte, Hauptversammlung, Presse- und Analystenkonferenzen) werden in einem Finanzkalender mit ausreichendem Zeitvorlauf publiziert. Die bisher bekannten Termine für 2008 und 2009 stehen auf der hinteren Umschlagseite und im Internet unter www.continental-corporation.com.

Corporate-Governance-Grundsätze der Continental AG

Die Corporate-Governance-Grundsätze sind auch 2007 wieder Gegenstand der Beratungen von Aufsichtsrat und Vorstand gewesen. Anlass waren insbesondere die am 14. Juni 2007 von der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex beschlossenen Änderungen des Kodex. Aufsichtsrat und Vorstand haben entschieden, die meisten Änderungen für die Continental zu übernehmen.

Erklärung nach § 161 AktG und Abweichungen vom Deutschen Corporate Governance Kodex

Am 28. September 2007 haben Vorstand und Aufsichtsrat die jährliche Erklärung nach § 161 AktG abgegeben. Sie besagt, dass den vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des elektronischen Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex ent-

sprochen wurde und wird bzw. welche Empfehlungen nicht angewendet wurden oder werden. Die Erklärung ist den Aktionären auf der Internetseite von Continental dauerhaft zugänglich gemacht worden. Dort befinden sich auch frühere Erklärungen nach § 161 AktG.

Vorstand und Aufsichtsrat haben sich in den Corporate-Governance-Grundsätzen der Continental AG verpflichtet, nicht nur Abweichungen von Kodex-Empfehlungen, sondern auch von Anregungen zu erläutern.

a) Abweichungen von Empfehlungen

Die Empfehlung nach Ziff. 2.3.2, allen in- und ausländischen Finanzdienstleistern, Aktionären und Aktionärsvereinigungen die Einberufung der Hauptversammlung mitsamt den Einberufungsunterlagen auf elektronischem Wege zu übermitteln, kann die Gesellschaft nicht erfüllen. Die Aktien der Gesellschaft lauten auf den Inhaber (§ 5 der Satzung), sodass eine vollständige Feststellung der Empfänger nicht möglich ist.

Ziff. 4.2.3 Abs. 2 Satz 4 und Abs. 3: Der Aktienoptionsplan 1999 (nähere Erläuterungen im Konzernanhang unter der Nr. 22) enthält keine Begrenzungsmöglichkeit für außerordentliche, nicht vorhergesehene Entwicklungen. Da dieser Plan bereits ausgeschöpft ist, erschien eine nachträgliche Vereinbarung eines solchen „Caps“ nicht sinnvoll. Der von der Hauptversammlung am 14. Mai 2004 beschlossene Aktienoptionsplan sieht eine Begrenzungsmöglichkeit vor.

Ziff. 5.4.3 Satz 1 des Kodex verlangt, Wahlen zum Aufsichtsrat immer als Einzelwahl durchzuführen. In den meisten deutschen Aktiengesellschaften, auch bei Continental, wird jedoch seit vielen Jahren die Abstimmung über eine Kandidatenliste praktiziert. Das hat in den Hauptversammlungen der Continental nie zu Beanstandungen geführt. Die Abstimmungsvorgänge in der Hauptversammlung verlaufen dadurch konzentrierter und effizienter. Wenn ein Aktionär Einzelwahl wünscht, kann er sie in der Hauptversammlung beantragen. Dann entscheidet der Versammlungsleiter, ob er dem Antrag ohne Weiteres stattgibt oder nur, wenn sich ihm eine Mehrheit der Hauptversammlung anschließt. Wir meinen, dass sich diese Flexibilität bewährt hat. Sie entspricht dem Interesse der Aktionäre.

Nach Ziff. 5.4.4 des Kodex soll der Wechsel des bisherigen Vorstandsvorsitzenden oder eines Vorstandsmit-

glieds in den Aufsichtsratsvorsitz oder den Vorsitz eines Aufsichtsratsausschusses nicht die Regel sein. Wir meinen, die Hauptversammlung sollte von Fall zu Fall uneingeschränkt entscheiden können, ob ein solcher Wechsel sinnvoll ist. Entscheidend ist die Frage, ob ein Kandidat ausreichend qualifiziert und unabhängig für ein Aufsichtsratsamt ist. Selbstverständlich muss ein Vorschlag, ein Mitglied des Vorstands in den Aufsichtsrat zu wählen, jeweils besonders begründet werden. Übernommen haben wir die Empfehlung, den Aktionären Kandidaten-vorschläge für den Aufsichtsratsvorsitz bekannt zu geben (Ziff. 5.4.3 Satz 3). Dadurch ist ein Höchstmaß an Transparenz gewährleistet.

b) Abweichungen von Anregungen

Ziff. 2.3.4: Bisher haben die Aktionäre nicht die Möglichkeit, die Hauptversammlung über Kommunikationsmedien, z. B. das Internet, zu verfolgen. Die Satzung lässt eine vollständige oder teilweise Übertragung der Hauptversammlung über elektronische Medien zwar grundsätzlich zu, wir meinen aber, dass Kosten und Nutzen hier in keinem sinnvollen Verhältnis stehen. Wir verzichten deshalb darauf.

Ziff. 4.2.3 Absatz 3 regt an, beim Abschluss von Vorstandsverträgen keine Abfindungszahlungen für den Fall der vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund zu vereinbaren, die eine bestimmte Grenze überschreiten. Die Vorstandsverträge der Continental enthalten keine Regelungen über Abfindungszahlungen in diesen Fällen. In der Vergangenheit sind allerdings teilweise Abfindungen vereinbart worden, die über die vom Kodex festgelegten Grenzen hinausgingen.

Ziff. 5.1.2 Abs. 2 Satz 1: Neue Mitglieder des Vorstands sind auch bei ihrer Erstbestellung überwiegend für eine Amtszeit von fünf Jahren bestellt worden. Der Aufsichtsrat hält dies im Interesse des Unternehmens für angebracht, weil auf diesem Wege eher Kandidaten gewonnen werden können, die unseren hohen Anforderungen entsprechen.

Ziff. 5.4.4: Alle Mitglieder des Aufsichtsrats werden zum gleichen Zeitpunkt für gleiche Amtsperioden gewählt. Es gibt keine „staggered terms“. Wir meinen, dass dies eine kontinuierlichere Aufsichtsratsarbeit ermöglicht. Etwaigen Veränderungserfordernissen konnte bisher auch auf andere Weise Rechnung getragen werden.

Vergütungsbericht

Vergütung des Vorstands

Vergütungsvereinbarungen mit dem Vorstand fallen in den Zuständigkeitsbereich des Präsidialausschusses. Auf seinen Vorschlag hin berät das Plenum des Aufsichtsrats über die Struktur des Vergütungssystems und überprüft sie regelmäßig. Die Vergütung der Mitglieder des Vorstands besteht aus folgenden Elementen:

Jedes Vorstandsmitglied erhält Jahresfestbezüge, die in zwölf Monatsraten gezahlt werden. Dieses Fixum ist seit 2004 grundsätzlich nicht angehoben worden. Allerdings wurde das Fixum 2007 in zwei Fällen aufgrund der erheblichen Erweiterung des Verantwortungsbereichs nach Erwerb der Siemens VDO erhöht. Eine allgemeine Anpassung wird frühestens 2010 erfolgen.

Daneben bekommt jedes Vorstandsmitglied eine variable Vergütung. Sie hängt einerseits von der ausgeschütteten Dividende ab. Sollte sich die Ausschüttungsrate signifikant erhöhen, kann der Präsidialausschuss die Berechnungsgrundlagen neu festsetzen. Andererseits knüpft die Tantieme an das Erreichen bestimmter, individuell vereinbarter Ziele an, die sich auf Kennzahlen des jeweiligen Aufgabenbereichs beziehen. Dieser Teil der variablen Vergütung ist auf einen Höchstbetrag begrenzt, der vom jeweiligen Fixum abhängt. Darüber hinaus kann im Einzelfall ein spezieller Bonus für besondere Projekte vereinbart werden.

Außerdem erhalten die Mitglieder des Vorstands Nebenleistungen. Dazu gehören die Erstattung von Auslagen einschließlich den in der Regel befristeten Zahlungen bei einer betrieblich veranlassten doppelten Haushaltsführung oder bei Tätigkeiten im Ausland, die Stellung eines Dienstwagens und Versicherungsprämien für eine Gruppenunfall- und eine Vermögensschadenhaftpflichtversicherung („D & O-Versicherung“). Die D & O-Versicherung sieht einen angemessenen Selbstbehalt vor. Die Vorstandsmitglieder müssen die Nebenleistungen selbst versteuern.

Im Übrigen wurden den Mitgliedern des Vorstands im Berichtsjahr Bezugsrechte im Rahmen des Aktienoptionsplans 2004 gewährt.

Für den Fall einer unverschuldeten Dienstunfähigkeit ist außerdem die befristete Fortzahlung der Bezüge vereinbart worden. Die Herren Wennemer, Dr. Hippe, Kozyra, Dr. Neumann, Dr. Nikolin und Wente haben bei Beendigung ihres Dienstvertrages, außer bei Kündigung oder

einvernehmlicher Aufhebung, für sechs Monate Anspruch auf ein Übergangsgeld. Es bemisst sich nach dem zuletzt bezogenen Jahresfestgehalt und dem Durchschnitt der variablen Vergütung der letzten drei Geschäftsjahre. Allen Vorstandsmitgliedern ist ein Ruhegehalt zugesagt, das nicht ausschließlich an den Eintritt eines Versorgungsfalls geknüpft ist, sondern auch bei Nichtverlängerung des Dienstvertrags einsetzt, wenn das Vorstandsmitglied dazu nicht durch eigenes schuldhaftes Verhalten Anlass gegeben hat. Den Herren Wennemer, Dr. Hippe, Dr. Neumann und Dr. Nikolin steht das Ruhegehalt auch bei vorzeitiger Beendigung ihres Dienstvertrages zu. Das maximal erreichbare Ruhegehalt beträgt 50 % der zuletzt bezahlten Festbezüge und 12 % der durchschnittlichen Tantieme der letzten fünf Geschäftsjahre. Pro Dienstjahr erlangt ein Mitglied des Vorstands eine Versorgungsanwartschaft in Höhe von 10 % des maximalen Ruhegehaltsanspruchs, bis nach zehn Jahren der volle Anspruch erreicht wird. Den Herren Wennemer, Dr. Hippe, Dr. Neumann und Dr. Nikolin ist eine Anpassung des Ruhegehalts nach Eintritt des Versorgungsfalls bei Änderung des Verbraucherpreisindex um 5 % zugesagt, ansonsten erfolgt sie nach § 16 BetrAVG. Ein Übergangsgeld oder anderweitige Einkünfte werden auf das Ruhegehalt angerechnet.

Es existieren keine Entschädigungsvereinbarungen mit den Mitgliedern des Vorstands für den Fall eines Übernahmeangebotes oder eines Kontrollwechsels bei der Gesellschaft. Von Dritten sind ihnen Leistungen im Hinblick auf ihre Tätigkeit im Vorstand weder zugesagt noch im Geschäftsjahr 2007 gewährt worden.

Die Gesamtbezüge jedes einzelnen Mitglieds des Vorstands für das Geschäftsjahr, aufgeteilt in fixe und variable Bestandteile, und der jeweilige Pensionsaufwand im vergangenen Geschäftsjahr sowie die Anzahl und der Wert der gewährten Bezugsrechte aus Aktienoptionsplänen ergeben sich aus der nachstehenden Tabelle. Die weiteren Einzelheiten der Aktienoptionspläne sind im Konzernanhang unter der Nr. 22 erläutert.

Vorstandsvergütungen 2007

Tsd €	Vergütungskomponenten				Bezugsrechte ³		Pensionen
	fixe ¹	variable	langfristige Kompo- nente ²	gesamt	Anzahl	Compen- sation Cost ⁴	Service Cost 2007 ⁵
M. Wennemer	752	1.824	1.085	3.661	30.000	795	633
Dr. A. Hippe	502	1.501	724	2.727	20.000	525	193
G. Lerch	475	1.357	724	2.556	20.000	293	0
Dr. K.-T. Neumann	544	1.396	724	2.664	20.000	361	298
Dr. H.-J. Nikolin	476	1.115	724	2.315	20.000	515	168
T. Sattelberger (bis 02.05.2007)	164	383	0	547	0	128	178
Heinz-Gerhard Wente (ab 03.05.2007)	307	737	238	1.282	6.600	117	39
W. L. Kozyra (Stellv.)	319	741	560	1.620	15.480	301	211
Summe	3.539	9.054	4.779	17.372	132.080	3.035	1.720

¹ Die fixen Vergütungskomponenten beinhalten neben Bezügen in Geld auch unbare Elemente (u.a. Kraftfahrzeugüberlassung, Versicherungen, Übernahme von Umzugskosten).

² Marktwert der im Jahr 2007 gewährten Bezugsrechte.

³ Die 2007 gewährten Bezugsrechte betreffen den Aktienoptionsplan 2004.

⁴ Im Konzernabschluss gebuchter Personalaufwand im Geschäftsjahr 2007 (Compensation Costs) für die im Rahmen der Aktienoptionspläne im abgelaufenen oder vorangegangenen Geschäftsjahren gewährten Bezugsrechte.

⁵ Der nach internationaler Rechnungslegung ermittelte Pensionsaufwand für das abgeschlossene Geschäftsjahr.

Vorstandsvergütungen 2006

Tsd €	Vergütungskomponenten				Bezugsrechte ³		Pensionen
	fixe ¹	variable	langfristige Kompo- nente ²	gesamt	Anzahl	Compen- sation Cost ⁴	Service Cost 2006 ⁵
M. Wennemer	750	1.824	947	3.521	30.000	570	626
Dr. A. Hippe	488	1.130	632	2.250	20.000	369	199
G. Lerch	467	1.743	316	2.526	10.000	143	223
Dr. K.-T. Neumann	471	1.084	632	2.187	20.000	148	221
Dr. H.-J. Nikolin	474	1.061	632	2.167	20.000	352	167
T. Sattelberger (bis 02.05.2007)	474	1.130	632	2.236	20.000	310	521
W. L. Kozyra (Stellv. seit 22.02.2006)	307	639	313	1.259	9.900	164	186
Summe	3.431	8.611	4.104	16.146	129.900	2.056	2.143

¹ Die fixen Vergütungskomponenten beinhalten neben Bezügen in Geld auch unbare Elemente (u. a. Kraftfahrzeugüberlassung, Versicherungen, Übernahme von Umzugskosten).

² Im Geschäftsbericht 2006 waren in den Gesamtbezügen des Vorstands unter der langfristigen Komponente die Compensation Cost 2006 enthalten. Zum Zweck der Vergleichbarkeit wurden im Berichtsjahr die Marktwerte der 2006 gewährten Bezugsrechte berücksichtigt.

³ Die 2006 gewährten Bezugsrechte betreffen den Aktienoptionsplan 2004.

⁴ Im Konzernabschluss gebuchter Personalaufwand im Geschäftsjahr 2006 (Compensation Costs) für die im Rahmen der Aktienoptionspläne im abgelaufenen oder vorangegangenen Geschäftsjahren gewährten Bezugsrechte.

⁵ Der nach internationaler Rechnungslegung ermittelte Pensionsaufwand für das abgeschlossene Geschäftsjahr.

Aktienoptionsplan 1999

Im Geschäftsjahr 2007 wurden von Herrn Wente 2.000 Bezugsrechte (durchschnittliche Ausübungshürde 21,14 €) ausgeübt, die ihm noch als Mitglied des Kreises der Oberen Führungskräfte des Konzerns eingeräumt waren. Ansonsten besaßen die Mitglieder des Vorstandes keine Bezugsrechte mehr aus dem Aktienoptionsplan 1999.

Nach Berücksichtigung der Performance-Abschläge und der Outperformance-Abschläge betrug der durchschnittliche Ausübungspreis 9,15 €.

Aktienoptionsplan 2004		Bestand am 01.01.	Ausgeübt	Gewährt	Verfallen	Bestand am 31.12.	Ausübbar am 31.12.¹
M. Wennemer	Anzahl Bezugsrechte	85.000	25.000	30.000	—	90.000	—
	Durchschnittliche Ausübungshürde (€/Stück)	69,07	43,10	118,65	—	92,81	—
Dr. A. Hippe	Anzahl Bezugsrechte	55.000	15.000	20.000	—	60.000	—
	Durchschnittliche Ausübungshürde (€/Stück)	69,86	43,10	118,65	—	92,81	—
G. Lerch	Anzahl Bezugsrechte	22.600	6.000	20.000	—	36.600	—
	Durchschnittliche Ausübungshürde (€/Stück)	71,88	43,10	118,65	—	102,15	—
Dr. K.-T. Neumann	Anzahl Bezugsrechte	25.000	—	20.000	—	45.000	—
	Durchschnittliche Ausübungshürde (€/Stück)	86,64	—	118,65	—	100,86	—
Dr. H.-J. Nikolin	Anzahl Bezugsrechte	52.000	12.000	20.000	—	60.000	—
	Durchschnittliche Ausübungshürde (€/Stück)	71,40	43,10	118,65	—	92,81	—
T. Sattelberger (bis 02.05.2007)	Anzahl Bezugsrechte	46.000	—	—	46.000	—	—
	Durchschnittliche Ausübungshürde (€/Stück)	75,10	—	—	75,10	—	—
H.-G. Wente (ab 03.05.2007)	Anzahl Bezugsrechte	19.200	—	6.600	—	25.800	6.000
	Durchschnittliche Ausübungshürde (€/Stück)	68,47	—	118,65	—	81,31	18,74
W. L. Kozyra (Stellv.)	Anzahl Bezugsrechte	28.800	9.000	15.480	—	35.280	—
	Durchschnittliche Ausübungshürde (€/Stück)	68,47	43,10	118,65	—	96,96	—

¹ Für die ausübenden Optionen wird hier der durchschnittliche Ausübungspreis angegeben.

Nach Berücksichtigung der Performance-Abschläge und der Outperformance-Korrektur betrug der durchschnittliche Ausübungspreis 18,74 €.

Aus dem Aktienoptionsplan 2004 eingeräumte Bezugsrechte konnten erstmals 2007 ausgeübt werden.

Vergütung des Aufsichtsrats

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist in § 16 der Satzung geregelt. Sie hat ebenfalls einen fixen und einen variablen Bestandteil. Der variable Teil hängt vom Konzernergebnis pro Aktie für das abgelaufene Geschäftsjahr ab. Vorsitz und stellvertretender Vorsitz des Aufsichtsrats und Vorsitz und Mitgliedschaft in Ausschüssen haben eine höhere Vergütung zur Folge. Daneben werden Sitzungsgelder gezahlt und die Auslagen erstattet. Die D & O-Versicherung deckt auch die Mitglieder des Aufsichtsrats. Entsprechend ihrer Aufgaben ist der angemessene Selbstbehalt allerdings geringer als beim Vorstand.

Die nach diesen Vorschriften für 2007 gewährten Bezüge der Aufsichtsratsmitglieder sind in der nachstehenden Tabelle wiedergegeben.

Aktienbesitz von Aufsichtsrat und Vorstand/Directors' Dealings

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands besaßen im Jahr 2007 und bis einschließlich 1. Februar 2008 Aktien mit einem Anteil von insgesamt weniger als 1 % am Grundkapital der Gesellschaft. Im Geschäftsjahr 2007 hat die Continental AG gemäß § 15a WpHG mitgeteilt, dass fünf Mitglieder des Vorstands insgesamt 54.000 Aktien aus Aktienoptionsplänen erworben und gleich danach verkauft haben, dass ein Mitglied des Vorstands darüber hinaus 17.420 Aktien verkauft hat und ein Mitglied des Aufsichtsrats 6.000 Aktien aus Aktienoptionsplänen erworben und unmittelbar anschließend veräußert hat.

Hannover, im März 2008

Continental AG

Der Aufsichtsrat

Der Vorstand

Aufsichtsratsvergütungen

Tsd €	Vergütungskomponenten			
	2007		2006	
	fixe ¹	variable	fixe ¹	variable
Dr. Hubertus von Grünberg	83	120	17	360
Werner Bischoff	62	90	12	270
Dr. h. c. Manfred Bodin	42	60	9	180
Dr. Diethart Breipohl	62	90	11	225
Michael Deister	63	90	11	225
Dr. Michael Frenzel	41	60	8	180
Prof. Dr.-Ing. E.h. Hans-Olaf Henkel	41	60	8	180
Michael Iglhaut (seit 16. März 2006)	61	90	8	173
Gerhard Knuth (bis 15. März 2006)	0	0	2	46
Hartmut Meine	42	60	8	180
Dirk Nordmann	42	60	9	180
Jan P. Oosterveld	42	60	9	180
Dr. Thorsten Reese	63	90	12	225
Jörg Schönfelder	41	60	9	180
Jörg Schustereit	42	60	8	180
Fred G. Steingraber	41	60	8	180
Prof. Dipl.-Ing. Jürgen Stockmar	41	60	9	180
Christian Streiff	41	60	8	180
Dr. Bernd W. Voss	83	120	13	270
Dieter Weniger	41	60	8	180
Erwin Wörle	41	60	9	180
Summe	1.015	1.470	196	4.134

¹ Einschließlich Sitzungsgelder.



Lagebericht

Lagebericht

Unternehmensprofil

- 26 Überblick
- 27 Konzernstruktur
- 28 Geschäftstätigkeit, Organisation, Standorte
- 41 Konzernstrategie

Unternehmerische Verantwortung

- 47 Mitarbeiter
- 50 Umwelt
- 52 Verantwortungsbewusstes Handeln

Wirtschaftliches Umfeld

- 54 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung
- 55 Branchenentwicklung

Pro forma (alte Struktur)

- 59 Konzern
- 63 Division Automotive Systems

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

- 67 Ertragslage
- 73 Finanzlage
- 75 Vermögenslage
- Entwicklung der Divisionen
- 78 Chassis & Safety
- 81 Powertrain
- 84 Interior
- 87 Pkw-Reifen
- 90 Nfz-Reifen
- 93 ContiTech
- 96 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
der Muttergesellschaft
- 101 Nachtragsbericht
- 102 Risikobericht

Prognosebericht

- 106 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen in den
folgenden zwei Geschäftsjahren
- 110 Ausblick des Continental-Konzerns

Überblick

Continental ist einer der weltweit führenden Automobilzulieferer. Unser Ziel ist es, individuelle Mobilität sicherer, komfortabler und nachhaltiger zu machen.

Continental wurde 1871 in Hannover gegründet. Heute belegen wir weltweit Platz 5 unter den internationalen Automobilzulieferern, in Europa sind wir die Nummer 2. Wir sind Spezialist für hydraulische und elektronische Bremssysteme, Fahrdynamikregelungen, Antriebstechnologien, die Vernetzung von aktiver und passiver Sicherheit, Sensorik, Infotainment und Telematik, Reifentechnologien und technische Elastomere. In sechs Divisionen – Chassis & Safety, Powertrain, Interior, Pkw-Reifen, Nfz-Reifen und ContiTech – beschäftigt Continental 151.654 Mitarbeiter (Stand 31.12.2007). Sie arbeiten in 36 Ländern an nahezu 200 Standorten.

Der Großteil unserer Geschäftsbereiche nimmt führende Wettbewerbspositionen ein. Wir sind beispielsweise weltweit die Nummer 1 bei Radbremsen, Sicherheitselektronik, Telematik, Fahrzeuginstrumentierung und Kraftstoffversorgungssystemen sowie die Nummer 2 bei elektronischen Bremssystemen und Bremskraftverstärkern. Im Reifenbereich belegt Continental weltweit Position 4 und ist europäischer Marktführer bei Pkw-Reifen, Winter- und Industriereifen. ContiTech ist Weltmarktführer unter anderem bei Folien für die Kfz-Innenausstattung, Fördergurten sowie bei Luftfedern für die Schienenverkehrstechnik.

Zusätzliche Stärke durch Siemens VDO

Mit der Akquisition der Siemens VDO im Jahr 2007 steht Continental mehr denn je für die intelligente, innovative und nachhaltige Mobilität der Zukunft. Unseren Geschäftsumfang in Europa, Nordamerika und Asien haben wir deutlich ausgebaut. Wir sind heute ein noch leistungsstärkerer Partner der Automobilindustrie. Weitere Wachstumschancen ergeben sich für uns besonders durch die folgenden Entwicklungen in der Automobilbranche:

- Die Nachfrage nach Komponenten und Systemen zur aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit wird aufgrund steigender Ansprüche der Autofahrer und umfassender gesetzlicher Vorgaben zunehmen.
- Die strengeren Vorgaben hinsichtlich Verbrauch und Emissionen und die Wünsche der Endkunden führen zu einem wachsenden Bedarf an umwelt- und klimaschonenden Antriebssystemen – bei herkömmlichen Motoren ebenso wie in der Hybridtechnologie.
- Das steigende Volumen im Daten- und Informationsaustausch zwischen Fahrzeug, Fahrer und Umfeld führt zu neuen Märkten rund um vernetzte Systeme und Produkte im Bereich Information und Telematik.
- Die Nachfrage nach preiswerten Autos wird in den nächsten Jahren weltweit zweistellig zunehmen.

Umsatz nach Regionen (Stand 31.12.2007)

31 % (Vj. 32 %)

Deutschland

37 % (Vj. 37 %)

Europa ohne Deutschland

8 % (Vj. 7 %)

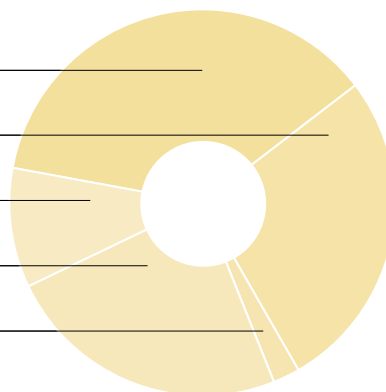
Asien

21 % (Vj. 21 %)

NAFTA-Region

3 % (Vj. 3 %)

Übrige Länder



Konzernstruktur

Der Continental-Konzern gliedert sich in sechs Divisionen.

Die Akquisition der Siemens VDO führte zu einer wesentlichen Erweiterung unseres Leistungsspektrums im Bereich „Automotive“.

Neue Konzernstruktur

Die Akquisition der Siemens VDO hat zu einem wesentlichen Ausbau unserer Automotive-Aktivitäten geführt. Das spiegelt sich auch in der Konzernstruktur wider:

- Die Division **Chassis & Safety** mit rund 28.000 Mitarbeitern ist ein Großteil des Geschäfts unserer ehemaligen Division Automotive Systems. Sie vereint die Aktivitäten auf den Gebieten aktive und passive Sicherheit sowie Fahrerassistenzsysteme bei der Unternehmen.
- Die neue Division **Powertrain** mit rund 32.000 Mitarbeitern steht für innovative und effiziente Systemlösungen rund um den Antriebsstrang. Sie setzt sich aus ehemaligen Geschäftsfeldern von Continental und Siemens VDO zusammen.
- Als Markt- und Technologieführer für das Informationsmanagement zwischen Automobil, Fahrer und Insassen, zwischen den Fahrzeugen, zwischen Auto und Umwelt sowie bei der drahtlosen Integration mobiler Geräte in das Fahrzeug positioniert sich die neue Division **Interior** mit rund 33.000 Mitarbeitern. Sie entstand aus den sich ergänzenden Bereichen von Continental und Siemens VDO.
- Die Division **Pkw-Reifen** mit rund 26.000 Mitarbeitern entwickelt und produziert Pkw-Reifen für Kompakt-, Mittel- und Oberklasse-Fahrzeuge sowie Leicht-Lkw-Reifen. Hinzu kommen Pannelaufsysteme für die erweiterte Mobilität. Zu dieser Division gehören außerdem Motorrad- und Fahrradreifen.
- Die Division **Nfz-Reifen** mit rund 8.000 Mitarbeitern bietet Lkw-, Bus-, Industrie- und Off-The-Road-Reifen für unterschiedlichste Einsatzbereiche und Anwendungsbedingungen an.
- Die Division **ContiTech** mit rund 24.000 Mitarbeitern ist weltweit größter Spezialist für Kautschuk- und Kunststofftechnologie außerhalb der Reifenindustrie. Entwickelt und produziert werden Funktionsteile, Komponenten und Systeme für den Automobilbau sowie für viele andere bedeutende Industrien.

Für die drei Automotive-Divisionen – Chassis & Safety, Powertrain und Interior – sind divisionsübergreifende Zentralfunktionen eingerichtet worden. Diese umfassen die Bereiche Technologie- und Innovationsprojekte, globale Kundenbetreuung, Einkauf sowie den Bereich Qualität.

Continental-Konzern					
Chassis & Safety	Powertrain	Interior	Pkw-Reifen	Nfz-Reifen	ContiTech
- Electronic Brake Systems - Hydraulic Brake Systems - Sensorics - Passive Safety & ADAS - Chassis Components	- Gasoline Systems - Diesel Systems - Transmission - Electronics - Sensors - Actuators, Motor Drives & Fuel Supply - Hybrid Electric Vehicle - Turbocharger	- Body & Security - Connectivity - Commercial Vehicles & Aftermarket - Instrumentation & Displays - Interior Modules - Multimedia	- Erstausrüstung - Ersatzgeschäft Europa - Ersatzgeschäft The Americas - Ersatzgeschäft Asien - Zweiradreifen	- Lkw-Reifen Europa - Lkw-Reifen The Americas - Lkw-Reifen Ersatzgeschäft Asien - Industriereifen	- Air Spring Systems - Benecke-Kaliko - Conveyor Belt Group - Elastomer Coatings - Fluid Technology - Power Transmission Group - Vibration Control

Geschäftstätigkeit, Organisation und Standorte

Unsere Organisation besteht aus dezentralen, unternehmerisch verantwortlichen Einheiten. Umfassende Kundenorientierung, kompromisslose Qualität, konsequentes Kostenmanagement, höchste Effizienz und ausgeprägte Innovationsfähigkeit machen sie erfolgreich.

Division Chassis & Safety

In der Division ist unser Know-how in den Bereichen Fahrsicherheit, Fahrdynamik und Fahrstabilität, Bremsen, Chassis und Sensorik angesiedelt. Das Produktportfolio erstreckt sich von intelligenten und integrierten Sicherheits- und elektronischen Bremssystemen über Fahrerassistenz- und Insassenschutzsysteme bis zu Fahrwerkelektroniken. Für den Erfolg unserer Technologien stehen Produkte mit starker Marktposition wie die elektronische Stabilitätskontrolle (ESC, Electronic Stability Control), der Abstandsregeltempomat Adaptive Cruise Control sowie zukunftsorientierte Entwicklungen wie das mit ContiGuard® ausgerüstete unfall- und verletzungsvermeidende Fahrzeug.

Chassis & Safety verfügt über 61 Standorte in 21 Ländern. Im Berichtsjahr erwirtschafteten rund 28.000 Mitarbeiter einen Umsatz von 4,6 Mrd €. Die Division umfasst fünf Geschäftsbereiche:

- ◊ Electronic Brake Systems
- ◊ Hydraulic Brake Systems
- ◊ Sensorics
- ◊ Passive Safety and Advanced Driver Assistance Systems (ADAS)
- ◊ Chassis Components

Der Geschäftsbereich **Electronic Brake Systems (EBS)** steht für innovative elektronische Bremssysteme und Software-Lösungen für Steuerungsfunktionen und die Fahrwerksteuerung.

Der Geschäftsbereich **Hydraulic Brake Systems (HBS)** ist einer der weltweit führenden Anbieter von Brems- und Bremsbetätigungssystemen, wie Bremsscheiben und -sättel, Feststellbremsen, Parkbremsen, Bremskraftverstärker, mechanische, elektronische und hydraulische Bremsassistenten.

Als Marktführer in der Raddrehzahl-, Fahrwerkregelungs-, Motordrehzahl- und ESC-Sensorik bietet der

Geschäftsbereich **Sensorics** seinen Kunden entsprechende Basisprodukte für alle Applikationen.

Mit Systemen zur Fahrerassistenz und Sicherheitselektronik für ein vernetzt agierendes und reagierendes Fahrzeug beschäftigt sich der Bereich **Passive Safety & Advanced Driver Assistance Systems (ADAS)**. Die Produkte, wie ContiGuard, Abstandsregelsysteme oder Spurhaltesysteme, sorgen dafür, dass komplexe oder kritische Verkehrssituationen gemeistert werden können.

Der Geschäftsbereich **Chassis Components** bietet ein großes Spektrum an Lösungen für aktive Fahrwerktechnik, wie elektrische Lenksysteme und Reinigungssysteme, an. Sie tragen zu mehr Fahrsicherheit, Fahrkomfort und Fahrfreude bei.

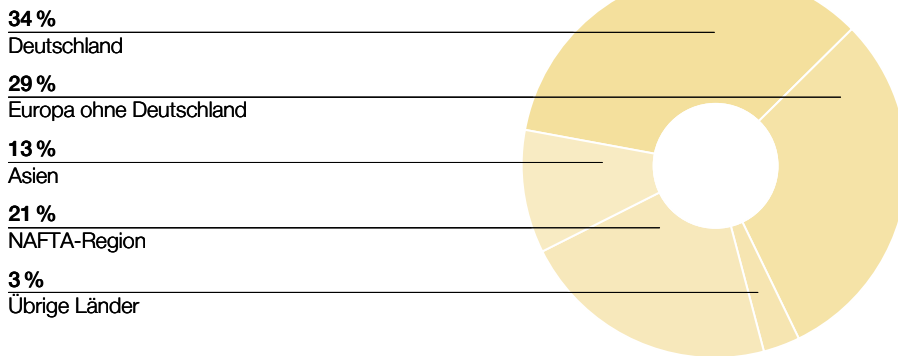
Marktpositionen

Die Division Chassis & Safety hat in vielen Bereichen führende Marktpositionen erreicht. Bei Radbremsen, Luftfeder-Elektroniken und bei Airbag-Elektroniken sind wir weltweit die Nummer 1, bei elektronischen Bremssystemen und Bremskraftverstärkern die Nummer 2.

Wachstumschancen

Besonders hinsichtlich der ständig steigenden Ansprüche im Bereich Sicherheit ist die Division Chassis & Safety mit ihren Fahrerassistenz- und Sicherheitssystemen bestens positioniert. Zahlreiche Bestrebungen internationaler Behörden und Gesetzgebungen werden den Markt für Sicherheitssysteme im Fahrzeug deutlich wachsen lassen. Zielsetzung der EU-Kommission ist es, die Anzahl der Unfälle mit Todesfolge von rund 40.000 im Jahr 2000 bis 2010 auf die Hälfte zu reduzieren. Die nationale Verkehrsbehörde der USA schreibt vor, dass die Ausstattung für fast alle in den USA ab 1. September 2011 verkauften neuen Pkw und Kleintransporter mit ESC zur Pflicht wird.

Die Division Chassis & Safety arbeitet an der Entwicklung neuer Produkte für die neuen Märkte. Beispielsweise an kleineren und leichteren Bremsenkomponenten und

Division Chassis & Safety: Umsatz nach Regionen (Stand 31.12.2007)

Antiblockiersystemen. Unter anderem aus diesem Grund übernahmen wir im Juli 2007 den italienischen Trommelbremsenhersteller Automotive Products Italia (AP). Durch die globale Präsenz von AP werden wir in den etablierten Märkten, aber auch in den Schwellenländern China und Indien wachsen und dort den lokalen Anforderungen entsprechende hochwertige und kostengünstige Bremssysteme anbieten können.

Produkt-Highlights:**Sensor kann Unfälle im Stadtverkehr verhindern**

Mehr als zwei Drittel der Unfälle mit Verletzten passieren im Stadtverkehr. Deshalb haben wir einen Sensor entwickelt, der Unfallfolgen im unteren Geschwindigkeitsbereich abmildern oder die Unfälle ganz verhindern kann. Das Precrash-System überwacht den Raum um das Fahrzeug bis zu etwa 10 Meter nach rechts, links und geradeaus. Treffen die Sensorsignale auf ein Objekt, errechnet eine Empfangseinheit aus den Signalen den Abstand zum Vordermann und die Annäherungsgeschwindigkeit. Verkürzt sich der Abstand so schnell, dass ein Auffahrunfall droht, baut das Bremssystem so viel Druck auf, dass die Bremsen sofort ansprechen, wenn der Fahrer auf das Pedal tritt. Geht der Fahrer vom Gas, leitet das System eine autonome Bremsung ein.

Tritt der Fahrer die Bremse zu schwach, setzt der Bremsassistent ein. Fährt ein Auto mit bis zu 35 km/h auf ein stehendes Hindernis zu, kann durch diese Maßnahmen ein Auffahrunfall verhindert werden.

Elektrohydraulische Kombibremse für Anforderungen der Zukunft

Die Anforderungen an die Bremse der Zukunft umfassen neben hoher Betriebssicherheit und Komfort deutlich erweiterte Funktionen, intelligente Parkbremskonzepte und die Integrationsfähigkeit in Verbundregelsysteme. „Brake-by-Wire-Systeme“, das heißt elektromechanische Bremssysteme, werden diese Möglichkeiten eröffnen und damit Einzug in das Fahrzeug halten, sei es ein gemischtes Bremssystem mit nur „trockener“ Hinterachsbremse oder ein „Full-Brake-by-Wire“. Elektromechanische Bremssättel eignen sich hervorragend für die Integration in ein globales Chassis-Regelsystem. Als optimale Verbindung von Innovation und Sicherheit sehen wir hier die elektrohydraulische Kombibremse EHC. Mit hydraulischen Hochleistungsbremsen vorn und elektromechanischen Bremsen an der Hinterachse kombiniert die EHC bewährte Technik mit innovativer Funktion und stellt zudem in Kombination mit zukünftigen Antriebskonzepten die Möglichkeit einer effektiven Energierückgewinnung während des Bremsvorgangs dar.

Division Powertrain

Die Division Powertrain integriert innovative und effiziente Systemlösungen rund um den Antriebsstrang von Fahrzeugen. Unter dem Motto „Mobilität erleben, Leidenschaft erfahren“ hat sie sich das Ziel gesetzt, Fahrzeugantriebe sparsamer und umweltfreundlicher zu machen, und dabei den Fahrspaß zu erhöhen. Für die Vision vom emissionsfreien Fahren ist die Division mit innovativen Produkten bestens gerüstet. So hat zum Beispiel die präzise und leistungsfähige Piezo-Einspritzung bei Diesel- und Otto-Motoren Standards in Bezug auf Verbrauch und Emissionen gesetzt. Auch mit Hybridantrieben setzt sich der Trend zu mehr Effizienz fort.

Zur Division Powertrain gehören 68 Standorten in 21 Ländern. Rund 32.000 Mitarbeiter erzielten 2007 einen Umsatz von 1,2 Mrd €. Die Division gliedert sich in acht Geschäftsbereiche:

- ◊ Gasoline Systems
- ◊ Diesel Systems
- ◊ Electronics
- ◊ Transmission
- ◊ Sensors
- ◊ Actuators, Motor Drives & Fuel Supply
- ◊ Hybrid Electric Vehicle
- ◊ Turbocharger

Die Kompetenz des Bereichs **Gasoline Systems** liegt in besonders fortschrittlicher Saugrohr- und Direkteinspritzung, und zwar sowohl für herkömmlichen Kraftstoff (Benzin) als auch für alternative Kraftstoffe, wie z.B. Erdgas, Flüssiggas oder Ethanol.

Bereits seit 2000 stehen Piezo-Common-Rail-Einspritzsysteme des Bereichs **Diesel Systems** für mehr Effizienz in der Verbrennung. Motoren mit Piezo-Common-Rail-Einspritzung bieten mehr Leistung, sind aber gleichzeitig sparsamer und leiser. Dieseldieselkraftstoff lässt sich mit der Piezo-Technologie präziser einspritzen und feiner zerstäuben.

Der Bereich **Electronics** sorgt mit intelligenter Elektronik für leistungsstarke, sparsame, saubere und leise Motoren. Der vermehrte Einsatz von Automobil-Elektronik hat allein in Deutschland seit Ende der 1990er Jahre 15 Mio Tonnen CO₂ eingespart – und das trotz gestiegener Kilometerleistung und erhöhtem Fahrzeugbestand.

Der Bereich **Transmission** entwickelt und produziert Elektroniken zur Regelung von automatisierten Getrieben modernster Bauart, wie Stufenautomaten, stufenlose Getriebe (CVT), automatisierte Schaltgetriebe, Doppelkupplungsgetriebe, Verteilergetriebe und Allradantriebe.

Komponenten und Systeme, die den Antriebsstrang beeinflussen, werden in Zukunft ausnahmslos elektronisch gesteuert. Eine zentrale Funktion erfüllt dabei die **Sensorik**. Sensoren helfen, den Motor noch exakter zu steuern, um Emissionen und Kraftstoffverbrauch weiter zu senken sowie Leistung, Lebensdauer, Komfort und Sicherheit zu steigern.

Der Bereich **Actuators, Motor Drives & Fuel Supply** befasst sich mit Aktuatoren, elektromotorischen Antrieben sowie Systemen zur Kraftstoffversorgung, Tankentlüftung und Tankleckdiagnose. Aktuatoren setzen elektrische Signale in Bewegung um, beispielsweise zum Öffnen und Schließen von Ventilen. Elektromotorische Antriebe werden vielfach eingesetzt, z. B. in Kühlerventilatoren, in Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanlage.

Der Bereich **Hybrid Electric Vehicle** entwickelt Komponenten und Systeme für Hybrid-, Elektro- und Brennstoffzellenfahrzeuge. Dabei ist die Leistungsfähigkeit der Batterie eine wesentliche Größe für die Gesamtleistung des elektrischen Antriebssystems. Wir starten Ende 2008 die Serienproduktion der Lithium-Ionen-Batterie.

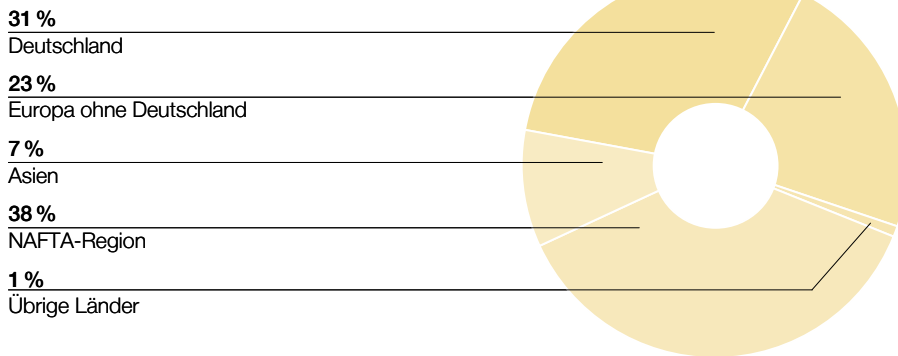
Speziell in Verbindung mit der Direkteinspritzung bieten Turbolader die Möglichkeiten zum „Downsizing“, also die Nutzung kleinerer, sparsamerer Benzinmotoren bei sonst gleichen Leistungsdaten. Otto-Motoren rücken so in die Nähe moderner Dieselmotoren. Die Division Powertrain treibt im Bereich **Turbocharger** die Entwicklung von Turboladern weiter voran.

Marktpositionen

Bei Kraftstoffversorgungssystemen, Motor-Aktuatoren, passiven Sensoren und Drucksensoren, Getriebe- und Antriebsstrangsteuerungen ist die Division Weltmarktführer, bei Diesel- und Benzineinspritzsystemen ist sie die Nummer 2.

Wachstumschancen

Die Division Powertrain arbeitet intensiv an innovativen Technologien zur nachhaltigen Senkung der CO₂-Emissionen. Dazu gehört die fortschreitende Elektrifizierung des Antriebsstrangs.

Division Powertrain: Umsatz nach Regionen (Stand 31.12.2007)

Unsere Hybridantriebe – die Kombination aus Verbrennungs- und Elektromotor – senken den Verbrauch und die Emissionen eines Fahrzeugs um bis zu 25 %. Parallel zu den Aktivitäten auf dem Gebiet des Hybridantriebs treiben wir auch die Weiterentwicklung von Benzin- und Dieselantrieben mit dem Ziel voran, den Kraftstoffverbrauch von Benzinmotoren weiter zu senken und die Emissionen von Dieselmotoren noch deutlicher zu verringern, denn nach unserer Einschätzung werden Verbrennungsmotoren noch über das nächste Jahrzehnt hinaus die dominierenden Antriebssysteme bleiben. Motoren mit Piezo-Common-Rail-Einspritzsystemen ermöglichen die Einhaltung der ab 2014 geltenden Grenzwerte für Stickoxide und Rußpartikel und senken den CO₂-Ausstoß gegenüber der herkömmlichen Dieseldirekteinspritzung um 3 %. Durch Einsatz unserer Turbolader sind mehr als 15 % niedrigere CO₂-Emissionen erreichbar.

Produkt-Highlights:**Piezo-Benzindirekteinspritzung setzt neue Maßstäbe**

Ein weitere Meilenstein in Bezug auf Verbrauch und CO₂-Emissionen wurde mit dem Transfer der Piezo-Technologie vom Diesel- in den Benzinmotor erreicht. Im Vergleich zur konventionellen Saugrohreinspritzung senkt die Piezo-Direkteinspritzung sowohl den Verbrauch als

auch die CO₂-Emissionen um bis zu 20 %. Nachdem die Piezo-Benzindirekteinspritzung 2006 im Sechszylinder-Twin-Turbomotor von BMW vorgestellt wurde, kamen 2007 für den Schichtladebetrieb ausgelegte Vierzylinder- und Sechszylindermotoren mit Piezo-Benzindirekteinspritzung in Volumenmodellen auf den Markt. Die Piezo-Benzindirekteinspritzung spart bei einem Fahrzeug im gehobenen Segment jährlich rund 800 Kilogramm CO₂ ein. Speziell in Verbindung mit der Direkteinspritzung bieten kleinere, hoch aufgeladene Motoren Möglichkeiten zum „Downsizing“ – sie ersetzen also bei gleicher Leistung größere Saugmotoren. So hat „Downsizing“ mit Direkteinspritzung das Potenzial, die CO₂-Emissionen von Otto-Motoren in die Nähe moderner Dieselmotoren zu rücken.

Serienfertigung Lithium-Ionen-Batterien

Die Lithium-Ionen-Technologie gilt als Schlüssel zum Erfolg für Hybridantriebe und Elektrofahrzeuge. Die im Vergleich mit herkömmlichen Batterien deutlich höhere Leistungsdichte von Lithium-Ionen-Batterien ermöglicht Fahrzeugen mit Elektroantrieb eine größere Reichweite – und das bei vergleichbarem Bedarf an Bauraum und deutlich geringerem Gewicht. Die Produktion von Lithium-Ionen-Batterien geht bei Continental Ende 2008 in Serie.

Division Interior

In der Division Interior sind sämtliche Aktivitäten gebündelt, die das Management und Visualisieren von Informationen im Fahrzeug betreffen. Diese Informationen werden bei steigenden Ansprüchen der Autofahrer im Hinblick auf Bedienung, Funktion und Sicherheit immer wichtiger. „Always On“ ist die Zielsetzung der Division: Der Fahrer soll jederzeit alle von ihm gewünschten Informationen zur Verfügung haben, auf Wunsch mit der Außenwelt in Kontakt bleiben und dabei die volle Kontrolle über sein Fahrzeug behalten – das Ganze zu optimalen Kosten für Automobilhersteller und Endverbraucher. Das Portfolio der Division reicht von Kombiinstrumenten, über Zugangs- und Kontrollsysteme bis hin zu Audio- und Navigationsplattformen sowie Telematiksysteme für Pkw und Nutzfahrzeuge.

Interior verfügt über 68 Standorte in 22 Ländern. Rund 33.000 Mitarbeiter erwirtschafteten im Geschäftsjahr 2007 einen Umsatz von 1,5 Mrd €. Die Division gliedert sich in sechs Geschäftsbereiche:

- ◊ Body & Security
- ◊ Connectivity
- ◊ Commercial Vehicles & Aftermarket
- ◊ Instrumentation & Displays
- ◊ Interior Modules
- ◊ Multimedia

Für den Fahrer versteckt, überwachen die elektronischen Steuergeräte des Geschäftsbereichs **Body & Security** die Fahrzeugfunktionen und helfen ihm, sicher und komfortabel den Wagen zu öffnen, zu beladen und am Ziel anzukommen. Schon in der nächsten Fahrzeuggeneration wird ein Reifensensor in Serie kommen, über den andere Systeme im Fahrzeug auf genaue Reifendaten zugreifen können. Mit diesen Daten reagiert dann zum Beispiel das Bremssystem in kritischen Fahrsituationen noch besser.

Die Vernetzung des Autos mit der Außenwelt und die Integration mobiler Geräte in das Fahrzeug sind die Schwerpunkte des Bereichs **Connectivity**. Der automatische Notruf (eCall), der bei einem Unfall selbstständig die Position des Fahrzeugs sowie die Schwere des Unfalls an Rettungsdienste übermittelt, wird in diesem Bereich weiterentwickelt. Nach unserer Einschätzung wird er im Automobil der Zukunft nicht mehr wegzudenken sein.

Die Nutzfahrzeug- und Handelsaktivitäten sind im Geschäftsbereich **Commercial Vehicles & Aftermarket** zusammengefasst. Hier werden Produkte entwickelt und hergestellt, die Nutz- und Spezialfahrzeuge sicherer, sauberer, sparsamer und effizienter machen. Dazu gehören unter anderem der digitale Tachograph, Steuerungs- und Kontrollsysteme für Antriebs- und Bordelektronik sowie Onboard-Units für die Mauterfassung. Der Teilbereich Aftermarket beliefert den freien Teilehandel und markenunabhängige Werkstätten.

Je nach Kundenwunsch entwerfen die Ingenieure und Designer des Bereichs **Instrumentation & Displays** Anzeigesysteme nach aktuellen technischen Möglichkeiten und gestalten die „Mensch-Maschine-Schnittstelle“ nach neuesten ergonomischen Erkenntnissen. Die Palette reicht von kostengünstigen Instrumenten für Fahrzeuge des Niedrigpreissegments über komplexe Kombiinstrumente mit hochauflösenden Farbdisplays für das Premiumsegment bis hin zu modernen Head-Up-Displays, einschließlich der Funktionalität für verbesserte Nachtsicht.

Der Bereich **Interior Modules** ist auf die Integration vielfältiger Produkte in das Cockpit spezialisiert. Im Auftrag der Automobilhersteller werden komplette Cockpits entwickelt und produziert. Interior Modules ist zudem bevorzugter Zulieferer, wenn es um die Bedienung und Steuerung von Klimaanlage geht.

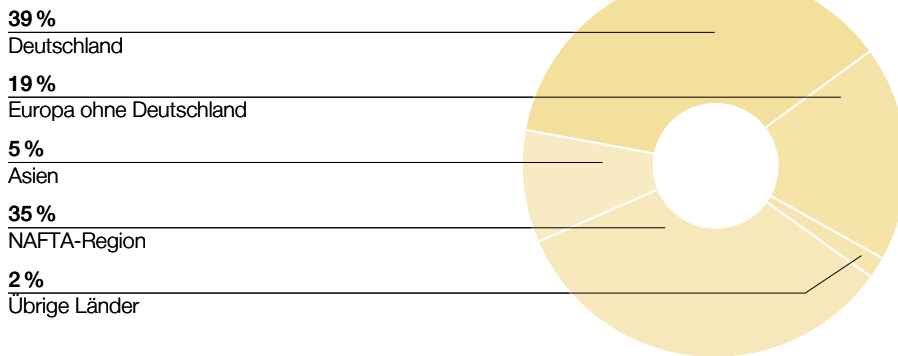
Der Geschäftsbereich **Multimedia** entwickelt und produziert sowohl Audio-, als auch Multimediasysteme mit integrierter Navigation für alle Fahrzeugklassen. Dazu gehören beispielsweise Hochleistungsgrafiksysteme für eine dreidimensionale Kartendarstellung.

Marktpositionen

Im Pkw-Bereich ist die Division mit Instrumentierungen, Telematiksystemen, Zugangssystemen und Karosserie-Elektroniken weltweit die Nummer 1, bei Radio, Klimaanlagebediengeräten und Reifendruckkontrollsystemen die Nummer 2. Bei den Nutzfahrzeugen ist die Division mit Tachographen, Kontrollsystemen und Sensoren, Instrumentierung und kompletten Fahrerarbeitsplätzen weltweiter Marktführer.

Wachstumschancen

In Zukunft wird es immer wichtiger, die Informationsflut innerhalb des Fahrzeugs und die Kommunikation des Fahrzeugs mit der Umwelt beherrschbar zu machen. Wir

Division Interior: Umsatz nach Regionen (Stand 31.12.2007)

sind mit unseren Systemen für Fahrerinformation und Telematik bestens aufgestellt, um einerseits die nahtlose Einbindung von mobilen Endgeräten in das Auto zu ermöglichen und andererseits die Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Mensch so zu optimieren, dass das Autofahren künftig noch komfortabler und sicherer wird.

Zudem werden Telematiksysteme eine wichtige Rolle bei der Senkung der CO₂-Emissionen in der Zukunft spielen, da sie der Schlüssel für eine Vernetzung der Fahrzeuge untereinander und mit der Infrastruktur sind. Staus in Großstädten und Ballungszentren können so frühzeitig erkannt und umfahren werden.

In der EU gibt es Bestrebungen, das automatische Notrufsystem eCall ab 2010 für alle Neuwagen zur Pflicht zu machen. Dafür sind wir im Bereich Connectivity bestens gerüstet.

Produkt-Highlights:**Ford setzt bei Sync auf Continental**

Die in neuen Ford-Modellen angebotene Telematik-Schnittstelle Sync verbindet elektronische Endgeräte wie Mobiltelefone oder MP3-Player drahtlos mit dem Audiosystem eines Fahrzeugs. Das System beinhaltet auch einen USB-Port. Damit hat der Fahrer verschiedene Möglichkeiten und kann frei entscheiden, wie er seine persönliche Musikauswahl im Fahrzeug einspielen, ab-

spielen und hören will. Das Produkt, das auch sprachgesteuert ist, ermöglicht dem Benutzer einen bequemeren Zugriff auf seine mobilen Geräte im Fahrzeug.

Kooperation mit Microsoft vereinbart

Continental und die Microsoft Corporation werden künftig gemeinsam Kommunikations-, Informations-, Unterhaltungs- und Navigationsprodukte für Fahrzeuge entwickeln. Durch die Zusammenarbeit an der Multi-Media-Plattform sind Continental und Microsoft in der Lage, diese modernen Systeme wesentlich schneller auf den Markt zu bringen, als es der übliche Produktentwicklungszyklus der Automobilindustrie herkömmlicher Weise erlaubt. Nach der derzeitigen Planung soll das erste auf Microsofts Softwaretechnologie basierende Continental-Produkt bereits 2009 in Serie gehen.

Der intelligente Fahrzeugschlüssel

Bereits in drei Fahrzeugbaureihen ist das intelligente bidirektionale elektronische Schließsystem von Continental im Einsatz. Dabei zeigt der Schlüssel dem Fahrer bei Bedarf unmissverständlich an, ob der eigene Wagen auch wirklich verschlossen ist. Die Entwicklung geht jedoch weiter: Der Autoschlüssel der Zukunft wird mit einem eigenen Display weitere Funktionen erhalten. Die Entwickler arbeiten hier zum Beispiel an einer in den Schlüssel integrierten Fahrzeugortung zum leichteren Auffinden des Autos, beispielsweise auf großen Parkplätzen.

Division Pkw-Reifen

Die Division Pkw-Reifen entwickelt und produziert Pkw-Reifen für Kompakt-, Mittel- und Oberklasse-Fahrzeuge sowie Reifen für Van, Kleintransporter und Wohnmobile. Gegenüber reinen Reifenherstellern haben wir einen entscheidenden Vorteil, denn wir bringen das Know-how unserer Automotive-Divisionen mit in die Entwicklungsarbeit ein. Gefertigt werden Reifen der Marken Continental, Uniroyal (mit Ausnahme der NAFTA-Region, Kolumbiens und Perus), Semperit, Barum, General Tire, Euzkadi, Viking, Gislaved, Mabor, Matador und Sime Tyres.

Zu der Division gehören auch die Zweiradaktivitäten und unsere Handelsgesellschaften mit mehr als 2.000 Reifenfach- und Franchisebetrieben in 18 Ländern.

Die Division verfügt über 22 Standorte in 14 Ländern und beschäftigt rund 26.000 Mitarbeiter. Der Umsatz im Jahr 2007 lag bei 5,0 Mrd €. 107,4 Mio Reifen wurden produziert. Die Division Pkw-Reifen umfasst fünf Geschäftsbe-
reiche:

- ◊ Erstausrüstung
- ◊ Ersatzgeschäft Europa
- ◊ Ersatzgeschäft „The Americas“
- ◊ Ersatzgeschäft Asien
- ◊ Zweiradreifen

Im Bereich Erstausrüstung, dem weltweiten Geschäft mit den Automobilherstellern, vertreiben wir Produkte der Marken Continental und General Tire (NAFTA-Raum). Dazu zählen auch Systeme für eine erweiterte Mobilität: Self-Supporting Runflat Tire (SSR) mit einer verstärkten Seitenwand, die den Reifen im Pannenfall stützt. ContiSeal, ein selbstdichtender Reifen, der 2008 exklusiv für Volkswagen eingeführt wurde. Das ContiComfortKit, ein Set mit Kompressor und Dichtmittel zur komfortablen Abdichtung von beispielsweise Stichverletzungen und das ContiMobilityKit als weniger komfortable, aber kostengünstigere Variante des ContiComfortKits.

Das Ersatzgeschäft ist in drei Regionen – Europa, Amerika und Asien – gegliedert. Neben den weltweit vertriebenen Reifen der Premiummarke Continental und der Budgetmarke Barum werden hier die regionalen Marken Uniroyal, Semperit, General Tire, Euzkadi, Viking, Gislaved, Mabor, Matador und Sime Tyres vermarktet.

Das Portfolio des Bereichs Zweiradreifen reicht von Fahrradreifen und High-Performance-Rennreifen bis zu High-Performance-Motorradreifen bis 300 km/h für die

Erstausrüstung und den Ersatzmarkt. Angeboten werden sowohl Produkte für Profifahrer als auch für Freizeitsportler.

Marktpositionen

Weltweit liegt Continental bei Pkw-Reifen auf Position 4. In Europa haben wir 2007 unter Einbeziehung von der Matador erstmals die Position des Marktführers erreicht. Das gilt auch für Winterreifen und die Automobil-Erstausrüstung.

Umsatzanteil mit der Automobilindustrie

Der Umsatz der Division Pkw-Reifen verteilt sich zu 29,6 % auf das Geschäft mit den Fahrzeugherstellern und zu 70,4 % auf das Ersatzgeschäft.

Wachstumschancen

Mit unserer Mehrmarkenstrategie decken wir sämtliche Marktsegmente – Premium-, Qualitäts- und Budgetsegment – ab. Der Produktmixverschiebung hin zu mehr High-Performance-Reifen tragen wir durch die frühzeitigen Erweiterungen unserer Produktpalette gerade im High-Performance- und Ultra-High-Performance-Bereich Rechnung.

Den Ausbau unserer Standorte in Niedrigkostenländern treiben wir konsequent voran. Nachdem wir in China im Jahr 2006 ein Reifen-Vertriebssystem etabliert haben, beschlossen wir 2007, eine neue Reifenfabrik in der chinesischen Stadt Hefei, Provinz Anhui, zu errichten. Der Baubeginn ist für Mitte 2008 vorgesehen, die Produktion soll Anfang 2010 starten. Im April 2007 haben wir 51 % am Reifen- und Transportbandgeschäft der Matador Group mit Sitz in Puchov, Slowakei, erworben. Dadurch verbesserten wir einerseits unsere Marktposition in Zentral- und Osteuropa und können andererseits zusätzliches Absatzpotenzial in Russland, der Ukraine und den „Stan-Staaten“ erschließen. Zudem haben wir nun auch eine Produktionsstätte in Russland und damit einen weiteren Niedrigkostenstandort.

Im Jahr 2007 sind wir im Pkw-Reifen-Ersatzgeschäft in der Region Amerika mit einer Volumensteigerung von 12 % deutlich stärker als der Markt gewachsen. Dies ist sowohl auf ein umfassend erneuertes Produktangebot als auch eine komplett neu aufgestellte Kunden- und Marketingstrategie zurückzuführen, durch die wir auch in den kommenden Jahren weiteres Wachstum generieren können.

Zur Bündelung unserer Aktivitäten in Asien haben wir im Berichtsjahr den neuen Geschäftsbereich „Ersatzgeschäft Asien“ gegründet. So wollen wir unsere Kunden

vor Ort besser betreuen und unsere Marktposition stärken. Im Berichtsjahr haben wir damit begonnen, ein Händlernetzwerk zum Vertrieb von Produkten der Premiummarke Continental aufzubauen.

Zur CO₂-Reduzierung tragen unsere Pkw-Reifen durch verringerten Rollwiderstand bei. In den vergangenen fünf Jahren ist es uns gelungen, diesen um ca. 10 % zu senken. Gleichzeitig wurden die sicherheitsrelevanten Reifeneigenschaften – wie Aquaplaningverhalten oder das Bremsen auf trockener Straße – verbessert. Wir arbeiten kontinuierlich daran, weitere Fortschritte hinsichtlich des Rollwiderstands zu erzielen und gehen davon aus, dass wir so weiteres Absatzpotenzial erreichen können.

Produkt-Highlights:

Der neue ContiWinterContact TS 830

Weitere Fortschritte bei der Fahrsicherheit, der Laufleistung und beim Rollwiderstand von Winterreifen haben wir mit dem neuen ContiWinterContact TS 830 erreicht. Möglich wurde dies durch ausgefeilte Profilstrukturen mit einer neuartigen 3-D-Lamelle und einer geänderten Seitenwandkonstruktion sowie neuen Polymermischungen in der Lauffläche. Der neue Winterreifen wird mit Freigaben bis 210 km/h ab Herbst 2008 im Handel bereitstehen.

Neue Reifenlinie Altimax

Mit der neuen Altimax Sommerreifen-Linie haben wir unter der Marke General Tire zwei Pkw-Reifenmodelle am Start, die für die Kompaktklasse bis zur oberen Mittelklasse entwickelt wurden. Die neuen Altimax RT und HP/UHP zeichnen sich vor allem durch sichere Fahreigenschaften auf trockener und nasser Straße, gute

Lenkansprache, hohe Laufleistung und ein attraktives Design aus. Leicht zu erkennende Indikatoren auf den Reifen sorgen für eine frühzeitige Warnung vor unregelmäßigem Abrieb. Wenn die zulässige Restprofiltiefe erreicht ist, wird der richtige Umrüstzeitpunkt angezeigt. Der Altimax RT wurde für Kompaktwagen mit Reifen zwischen 13 und 15 Zoll Durchmesser, frei bis 190 km/h entworfen, während der Altimax HP für die Mittelklasse mit Reifengrößen zwischen 15 und 16 Zoll steht. Der Altimax UHP, der in Größen bis zu 18 Zoll Durchmesser ab Frühjahr im Handel erhältlich ist und das Segment der stark motorisierten, sportlichen Wagen abdeckt, ist frei bis zu 270 km/h.

Freigaben der Automobilhersteller

Freigaben seitens der Automobilhersteller für unsere Produkte stehen für die Entwicklungskompetenz und die Qualität unserer Produkte. Derzeit haben wir weltweit Freigaben für rund 500 Fahrzeugmodelle.

Im Berichtsjahr erzielten wir neue Freigaben unter anderem von VW als exklusiver Lieferant für die Volkswagen BlueMotion-Linie. Maserati gab unsere Reifen erstmals für den Grand Turismo frei. Im Sport-Segment erreichten wir Freigaben für den Jaguar XF, Porsche Carrera, Boxster und Cayman. Audi gab unsere Reifen für den S6, TT und den A5 frei. Freigaben für den V70, XC70 und XC 60 bekamen wir von Volvo. Für alle BMW-Minis, den Fiat 500, den Ford Fiesta und Kuga sowie die Mercedes-Benz E-Klasse AMG sind unsere Reifen ebenfalls freigegeben. General Motors gab unsere Reifen für den Cadillac DTS und den Chevrolet Cobalt SS frei. Von Suzuki erhielten wir Freigaben für den Splash, von Toyota für den Yaris und von Kia für den Picanto.

Division Pkw-Reifen: Umsatz nach Regionen (Stand 31.12.2007)

22 % (Vj. 24 %)

Deutschland

51 % (Vj. 47 %)

Europa ohne Deutschland

4 % (Vj. 4 %)

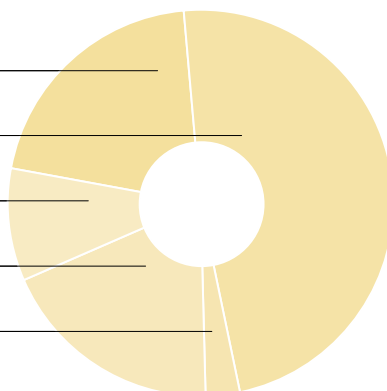
Asien

20 % (Vj. 21 %)

NAFTA-Region

3 % (Vj. 3 %)

Übrige Länder



Division Nfz-Reifen

Die Division Nfz-Reifen bietet für unterschiedlichste Einsatzbereiche und Anwendungsbedingungen Bus-, Lkw- und Industriereifen, in bestimmten Regionen zusätzlich Off-the-Road-Reifen an. Die Produkte sind in der Erstausrüstung und im Ersatzgeschäft erfolgreich. Weltweit vertrieben wird die Premium-Marke Continental. In Europa wird das Programm durch die Marken Barum, Semperit, Uniroyal und Matador ergänzt. In Amerika kommen zusätzlich Produkte der Marke General Tire zum Einsatz und in Asien Sime Tyres.

Continental fertigt Nutzfahrzeugreifen an 12 Standorten in 7 Ländern. Im Berichtsjahr wurden 7,2 Mio Lkw-Reifen gefertigt. Rund 8.000 Mitarbeiter erwirtschafteten einen Umsatz von 1,5 Mrd €. Die Division Nfz-Reifen umfasst vier Geschäftsbereiche:

- ◊ Lkw-Reifen Europa
- ◊ Lkw-Reifen „The Americas“
- ◊ Lkw-Reifen Ersatzgeschäft Asien
- ◊ Industriereifen

Spitzentechnologie, hohe Laufleistung, sichere Kraftübertragung sowie niedriger Kraftstoffverbrauch dank eines geringen Rollwiderstands – dafür stehen die Nfz-Reifen der Marke Continental für leichte bis schwere Lkw und Busse. Entsprechend ihrer Einsatzgebiete sind sie in die Segmente „Goods“, „People“ und „Construction“ untergliedert. Die Reifen sind für die verschiedensten Einsätze entwickelt: für lange Distanzen im Fernverkehr, für den Regional- und Stadtverkehr, für den Baustelleneinsatz ebenso wie für extremes Gelände.

Das Premiumsortiment von Continental garantiert wirtschaftliche Lösungen für alle Transporteinsätze zu allen Jahreszeiten. Bei Winterreifen für Nutzfahrzeuge verfügen wir über eine mehr als 70-jährige Erfahrung in der Entwicklung und der Produktion dieser Pneus.

Die Reifen-Runderneuerungslösungen CONTIRE und ContiTread entsprechen den wirtschaftlichen Interessen der Transportunternehmen und runden das Angebot ab.

Groß- und Einzelkunden werden auch durch unsere Dienstleistungen umfassend betreut. Der ContiEuroService bietet mit dem ContiTireManagement für das individuelle Reifenmanagement und dem ContiBreakDown-Service zur schnellen Hilfeleistung im Reifenpannenfall Serviceprogramme an, die an die spezifischen Kunden-

anforderungen individuell angepasst werden können. Mehr als 7.000 Partnerbetriebe garantieren europaweit einen schnellen und reibungslosen Reifenpannenservice – an 365 Tagen im Jahr und rund um die Uhr.

Continental-Industriereifen werden weltweit, beispielsweise in Transportfahrzeugen wie Gabelstaplern, eingesetzt. Das Angebot ist vielfältig und reicht vom Vollgummireifen, wenn Pannensicherheit und Wartungsfreiheit entscheidende Kriterien sind, bis zu Produkten mit heller Laufflächenmischung für pharmazeutische oder Lebensmittel-Betriebe, bei denen es auf Sauberkeit ankommt.

Marktpositionen

Weltweit stehen wir auf Position 4 im Lkw-Reifenmarkt. In Europa sind wir die Nummer 2 im Erstausrüstungsgeschäft und die Nummer 3 im Ersatzmarkt. Bei Industriereifen sind wir europäischer Marktführer.

Umsatzanteil mit der Automobilindustrie

24,5 % des Umsatzes der Division Nfz-Reifen entfallen auf das Geschäft mit den Fahrzeugherstellern und 75,5 % auf das Ersatzgeschäft.

Wachstumschancen

Schwerpunktregionen des künftigen Wachstums werden insbesondere Südamerika und Asien sein, in denen wir an unseren Standorten im brasilianischen Camaçari und Petaling Jaya, Malaysia, entsprechende Produktionskapazitäten aufgebaut haben.

Die 51-prozentige Beteiligung am Reifen- und Transportbandgeschäft der Matador Group mit Sitz in Puchov, Slowakei, hat unsere Marktposition in Mittel- und Osteuropa auch bei Lkw-Reifen deutlich verbessert. Dadurch erreichten wir zusätzliches Absatzpotenzial in Russland, der Ukraine und den „Stan-Staaten“.

Auch in der Division Nfz-Reifen wurde ein neuer Geschäftsbereich etabliert. Der Bereich „Lkw-Reifen Ersatzgeschäft Asien“ wird uns helfen, unser Geschäft in dieser Region zu stärken. Im Berichtsjahr haben wir damit begonnen, ein Händlernetzwerk zum Vertrieb von Produkten der Premiummarke Continental aufzubauen.

Im nordamerikanischen Lkw-Reifenwerk Mount Vernon erweitern wir unsere Fertigungskapazität. Mit Abschluss des Projektes Ende 2008 werden 90 % unserer in den USA verkauften Reifen aus US-Produktion stammen. So können wir die bisher teilweise für die Versorgung des

US-Markts genutzten Fertigungskapazitäten anderer Werke zur Belieferung der Märkte in Europa und Asien nutzen und der gestiegenen Nachfrage nach unseren Produkten in Amerika Rechnung tragen. Gleichzeitig haben wir dadurch das Wechselkursrisiko deutlich reduziert.

Im Jahr 2007 haben wir begonnen, unsere gesamte Produktpalette zu erneuern. Dabei legen wir besonderen Wert auf die Reduzierung des Rollwiderstands unserer Reifen. Seit dem Jahr 2002 ist es uns gelungen, den Rollwiderstand verschiedener Lkw-Reifenlinien um 8 % zu senken. Das bedeutet eine Reduktion der CO₂-Emissionen um 4 Tonnen bzw. 3 % oder 1.600 Liter Dieselkraftstoff bei einer Kilometerleistung von rund 150.000 (entspricht der durchschnittlichen Fahrt eines Sattelschleppers pro Jahr). Bis zum Jahr 2012 wollen wir den Rollwiderstand um weitere 10 % verringern.

Produkt-Highlights:

Komfortgewinn für Reisebusse

Ob Langstreckeneinsatz oder Mischbetrieb aus Regional- und Fernverkehr – die richtige Reifenwahl hat Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit des Fuhrparks, die Fahrzeugsicherheit und maßgeblich auf den im Busgeschäft wichtigen Reisekomfort der Fahrgäste. Bestens geeignet dafür sind die Continental-Reifen HSL1 und HSR1 für Reisebusse. Sie tragen durch Laufruhe und geringe Geräuschentwicklung maßgeblich zum Wohlbefinden der Fahrgäste bei. Optimales Lenkverhalten durch hohe Spurtreue ist durch eine Kombination aus dem

besonderen Profildesign und einer speziellen Gummimischung gesichert. Der Einsatz dieser Reifen bedeutet gleichzeitig reduzierte Betriebskosten und niedrigen Kraftstoffverbrauch. Dafür sorgen die extrem breite Aufstandsfläche und umlaufende Rippen für ein gleichmäßiges Abriebbild. Niedriger Kraftstoffverbrauch wird durch die Schulterrille und eine speziell abgestimmte Gummimischung erreicht.

Die neuen Continental-Baustellenreifen

Neben dem Personen- und dem Warentransport bedient Continental ein drittes Segment im Nutzfahrzeugeinsatz: die Baustelle. Die neuen HSC1-, HDC1- und HTC1-Reifen sind gegenüber den Vorgängern an der neuen Profilgestaltung erkennbar. Mehr Profiltiefe und ein größerer Positivanteil für längere Laufleistungen, besseres Handling, optimierte Traktion und höhere Leistungsreserven sind ihre Vorteile. Weltweit legen Baustellenfahrzeuge jährlich rund 750 Milliarden Kilometer zurück. Die Einsätze lassen sich in verschiedene Kategorien aufteilen: On- und Off-Road. Für überwiegend auf Straßen ablaufende Transporte eignen sich hervorragend der HSR1 und HDR+, im ausschließlichen Geländeeinsatz der HSO und HDO. Genau dazwischen passen die neuen Construction-Reifen HSC1, HDC1 und HTC1. Ihre besonderen Merkmale sind: ausgezeichnete Traktion, exzellente Verletzungsresistenz und sehr gute Fahreigenschaften auf den verschiedensten Untergründen. Ein ruhiger Lauf, sichere Fahreigenschaften auf Straßen und im Gelände sowie eine extrem hohe Belastbarkeit zeichnen diese neue Generation aus – und das bei niedrigen Einsatzkosten.

Division Nfz-Reifen: Umsatz nach Regionen (Stand 31.12.2007)

20 % (Vj. 19 %)

Deutschland

41 % (Vj. 36 %)

Europa ohne Deutschland

6 % (Vj. 6 %)

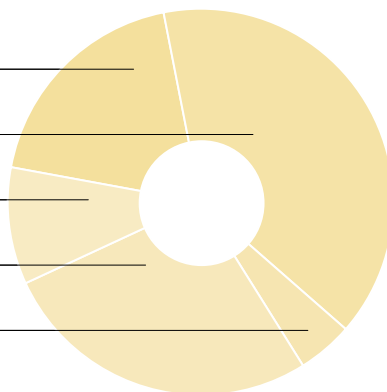
Asien

28 % (Vj. 34 %)

NAFTA-Region

5 % (Vj. 5 %)

Übrige Länder



Division ContiTech

Die Division ContiTech entwickelt und produziert als Technologiepartner und Erstausrüster Funktionsteile, Komponenten und Systeme für die Automobilindustrie, den Maschinen- und Apparatebau, die Schienenverkehrs-, Druck-, Bau- sowie die chemische und petrochemische Industrie, die Schiff- und Luftfahrt sowie die Bergbauindustrie.

ContiTech fertigt an 61 Standorten in 21 Ländern. Rund 24.000 Mitarbeiter erreichten 2007 einen Umsatz in Höhe von 3,1 Mrd €. Zu ContiTech gehören sieben Geschäftsbereiche:

- ◊ Air Spring Systems
- ◊ Benecke-Kaliko
- ◊ Conveyor Belt Group
- ◊ Elastomer Coatings
- ◊ Fluid Technology
- ◊ Power Transmission Group
- ◊ Vibration Control

Luftfedern von **Air Spring Systems** sind in Lkw, Aufliegern und Bussen ein wesentliches Sicherheits- und Komfortmerkmal. Neben der Erstausrüstung fast aller bedeutenden Hersteller besteht ein umfangreiches Ersatzgeschäft. Auch die Federung der Fahrerkabine und des Fahrersitzes erfolgt durch Luftfedern. Der Einsatz in Schienenfahrzeugen des Nah- und Fernverkehrs sowie in verschiedenen industriellen Anwendungen rundet das breite Spektrum ab.

Der Geschäftsbereich **Benecke-Kaliko** entwickelt und produziert hochwertige Kunststoff-Oberflächenmaterialien für die Kfz-Innenausstattung: Instrumententafeln, Türseitenverkleidungen, Sitz-Kunstleder und kleinere Teile wie Sonnenblenden und Skisäcke. Dabei bietet Benecke-Kaliko verschiedenste Materialarten, Verarbeitungsformen und Oberflächentechnologien an und ist zum Beispiel mit der „Leder-echt-Technologie“ auf dem Markt.

Die **Conveyor Belt Group** versorgt den weltweiten Bergbau – über Tage wie unter Tage – mit leistungsstarken und für den jeweiligen Einsatzfall optimal zugeschnittenen Transportbändern. Die Marken ContiTech und Phoenix halten hier etliche „Weltrekorde“ bezüglich Länge, Zugkraft oder anderer physikalischer Merkmale. Weitere Segmente sind vielfältige Industrieanwendungen und Spezialprodukte, zum Beispiel mit Seilbahnen kom-

binierter Transportbänder für Materialtransporte über stark profiliertes Gelände.

Elastomer Coatings beschichtet Festigkeitsträger, im wesentlichen Gewebe, aber auch dünnes Metall, und liefert beispielsweise Drücktücher für die Druckindustrie und Membranen. Kernkompetenz ist dabei die Präzision im μ -Bereich. Bei Stoffen für Rettungswasser wiederum kommt es auf Beständigkeit gegenüber Seewasser an.

Schläuche und Schlauchleitungen des Bereichs **Fluid Technology** sind außer in Pkw, Nutzfahrzeugen und vielen anderen Industrien wie im Maschinenbau auch in so unterschiedlichen Anwendungsgebieten wie bei der Rohölbeförderung und im Lebensmittelsektor eingesetzt. Entwicklungsführerschaft hat ContiTech zum Beispiel bei beheizbaren Schlauchleitungen zur Reduktion der Emissionen von Dieselmotoren (SCR-Technologie), Schlauchleitungen für Rußpartikelfilter, Hochdruckschläuchen für aktive Fahrwerksysteme und hochflexible Ladeluftschläuche.

Die **Power Transmission Group** ist Entwickler und Hersteller von Antriebsriemen, abgestimmten Komponenten und kompletten Riementreibsystemen für Fahrzeuge, Maschinen und Anlagen. So wurden beispielsweise Zahnriemen entwickelt, die ein Autoleben lang halten, sowie Zahnriemen zum Einsatz in Öl. Bei Keilrippenriemen ist der Bereich führend durch weitere Reduzierungen von Riemen-Laufgeräuschen im Automobil.

Vibration Control entwickelt und produziert für die Kfz-Industrie Motor- und Fahrwerkklagerungen sowie Präzisions-Dichtungselemente für Fahrwerk, Bremse und Lenkung. Produkte zur Schwingungs- und Geräuschreduktion werden auch für andere Abnehmerbranchen, zum Beispiel für Windkraftgeneratoren, geliefert. Eine hohe Werkstoffkompetenz besitzt dieser Geschäftsbereich zudem für Kunststoff (Polyurethan).

Marktpositionen

Im weltweiten Markt für Kautschukprodukte (außerhalb der Reifenindustrie) steht ContiTech an der Spitze. Im Einzelnen ist die Division Weltmarktführer für hitzebeständige Ladeluftschläuche im Automobil, für Transportschläuche im Großbaggereinsatz und für die Ölindustrie, bei Fördergurten, Luftfedern für die Schienenverkehrstechnik sowie Folien für die Kfz-Innenausstattung. Darüber hinaus ist die Division europäischer Marktführer für Schläuche und Schlauchleitungen im Kraftfahrzeug sowie bei Luftfedersystemen für Nutzfahrzeuge und bei Zahnriemen und Keilrippenriemen.

Division ContiTech: Umsatz nach Regionen (Stand 31.12.2007)**42 % (Vj. 45 %)**

Deutschland

38 % (Vj. 36 %)

Europa ohne Deutschland

9 % (Vj. 8 %)

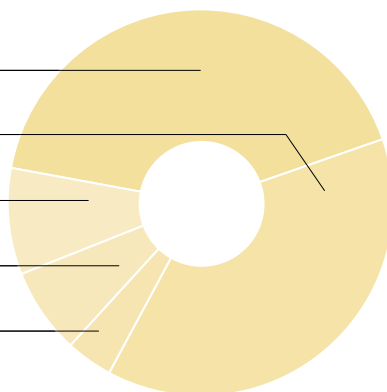
Asien

7 % (Vj. 7 %)

NAFTA-Region

4 % (Vj. 4 %)

Übrige Länder

**Umsatzanteil mit der Automobilindustrie**

Der Umsatz von ContiTech verteilt sich zu 54,4 % auf das Geschäft mit den Fahrzeugherstellern und 45,6 % auf das Geschäft mit anderen Industrien sowie das Ersatzgeschäft.

Wachstumschancen

In vielen Gebieten werden wir erfolgreiche Entwicklungsleistungen und Industrialisierungen auf andere Produkte übertragen können: Zum Beispiel die bei Nutzfahrzeugen sehr erfolgreichen SCR-Schlauchleitungen auf Pkw-Dieselmotoren oder die im Fahrstuhlbau bewährten Polyurethan-Riemen auf andere Anwendungsbereiche.

Durch den Aufbau neuer Werke in Ländern wie China, Mexiko und Brasilien erwachsen vielfältige Wachstumsmöglichkeiten in Asien, der NAFTA-Region und den Mercosur-Staaten. Beispielsweise ist Vibration Control dabei, eine Fertigungsstätte für Motorlager – zunächst gezielt für General Motors – sowohl in China als auch in Mexiko zu errichten. Benecke-Kaliko startet die Produktion von Folien für Kfz-Innenausstattung in Mexiko, am gleichen Standort.

Die Conveyor Belt Group ist durch jeweils zwei Werke in Asien und Lateinamerika schon recht global aufgestellt, wird die weltweite Präsenz aber noch weiter verstärken. Damit wächst die Unabhängigkeit von der rückläufigen Nachfrage im westeuropäischen Bergbau.

Außerdem versprechen wir uns für die Conveyor Belt Group durch den Erwerb von Matador insbesondere in Osteuropa zusätzliche Wachstumschancen. Neben der

ungarischen Transportband-Fabrik, die auf Förderbänder mit Textileinlage als Festigkeitsträger spezialisiert ist, erhalten wir nunmehr sowohl den Marktzugang als auch die Produktionsstätte speziell für Förderbänder mit Stahlseilen als Festigkeitsträger. Neben den östlichen EU-Ländern sind auch Russland und die Ukraine Zielmärkte.

Der Erwerb des britischen Schlauchherstellers Thermopol Anfang 2007 verstärkt unsere Position im überdurchschnittlich wachsenden Markt für Hochtemperatur-Schläuche. Die Werke in den USA und Korea ermöglichen uns zudem eine bessere Versorgung unserer Kunden in diesen Regionen.

Im Geschäftsbereich Benecke-Kaliko eröffnet unsere Fokussierung auf das wachsende Geschäft mit hochwertigen Kfz-Folien weitere Absatzmöglichkeiten.

Produkt-Highlights:**ContiLock R – sicher und kostengünstig**

Die Dichtheit der Klimaanlage gewinnt immer stärker an Bedeutung. Mit Inkrafttreten des EU-Gesetzes 2006/40/EC im Jahr 2011 sind die Klimaanlage in Pkw mit neuen Kältemitteln wie CO₂ auszurüsten. Deshalb haben wir permeationsarme und flexible Leitungen entwickelt, die es ermöglichen, die strengen Vorschriften einzuhalten. Dabei kann das System aber nur so dicht sein wie die Verbindungen zwischen den Leitungen. Mit der kaltgeformten Flachverbindung ContiLock R hat ContiTech die ideale Lösung für diese kritischen Stellen entwickelt.

Hybridring revolutioniert CVT

Ein neuer Antriebsriemen der ContiTech Power Transmission Group ermöglicht stufenlos verstellbare Getriebe (Continuously Variable Transmission, CVT) auch für die Kleinwagenklasse. Der sogenannte Hybridring läuft ohne Schmierung und weist dadurch einen hohen Reibbeiwert auf. Bislang erforderten bei der CVT-Technik die unter Öl laufenden Metallbänder und -ketten für die Steuerung und das Anpressen der Kegelscheiben hohe Flüssigkeitsdrücke. Mit dem trocken laufenden Hybridring wird die Hydraulikpumpe jedoch überflüssig. Dadurch reduzieren sich Gewicht und benötigter Bauraum, was in der Kleinwagenklasse eine große Rolle spielt. Durch den Wegfall der Hydraulik wird weniger Energie verbraucht, die vom Motor sonst aufgebracht werden müsste. CV-Getriebe ermöglichen es, den Verbrennungsmotor so zu betreiben, dass die notwendige Antriebsleistung in einem Motorbetriebspunkt mit möglichst niedrigem Kraftstoffverbrauch zur Verfügung gestellt wird. Durch den Verzicht auf die Hydraulik trägt der Hybridring in der CVT-Technik für eine weitere Reduzierung der CO₂-Emissionen bei.

Luftfedersystem ermöglicht Forschungsarbeit der fliegenden Sternwarte SOFIA

Ein ContiTech-Luftfedersystem sorgt für vibrationsfreie Arbeitsbedingungen an Bord der fliegenden Sternwarte SOFIA (Stratosphären-Observatorium für Infrarot-Astronomie). SOFIA ist eine zum Labor umgebaute Boeing 747 SP, die in 14 Kilometern Höhe die Entstehung von Sternen und Planetensystemen erforschen wird. Die Luftfedertechnik, überwiegend in Nutz- und Schienenfahrzeugen sowie in Maschinen und Anlagen eingesetzt, spielt an Bord nicht nur eine tragende, sondern eine Schlüsselrolle. Das Teleskop ruht auf einem Vibrations-Isolationssystem, das aus einem Luftfedersystem und silikonölbefüllten Dämpfern besteht. Es absorbiert störende Vibrationen, die vom Flugzeug selbst ausgehen bzw. bei geöffneter Luke durch die Windströmung verursacht werden. Mithilfe seiner Regelelektronik und -sensorik hält das Luftfedersystem das Teleskop exakt in seiner Position, bezogen auf den Flugzeugrumpf. Dadurch bleibt das hochempfindliche Instrument jederzeit perfekt auf das Beobachtungsziel ausgerichtet und liefert einwandfreie Bilder.

Konzernstrategie

Profitables Wachstum, innovative Produkte, hohe Qualität und ein wettbewerbsfähiges Kostenniveau sind die Grundlagen unserer Strategie.

Unsere Produkte machen das Autofahren sicherer, komfortabler und nachhaltiger. Wir verfügen über ein spezielles Know-how, wenn es um die Bremsen- und Sicherheitselektronik, die möglichst sparsame und umweltfreundliche Ausgestaltung des Antriebsstrangs und die Optimierung des Informationsflusses im Kraftfahrzeug sowie mit der Umwelt geht. Ob spezifische Entwicklungsleistung, einzelne Komponenten, Module oder gesamte Systeme – unsere Produkte orientieren sich unmittelbar an den Bedürfnissen der Automobilhersteller. Dadurch belegen wir im Wettbewerbsvergleich in vielen Bereichen eine Spitzenposition.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr haben wir mit dem Erwerb der Siemens VDO den Automotive-Bereich stark ausgebaut und damit einen bedeutenden Schritt in der strategischen Entwicklung der Continental unternommen. Es handelt sich dabei um die größte Akquisition in unserer Unternehmensgeschichte. Damit konnten wir uns als integrierter Systemanbieter maßgeblich weiterentwickeln und unsere Position als einer der weltweit führenden internationalen Automobilzulieferer deutlich verbessern.

Profitables Wachstum

Um in dem anspruchsvollen Marktumfeld, in dem wir uns bewegen, erfolgreich zu sein, bedarf es einer hohen Wettbewerbsfähigkeit. Durch kontinuierliches und profitables Wachstum wird sie nachhaltig gestärkt. Profitables Wachstum setzt innovative Produkte, eine hohe Qualität und ein möglichst niedriges Kostenniveau voraus. Wir werden auch zukünftig nur dann Erfolge erzielen, wenn wir diese Bedingungen erfüllen. Das Streben nach einer möglichst hohen Wettbewerbsfähigkeit folgt dem Anspruch, eine nachhaltige Wertsteigerung für Kunden, Lieferanten, Mitarbeiter und Aktionäre zu erreichen.

Wir wollen Wachstum aus eigener Kraft und durch gezielte Zukäufe erreichen, dabei streben wir ein organisches Umsatzwachstum von durchschnittlich 5 % pro Jahr an. Nach dem Kauf der Siemens VDO hat die Rückführung unserer Verschuldung in den kommenden Jahren oberste Priorität. Interessante Akquisitionsobjekte kommen für uns aber nach wie vor infrage. Ergänzungen

für unsere beiden Reifen-Divisionen in der Region Asien würden deren weltweite Marktposition deutlich verbessern. Zur Stärkung der Division ContiTech sehen wir sowohl in Nordamerika als auch in Asien noch Handlungsbedarf.

Unser Wachstum wird in den kommenden Jahren in Asien einen regionalen Schwerpunkt haben. Damit wollen wir an der dort absehbaren positiven Nachfrageentwicklung nach Automobilen partizipieren. Bis 2015 wollen wir in dieser Region einen Umsatzanteil von 20 bis 25 % erreichen. Innerhalb Asiens sehen wir vor allem in China zusätzliches Umsatzpotenzial, gefolgt von Japan, Korea und Indien.

Innovative Produkte

2007 konnten wir unsere Kunden erneut mit einer größeren Anzahl von Produktinnovation überzeugen.

Mitte 2008 wird in der Division Chassis & Safety eine neue Generation von ESC-Steuergeräten in Serie gehen. Die Integration der für eine ESC-Regelung (Electronic Stability Control, ESC) erforderlichen Gierraten- und Beschleunigungssensoren direkt ins Steuergerät verringert den Bau- und Integrationsaufwand, erhöht die Zuverlässigkeit und senkt die Systemkosten. Uns ist es gelungen, diese Sensoren erheblich kleiner und gleichzeitig robuster zu gestalten. Die Automobilhersteller profitieren von dieser Innovation durch einen sinkenden Material- und Integrationsaufwand, da keine zusätzlichen Gehäuse, Leitungen und Stecker erforderlich sind. Nicht nur in den USA, sondern auch in Europa wird unserer Meinung nach ESC in wenigen Jahren für jeden Neuwagen verpflichtend sein. ESC kann bei normalen Straßenbedingungen die Zahl der Unfälle um mehr als 20 % reduzieren, bei nassen oder vereisten Bedingungen sogar um 30 bis 40 %.

Ein weiteres Beispiel für unsere Innovationsfähigkeit ist eine neue Generation von Reifendruckkontrollsystemen, die Pkw und Nutzfahrzeuge sicherer, komfortabler und sparsamer machen. Ein an der Innenseite der Reifenlauffläche befestigtes Sensormodul bietet nicht nur mehr Betriebssicherheit, sondern sendet auch relevante Daten zu Reifentyp, Geschwindigkeits- und Last-Index ins Auto.

Elektronische Fahrhilfen wie ABS und ESC arbeiten dadurch effektiver. Durch einen zusätzlichen integrierten Radlastensensor lässt sich beispielsweise verschobene Ladung in einem Lkw oder Leichttransporter nach kurzer Fahrtstrecke erkennen. Ein Projektteam aus Experten der Divisionen Interior und den Reifen-Divisionen bringt das intelligente Reifensystem derzeit im Rahmen eines Entwicklungsauftrages zur Serienreife. Der Marktstart kann Ende 2009/Anfang 2010 erfolgen. Eine Kleinserie ist schon für 2008 geplant.

Dass sich Innovationen nicht nur auf unsere elektronischen Produktgruppen beschränken, zeigt der selbst-dichtende Continental-Reifen, mit dem der neue Passat CC ab Werk ausgestattet wird. Mit ContiSeal haben wir ein System entwickelt, das trotz eingedrungener Nägel oder Schrauben die Weiterfahrt ermöglicht: Eine Schutzschicht auf der Innenseite der Reifenauflfläche dichtet die beim Eindringen von Schrauben und Nägeln entstehenden Löcher sofort ab. So kann keine Luft entweichen. Die Abdichtung funktioniert bei nahezu allen Undichtigkeiten, die von Gegenständen bis zu 5 Millimeter Durchmesser hervorgerufen werden. So können rund 85 % der üblicherweise auftretenden Reifenpannen vermieden werden und der Fahrkomfort weitestgehend aufrechterhalten werden.

Innovationen, die den Umweltaspekt in den Mittelpunkt rücken, sind neben beispielweise Direkteinspritzungssystemen oder rollwiderstandsoptimierten Reifen zur Senkung des CO₂-Ausstoßes Hybridmotoren. Hybridantriebe in Verbindung mit den herkömmlichen Antriebsvarianten (Diesel- oder Otto-Motor) können dazu beitragen, den Benzinverbrauch zu senken und damit auch den CO₂-Ausstoß um bis zu 25 % zu reduzieren. Mithilfe unseres innovativen Baukastenkonzeptes sind wir, in Zusammenarbeit mit unserem Partner ZF, heute in der Lage, die gesamte Bandbreite an Hybridvarianten (Mild-, Full-, Plug-in-Hybrid) anzubieten. Continental liefert dabei im Wesentlichen die elektrische Maschine, die Leistungselektronik und den Energiespeicher und damit einen entscheidenden Beitrag zu Realisierung des Gesamtsystems. 2007 ist es uns darüber hinaus gelungen, den Baukasten um Batterietechnologien auf Lithium-Ionen-Basis zu erweitern. Nicht zuletzt hat das in der jüngeren Vergangenheit dazu geführt, dass wir rund zwei Drittel aller vergebenen Entwicklungsaufträge für Hybridlösungen weltweit außerhalb von Japan gewinnen konnten.

Unsere ausgeprägte Innovationstätigkeit zeigt sich auch in der Division ContiTech am Beispiel Antriebsriemen.

Die Anforderungen an moderne Antriebsriemen werden stetig größer. Vor allem müssen sie immer länger halten. Moderne Zahnriemensteuertriebe sind heute für eine Laufleistung von 240.000 bis 300.000 Kilometer ausgelegt. Die ContiTech Power Transmission Group bietet zwei Innovationen an, die für spezielle Einsätze im Motor entwickelt wurden und sich als besonders robust und haltbar erweisen: der Conti Oil Runner-Zahnriemen, der als Alternative zum Kettentrieb auch in Ölumgebung läuft, und der Keilrippenriemen Conti Unipower Tough Grip, der auch bei Schiefstellung anderer Komponenten im Riementrieb zuverlässig arbeitet. Durch die neuen Antriebsriemen werden die Reibungsverluste deutlich verringert. Dadurch sinkt der Kraftstoffverbrauch und damit der CO₂-Ausstoß. Ein weiterer Vorzug ist die verminderte Geräuschentwicklung. Die Innovationen sind also auch ein wichtiger Beitrag zum Umweltschutz.

Mit kreativen Ergänzungen unseres Produktprogramms werden wir auch in Zukunft unsere Wettbewerbsfähigkeit untermauern. Wir sehen dafür ein deutlich gewachsenes Potenzial, denn mit der Akquisition der Siemens VDO ist eine Vielzahl neuer Technologien hinzugekommen. Sie haben unser Know-how in allen relevanten Bereichen gestärkt. Zu nennen sind hierbei insbesondere Direkteinspritzungstechnologien für Diesel- und Benzinmotoren, aber auch Ergänzungen im Bereich der passiven Sicherheit, die unseren Bemühungen der Integration aktiver und passiver Sicherheitstechnologien einen neuen Schub verleihen werden. Nicht zuletzt erlaubt uns das von Siemens VDO erworbene Know-how im Bereich der Instrumentierung und Sekundär-Displays unsere Lösungen im Bereich Informationstechnologien zu erweitern.

Hohe Qualität

Die Ansprüche von Kraftfahrzeugkäufern sind heute höher denn je. Daneben sind die gesetzlichen Bestimmungen immer strenger geworden und die Produkthaftungsanforderungen gestiegen. Das hat die Qualitätsanforderungen auf allen Stufen des Produktionsprozesses deutlich erhöht.

Wir müssen als Zulieferer den Anforderungen der Automobilhersteller gerecht werden, um auch zukünftig als kompetenter Partner anerkannt zu sein. Das erreichen wir durch ein effizientes Qualitätsmanagementsystem und kontinuierliche Verbesserungsprozesse. Zahlreiche Auszeichnungen unserer Kunden unterstreichen das bisher erreichte Qualitätsniveau und damit den Erfolg unserer kontinuierlichen Bemühungen. Insbesondere die Division ContiTech konnte in verschiedensten Ge-

schäftsbereichen Auszeichnungen vermelden: So sind die Power Transmission Group und Gumiművek Phoenix Hungaria, Ungarn, von Volkswagen als Lieferant des Jahres ausgezeichnet worden. Die Mündener Gummiwerke (MGW) haben von MAN im Jahr 2007 ebenfalls den Lieferantenpreis gewonnen. Besonders hervorzuheben ist der Geschäftsbereich ContiTech Vibration Control, der von GM zum vierten Mal in Folge als Lieferant des Jahres ausgezeichnet wurde. Die Division Pkw-Reifen ist beispielsweise von Subaru of Indiana Automotive im Jahr 2007 mit dem „Quality Achievement and Delivery Award“ ausgezeichnet worden.

Wettbewerbsfähiges Kostenniveau

Neben kontinuierlichem Wachstum ist ein möglichst niedriges Kostenniveau die wichtigste Voraussetzung für unsere Wettbewerbsfähigkeit. Kostenbewusstes Handeln ist für uns in allen Bereichen von grundlegender Bedeutung, da die Automobilhersteller von uns als Zulieferer jährliche Preissenkungen in der Größenordnung von 3 bis 5 % erwarten. Das Kostenbewusstsein betrifft sowohl die konstruktive und technische Auslegung unserer Produkte als auch die Beschaffung von Rohstoffen und Bauteilen. Bedeutend ist ebenso die Organisation der Produktion, des Vertriebs und der allgemeinen Verwaltung einschließlich des erforderlichen Personaleinsatzes.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr sind vielfältige Maßnahmen zur Kostenreduzierung umgesetzt worden. An unseren deutschen Standorten wurde beispielsweise eine deutliche Verlängerung der wöchentlichen Arbeitszeit bei gleichbleibender Vergütung erreicht. Ferner konnten unsere Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten in Niedrigkostenstandorten forciert werden. Mit dem stetig gestiegenen Produktionsvolumen in unserem Reifenwerk in Camaçari, Brasilien, und durch die Akquisition der Matador-Gruppe mit Sitz in Puchov, Slowakei, erhöhte sich außerdem der Produktionsanteil der Niedrigkostenstandorte in den Reifen-Divisionen.

Die kontinuierliche Reduktion unseres Kostenniveaus bleibt auch nach der Akquisition der Siemens VDO unser Ziel. Der Anteil der Niedrigkostenstandorte an der Produktion soll weiter erhöht werden. Außerdem gilt es, die sich aus der Kombination beider Unternehmen entstehenden Synergien im Einkauf, bei Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten sowie im Verkauf und in Bereichen der Verwaltung auszuschöpfen.

Positive Marktentwicklung

Mit unserer gegenwärtigen Marktausrichtung sehen wir uns hervorragend positioniert, um die positiven Entwicklungen in der Automobilindustrie für unser Umsatzwachstum nutzen zu können.

Zunächst ergibt sich für Continental ein Wachstumspotenzial aus der fortschreitenden Globalisierung der Automobilindustrie. Mit der weitestgehenden Stagnation der Automobilnachfrage in den Industrieländern erweitern die Automobilhersteller ihre Präsenz in den neuen Märkten Osteuropas, Asiens und Lateinamerikas. Zwischenzeitlich hat sich nicht nur der Absatz in diesen Regionen erhöht, sondern auch die Produktionskapazität. Gleichzeitig setzen Hersteller für die produzierten Modelle der unterschiedlichen Marken immer häufiger Fahrzeugplattformen als einheitliche Basis ein. Für die Automobilzulieferindustrie resultiert daraus eine stetig wachsende Nachfrage nach Fahrzeugbestandteilen in Osteuropa, Asien und Lateinamerika, die in neuen Fertigungsstätten mit zum Teil neuen Produktionsverfahren jeweils vor Ort hergestellt werden müssen. Daraus resultiert ein stetig steigender Investitions- und Finanzierungsbedarf, der den Konsolidierungsprozess in der Zulieferindustrie weiter vorantreibt. Größere Automobilzulieferer sind dabei eindeutig im Vorteil. Als einer der weltweit größten Zulieferer können wir diesen Konsolidierungsprozess in der Automobilzulieferindustrie durch Akquisitionen aktiv vorantreiben.

Nicht nur in der globalen Verlagerung von Produktionskapazitäten steckt Wachstumspotenzial. Es ist außerdem davon auszugehen, dass elektrische und elektronische Bauteile im Vergleich zu allen anderen Kfz-Komponenten in den kommenden Jahren besonders gefragt sein werden. Bereits heute machen elektronische Bauteile und Komponenten 20 % des gesamten Fahrzeugwertes aus.

Marktforschungsinstitute rechnen damit, dass dieser Anteil auf rund 40 % im Jahr 2015 zunehmen wird. Etwa 75 % aller Innovationen werden daher der Elektronik zugeschrieben. Aufgrund unserer vielfältigen Kompetenz im Bereich der Fahrzeugelektronik eröffnet uns diese Entwicklung zusätzliche Chancen. Dies gilt umso mehr, als wir nun mit Siemens VDO weiteres Spezialwissen auf diesem Gebiet hinzugewonnen haben.

Daneben gibt es spezifische globale Entwicklungen, die für uns von besonderer Bedeutung sind. Einerseits gewinnen die Fahrsicherheit, die vernetzte Kommunikation

Produktion an Niedrigkostenstandorten

in %	Europa		Welt ohne Europa	
	2007	2006	2007	2006
Chassis & Safety*	27	25	56	49
Powertrain*	15	13	14	3
Interior*	15	12	83	68
Pkw-Reifen**	56	56	62	55
Nfz-Reifen**	68	66	23	17
ContiTech*	21	18	48	41

* Basiswert Umsatz

** Basiswert Einheiten

bei Kraftfahrzeugen und die Reduktion des Kraftstoffverbrauchs bzw. CO₂-Ausstoßes eine immer größere Bedeutung. Andererseits werden Fahrzeuge eines neuen Typs, sogenannte „Affordable Cars“, für Entwicklungs- bzw. Schwellenländer immer konkreter.

Die Sicherheit eines Kraftfahrzeugs ist für die Kaufentscheidung ein zentrales Kriterium geworden. Das gilt vor allen für Europa und die USA. In einzelnen Ländern zählen Sicherheitsaspekte schon zu den kaufentscheidenden Faktoren, wie Umfragen belegen. Daneben sind weitere behördliche Anstrengungen zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr zu beobachten.

Die EU-Kommission hat sich das Ziel gesetzt, die Anzahl der Unfälle mit Todesfolgen von rund 40.000 im Jahr 2000 bis 2010 auf die Hälfte zu reduzieren. Darüber hinaus will sie die elektronische Stabilitätskontrolle (ESC) für alle neuen Kraftfahrzeuge zur Pflicht machen. Ferner versucht die EU-Kommission den Einbau eines Systems vorzuschreiben, das im Falle eines Fahrzeugunfalls automatisch einen Notruf (E-Call) sendet, bei dem der Ort und das Ausmaß des Unfalls direkt an die Rettungskräfte übermittelt werden. In den USA sind die behördlichen Anstrengungen zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr schon weiter als in Europa. Um eine deutliche Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten zu erreichen, wurde im vergangenen Jahr der Einsatz der elektronischen Stabilitätskontrolle ab 2011 für fast alle in den USA verkauften Personenwagen durchgesetzt. Unsere Position in diesem Wachstumsfeld hat sich im vergangenen Jahr durch die Akquisition der Siemens VDO noch einmal deutlich verbessert. Wir verfügen nun auch über Airbag-Technologien und über weitreichende Kompetenzen zur Integration von aktiver und passiver Sicherheit von Fahrzeugen.

Bei unseren Bemühungen der Integration von aktiver und passiver Sicherheit haben wir mit unserem neuen System ContiGuard einen weiteren Schritt unternommen. ContiGuard ist ein intelligentes Sicherheitssystem, bei dem alle aktiven und passiven sicherheitsrelevanten Funktionen komplett miteinander vernetzt sind. Den Kern des Systems bildet ein Gefahrenrechner, der in jeder Verkehrssituation die Unfallwahrscheinlichkeit ermittelt. Modernste Kamera- und Sensortechnik hilft bei der Abschätzung. In entsprechenden Abstufungen werden anschließend Maßnahmen eingeleitet, die einen Unfall komplett vermeiden oder zumindest die Unfallfolgen auf ein Minimum reduzieren. Das Konzept wurde gezielt für einen kontinuierlichen Ausbau ausgelegt, in ContiGuard steckt also noch sehr viel Zukunftspotenzial. Schon heute sind Teilsysteme in der Serienproduktion. Die Schnittstellen sind so definiert, dass eine Integration externer Systeme problemlos möglich ist.

Mit der stetig steigenden Zahl von Elektronikkomponenten in Kraftfahrzeugen entsteht eine neue Herausforderung in der Automobilindustrie. Die große Zahl der Komponenten einerseits und die steigenden Ansprüche der Autofahrer im Hinblick auf Bedienung, Funktion und Sicherheit andererseits erfordern immer häufiger die Auseinandersetzung mit der vernetzten Kommunikation für Fahrzeuge. Die Information muss in das Fahrzeug gelangen, sie muss dort aufbereitet und natürlich auch aus dem Auto heraus übermittelt werden – an andere Fahrzeuge oder auch mögliche Verkehrssteuersysteme in der Umgebung. Die Vielzahl der unterschiedlichen Informationen, die in modernen Kraftfahrzeugen kontinuierlich verarbeitet werden, erfordert eine immer anspruchsvollere Auswahl bei der Verarbeitung und Präsentation für den Fahrer. Mit unseren Aktivitäten in den Bereichen Multimedia, Instrumentierung und Dis-

plays bis hin zur Fahrzeug-Connectivity sind wir nach der Akquisition der Siemens VDO deutlich besser aufgestellt, um uns in diesem Wachstumsfeld positiv zu entwickeln.

Vor dem Hintergrund der stetig wachsenden Umweltbelastungen und der fortlaufenden Klimadebatte richtet sich das allgemeine Interesse sehr stark auf die Emission von Schadstoffen im Straßenverkehr, insbesondere die CO₂-Emission. So strebt die EU-Kommission eine Absenkung der CO₂-Emissionen auf 120 g/km bis ins Jahr 2012 an. Längerfristig besteht sogar das Ziel, diesen Wert auf 95 g/km zu senken. In den USA sieht die Neuregelung des durchschnittlichen Flottenverbrauchs (CAFE Standards, Corporate Average Fuel Economy) eine Verbesserung der pro Gallone gefahrenen Meilen um 40 % von 25 auf 35 mpg (entspricht etwa einer Absenkung von 219 g/km auf 156 g/km) ab dem Jahr 2020 vor. Japan hat sich das Ziel gesetzt, die pro Liter gefahrene Kilometerleistung für Pkw um 23,5 % auf 16,8 km/l zu steigern, was einer Absenkung des CO₂ im selben Ausmaß entspricht. Da eine Verringerung der CO₂-Emission bei Verbrennungsmotoren maßgeblich nur durch die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs erreicht werden kann, sind alle Automobilhersteller gezwungen, nach zusätzlichen Reduzierungsmöglichkeiten zu suchen, ohne dabei den Fahrspaß einzuschränken. Der Motor oder das Kraftfahrzeug als Einheit bietet dafür viele Ansatzpunkte. In beiden Bereichen können wir der wachsenden Nachfrage unserer Kunden gerecht werden. Mit Piezo-Einspritzsystemen oder Hybrid-Antriebsystemen bieten wir zum Beispiel zwei zukunftssträchtige Lösungen für Verbrennungsmotoren an. Daneben können Doppelkupplungsgetriebe, für die wir elektronische Steuerungen anbieten, etwas bewirken. Zusätzliches Potenzial steckt in rollwiderstandsoptimierten Reifen oder Steuerriemen für den Verbrennungsmotor.

Ein weiteres Wachstumssegment im Automobilgeschäft des nächsten Jahrzehnts werden die sogenannten „Affordable Cars“ (erschwingliche Fahrzeuge) sein – speziell in den Zukunftsmärkten Asiens, aber auch in Brasilien und Russland. Die Produktion von Autos, die den Endverbraucher weniger als 10.000 Euro kosten, wird vor allem in Indien und China bis zum Jahr 2017 von derzeit rund 6,5 Mio Stück auf etwa 11 Mio ansteigen, was einem Zuwachs um 70 % entspricht. Auch für Osteuropa und Südamerika werden deutliche Zuwächse prognostiziert, so dass sich das Gesamtvolumen der „Affordable Cars“ bis 2017 auf rund 14 Mio Einheiten weltweit sum-

miert. Die Vorgehensweise bei der Entwicklung neuer Produkte für diese Märkte unterscheidet sich grundsätzlich von der in Europa, den USA oder Japan. Während wir in den klassischen Automobilländern das Ziel haben, technische Innovationen und damit Produkte mit Alleinstellungsmerkmalen zu schaffen, verläuft der Entwicklungsprozess für die neuen Märkte genau umgekehrt. Hier gilt es, Produkte mit neuen, alternativen Anforderungen zu entwickeln, denn nur diese sind in den entsprechenden Märkten auch wettbewerbsfähig. Darauf muss der Entwicklungsprozess angepasst werden. Wir arbeiten in allen Geschäftsbereichen an solchen Konzepten und setzen sie zum Teil bereits erfolgreich um. Gegenwärtig liefern wir beispielsweise die Benzinpumpe und den Tanksensor für den Tata Nano in Indien. Ferner rüsten wir den Dacia Logan mit Bremssystemen und Airbags aus. Auch mit der Akquisition von AP Italia verfügen wir nun auch über zusätzliches Know-how bei der in diesen Fahrzeugen häufig eingesetzten Trommelbremse. Für die nahe Zukunft ist außerdem ein preisgünstiger Reifen für dieses Fahrzeugsegment geplant.

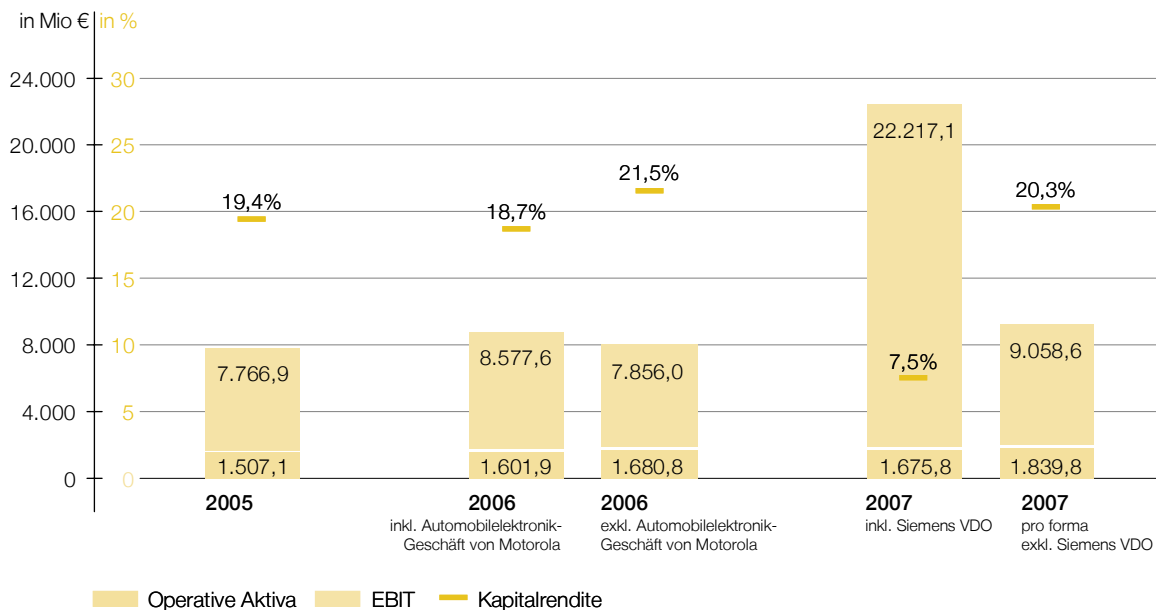
Konsequentes unternehmerisches Handeln

Die Continental setzt sich aus einer großen Zahl von Geschäftsbereichen zusammen. Sie sollen jeweils unabhängig unternehmerisch handeln. Dabei erhalten sie Unterstützung durch den Konzernvorstand und entsprechende Konzernfunktionen. Wir sind davon überzeugt, dass nur in führenden Wettbewerbspositionen nachhaltig profitables Wachstum generiert werden kann. Deshalb werden langfristig nur solche Geschäftsbereiche im Continental-Konzern verbleiben, die dies erreichen. In Fällen, in denen das nicht mit einem überschaubaren unternehmerischen Risiko gelingt, wird es zur Trennung oder Aufgabe kommen. Im Berichtsjahr haben wir uns deshalb unmittelbar nach der Akquisition der Siemens VDO zum Verkauf des Geschäftsbereichs für Elektromotoren entschlossen, der neben den Aktivitäten der ehemaligen VDO auch unsere eigenen Aktivitäten umfasste.

Der Konzern soll als Einheit so entwickelt werden, dass er der zyklischen Automobilindustrie nicht zu sehr ausgesetzt ist. Der entsprechende Umsatzanteil soll deshalb 60 % nicht übersteigen. Die Akquisition der Siemens VDO im abgelaufenen Geschäftsjahr wird eine deutliche Steigerung dieses Anteils zur Folge haben. Wir streben deshalb an, unser Geschäft außerhalb der Automobilindustrie mittelfristig so zu stärken, dass die Marke von 60 % wieder erreicht wird.

Wertmanagement

Steigerung der Kapitalrendite



Wertmanagement

Als Unternehmenssteuerungsgröße verwendet Continental auf allen Managementebenen den prozentualen Return on Capital Employed (ROCE) als Kapitalrendite und die Continental Value Contribution (CVC) als absoluten Wertbeitrag sowie die Veränderung des absoluten Wertbeitrags im Vergleich zum Vorjahr. Anhand der Veränderung des absoluten Wertbeitrags, gemessen durch Delta CVC, verfolgen wir, inwieweit Managementeinheiten wertschaffend wachsen oder Ressourcen effizienter einzusetzen sind.

Wertschaffung für Aktionäre

Nur eine nachhaltige Wertschaffung für unsere Aktionäre gewährt eine positive Kursentwicklung für unsere Aktie und damit vergleichsweise geringe Kapitalkosten und einen hohen Unternehmenswert.

Mitarbeiter

Unsere Beschäftigten zu qualifizieren und zu fördern und ständig neue Talente hinzuzugewinnen sind die Hauptanliegen von Continental.

Als besondere Herausforderung kam im Berichtsjahr die Integration neuer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Siemens VDO, aber auch von Matador, Thermopol und AP Italia hinzu.

Entwicklung der Aufbauorganisation

Im Rahmen der Integration der Siemens VDO wurde die neue Aufbauorganisation etabliert. Sie orientiert sich an der divisionalen Struktur von Continental. Die Organisationseinheiten sind demzufolge Divisionen, Business Units und Segmente. Neben den Funktionen, die direkt den einzelnen Organisationseinheiten zugeordnet sind, gibt es auch Funktionen, die übergreifend für die drei Automotive-Divisionen tätig sind, um einen reibungslosen Informationsaustausch sicherzustellen sowie Synergien zu erarbeiten und zu realisieren. Zeitgleich mit dem Aufbau der Organisation erfolgte in einem transparenten und nachvollziehbaren Prozess die Auswahl der Führungskräfte. Unter ihnen sind sowohl Siemens VDO als auch Continental ausgewogen vertreten.

Verankerung in dezentraler Struktur

Die Organisation folgt den Prinzipien der Continental AG, wonach Unternehmertum und direkte Geschäftsverantwortung fest in einer dezentralen Struktur verankert sind. Die organisatorischen Einheiten agieren selbstständig mit allen relevanten Geschäftsfunktionen und sind mit voller Gewinn- und Verlustverantwortung auf weltweiter Basis ausgestattet. Diese Struktur wurde im Rahmen der Integration auch in den drei Automotive-Divisionen etabliert.

Integration der Konzernfunktionen

Auch bei den Konzernfunktionen, wie Finanzen, IT, Einkauf, Controlling und Personal (Human Resources, HR), ist der Integrationsprozess auf den Weg gebracht. Ein Schwerpunkt im Bereich HR lag darin, die Personalsysteme und Dienstleistungen unmittelbar nach Closing (Abschluss des Kaufvertrages) so auszurichten, dass alle Mitarbeiter nach gleichen Standards betreut werden. Dazu zählen zum Beispiel Themen wie die Entgeltabrechnung, aber auch Personalentwicklungssysteme und Arbeitssicherheitskonzepte in allen Ländern, in denen der Konzern aktiv ist.

Anpassen der unterschiedlichen Systeme und Richtlinien

Zur Angleichung von Konzernrichtlinien fand eine umfangreiche Bestandsaufnahme statt. Dabei konzentrierten wir uns unter anderem auf internationale Auslandsentsendungen, Reiserichtlinien und die Vergütungspolitik. Als einheitliches Stellenbewertungssystem für Führungskräfte wurde das „Hay-System“ auch in den neuen Divisionen eingesetzt. In einem Top-Down-Prozess wurde jede einzelne Stelle der Divisionen Chassis & Safety, Powertrain, Interior und im Bereich der Oberen Führungskräfte bewertet.

Wertorientierte Vergütung

Die wertorientierte Vergütung für Führungskräfte der Continental AG wird auf die Führungskräfte der Siemens VDO übertragen. Ab dem Geschäftsjahr 2008 werden die Finanzkennzahlen der Continental AG, CVC (Conti Value Contribution) und ROCE (Return on Capital Employed) als Basis für die Bemessung der variablen Vergütung bei den Führungskräften der Siemens VDO eingeführt. Damit wird eine schnelle Harmonisierung der Steuergrößen für dieses wichtige Anreizsystem für Führungskräfte im gesamten Konzern sichergestellt.

Integration zweier unterschiedlicher Kulturen

Im Integrationsprozess spielen unternehmenskulturelle Aspekte eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund wurde im Oktober 2007 eine vergleichende Kulturanalyse von Continental und Siemens VDO vorgenommen. Zielsetzung der Integration ist es, die aus der Analyse hervorgegangenen Stärken beider Organisationen, wie „innovativ, strukturiert, kundenorientiert und qualitätsorientiert“ seitens Siemens VDO, aber auch „zielorientiert, wirtschaftlich, entscheidungsfreudig und unbürokratisch“ seitens Continental zusammenzuführen. Ein Projektteam „Culture Integration“ wird die Aktivitäten koordinieren, weitere Integrationsbefragungen durchführen und regelmäßig über die Fortschritte verschiedener – zumeist divisional angelegter – Projekte berichten.

Mitarbeiter nach Regionen (Stand 31.12.2007)**34 % (Vj. 35 %)**

Deutschland

32 % (Vj. 32 %)

Europa ohne Deutschland

12 % (Vj. 11 %)

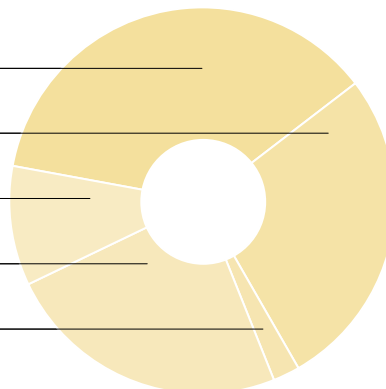
Asien

17 % (Vj. 17 %)

NAFTA-Region

5 % (Vj. 5 %)

Übrige Länder



Alle Mitarbeiter sind eingeladen, im September 2008 an der nächsten globalen Mitarbeiterbefragung „BASICS live“ teilzunehmen. Gemessen werden dabei unter anderem die Gesamtzufriedenheit, die Führungsqualität und die Einstellung der Mitarbeiter zu Continental. Die Befragung ist für uns ein wichtiges Instrument zur Verbesserung der Unternehmenskultur und Zusammenarbeit innerhalb des Konzerns. Aus der Befragung im Jahr 2006 wurden 6.400 Maßnahmen abgeleitet und erfolgreich implementiert.

Employer Branding steigert Attraktivität als Arbeitgeber

Mit Aktivitäten zum Employer Branding will sich die Continental als attraktiver Arbeitgeber in relevanten Arbeitsmärkten positionieren. Dahinter steckt die Absicht, Talente für eine Tätigkeit bei Continental zu gewinnen und an uns zu binden. Potenzielle Bewerber werden mit dem Slogan „Are you auto-motivated – Welcome!“ angesprochen. Neben persönlichen Gesprächen bei Rekrutierungsmessen, Industriemessen oder Veranstaltungen an Schulen und Universitäten erfolgt die Kontaktaufnahme zunehmend auch über das Internet. Darauf haben wir uns eingestellt und unsere Karriereseiten im Internet noch komfortabler und benutzerfreundlicher gestaltet. 2007 wurde auch die Pressearbeit für die bedeutenden Tätigkeitsfelder forciert. Mit der Ausweitung unserer Aktivitäten an wichtigen Hochschulen und dem Ausbau unserer Praktikanten-Bindungsprogramme ist es uns gelungen, offene Positionen schneller und effektiver zu besetzen. All das hat zu messbaren Erfolgen geführt: In der Trendence-Studie zur Arbeitgeberattraktivität bei

Ingenieuren konnten wir uns auf Platz 32 (Vj. 40) verbessern.

Global Engineering Excellence

Auf Initiative von Continental haben Wissenschaftler von acht renommierten Universitäten in den Jahren 2005 und 2006 eine Studie zum Thema „Global Engineering Excellence“ (GEE) durchgeführt. Beteiligt waren die Eidgenössische Technische Hochschule Zürich (Schweiz), die Technische Universität Darmstadt (Deutschland), das Georgia Institute of Technology und das Massachusetts Institute of Technology (beide USA), die Shanghai Jiao Tong University und die Tsinghua University (beide China), die Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (Brasilien) und die University of Tokyo (Japan). Daraus konnten richtungsweisende Empfehlungen für die globale Ausrichtung von Ingenieuren abgeleitet werden. Aufbauend auf den Ergebnissen der Studie wurde 2007 ein internationales Praktikantenprogramm bei Continental mit den GEE-Hochschulen gestartet, um angehende Ingenieure besser auf eine internationale Tätigkeit vorzubereiten. Die von Continental ausgewählten Teilnehmer werden international an verschiedenen Standorten weltweit eingesetzt.

Ausbildung

2007 beschäftigte Continental in Deutschland 1.270 Auszubildende. Rechnet man Siemens VDO dazu, bildet der Konzern derzeit über 2.000 junge Menschen aus. Etwa zwei Drittel entfallen auf technische, ein Drittel auf kaufmännische Berufe. Um dem Fach- und Führungskräfte-mangel effektiv begegnen zu können, absolvieren etwa

20 % ein duales Studium mit Bachelor-Abschluss. Die Attraktivität und Qualität der Ausbildung bei Continental wird durch verschiedene Initiativen und Projekte ständig verbessert. Unter anderem tragen Praxiseinsätze an anderen Standorten im In- und Ausland dazu bei, die Berufsausbildung stärker an den Bedürfnissen der späteren Zielbereiche auszurichten.

Personalentwicklungsmaßnahmen zur Integration und Entwicklung von Mitarbeitern

Die Integration neuer Mitarbeiter sowohl in den Fabriken als auch in den Forschungs- und Entwicklungsbereichen, in Vertrieb wie Verwaltung ist uns wichtig und daher gibt es weltweit Standards für die Einarbeitung und Integration der neuen „Continentäler“. In allen Fabriken finden lokale Einarbeitungstage statt. Für Hochschulabsolven-

ten werden weltweit zusätzlich sogenannte Corporate-Entry-Konferenzen durchgeführt. Darin bekommen neue Mitarbeiter einen ersten Einblick in den Konzern. Daran schließen sich weitere Seminarmodule wie Mitarbeitergespräche oder Projektmanagement an. Die standardisierten Personalentwicklungsprozesse sehen für alle Mitarbeiter weltweit ein jährliches Mitarbeitergespräch mit dem Vorgesetzten vor. Darin werden unter anderem, neben dem Feedback zu Arbeitsergebnissen und Leistung, auch die weiteren Entwicklungs- und Qualifizierungsmöglichkeiten diskutiert und festgelegt. Wir sind dabei fest überzeugt, dass neben einzelnen Seminaren für Mitarbeiter, vor allem auch herausfordernde Arbeitsinhalte, die Mitarbeit in Projekten und angemessene Jobrotationen dazu beitragen, dass Mitarbeiter bei Continental Leistung zeigen und erfolgreich sind.

Umwelt

Mit unseren Technologien und Produkten leisten wir einen wesentlichen Beitrag zum Umweltschutz.

Umweltschutz bedeutet für uns nicht nur die Einhaltung gesetzlicher und behördlicher Vorgaben, sondern geht weit darüber hinaus. Wir stellen uns den vielfältigen ökologischen Herausforderungen und betrachten den Umweltschutz als eine wichtige Managementaufgabe, die auch im operativen Geschäft ihren Niederschlag findet. Deshalb optimieren wir fortlaufend Produktion und Produktnutzen im Hinblick auf eine bessere Umweltverträglichkeit. Die Verpflichtung zum Schutz der Umwelt gilt für jeden unserer Mitarbeiter.

Klimaschutz ist ein Kernstück des Umweltschutzes und gleichzeitig Bestandteil unserer Unternehmensstrategie – und das nicht erst, seitdem die ersten Folgen des Klimawandels zu spüren sind und dieses Thema weltweit diskutiert wird. Wir betrachten ihn als Bestandteil unserer sozialen Verantwortung und leisten dazu mit unseren Technologien und Produkten einen wesentlichen Beitrag.

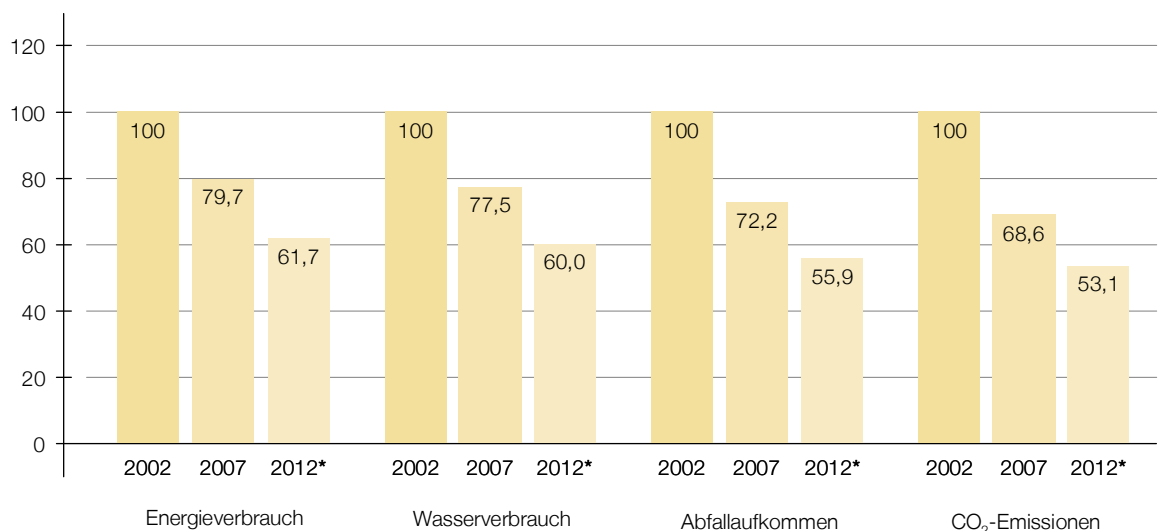
Emissionen fallen im gesamten Produktleben an: bei der Rohstoffbeschaffung ebenso wie während der Produktion, der Nutzung und der Verwertung. Ökobilanzen belegen, dass während der verschiedenen Phasen des

Produktlebens die Nutzungsphase den mit Abstand größten Anteil an den CO₂-Emissionen hat. Der CO₂-Ausstoß durch den Herstellungsprozess ist dagegen vergleichsweise gering. Wenn sich z. B. der Reifenrollwiderstand um ca. 5 % verbessert, werden schon nach einjährigem Gebrauch durch verringerten Kraftstoffverbrauch so viel CO₂-Emissionen vermieden, wie durch die Herstellung dieses Reifens entstehen.

Emissionen in der Herstellung deutlich reduziert

Die Herstellung unserer Produkte ist mit Emissionen in Luft und Wasser verbunden. Außerdem entstehen Abfälle. Wir arbeiten kontinuierlich daran, die von unseren Produktionsstätten ausgehenden Belastungen für die Umwelt Schritt für Schritt zu senken. Dabei haben wir in den vergangenen Jahren schon viel erreicht: Im Zeitraum 2002 bis 2007 wurde der Energieeinsatz pro Tonne Fertigprodukt um 20 % verringert. Im selben Zeitraum haben wir es geschafft, sowohl den Wasserverbrauch als auch den Einsatz von leicht flüchtigen Substanzen um mehr als 40 % zu reduzieren. Das Abfallaufkommen nahm von 2002 bis 2007 um mehr als ein Viertel ab.

Continental: Umweltrelevante Kenngrößen in %



* Gemäß Umweltzielsetzung der Continental AG

Ehrgeizige Ziele

Unserer Verpflichtung zum Klimaschutz kommen wir in vielfältiger Weise nach. Im Fokus steht die Reduzierung der klimaschädlichen CO₂-Emissionen durch verbesserte Produkte und Herstellungsprozesse. Unsere Ziele bezüglich der CO₂-Emissionen sind ambitioniert: Bis zum Jahr 2012 wollen wir bei unseren Herstellungsprozessen eine Verringerung um insgesamt ca. 20 % erreichen. Zusätzlich wollen wir den Energieeinsatz, den Wasserverbrauch und das Abfallaufkommen in Zukunft weiter verringern, dabei sollen jährliche Einsparungen von jeweils 5 % erreicht werden. Die Abfallverwertungsquote wollen wir pro Jahr um 2 % erhöhen. Dadurch können wir den Rohstoffverbrauch und die zur Verwertung des Abfalls benötigte Energie weiter reduzieren.

Außerdem arbeiten wir daran, die Freisetzung anderer Klima belastender Gase, z. B. aus Klimaanlage, zu verringern. Wir forcieren auch den Einsatz nachwachsender Rohstoffe, wie Naturkautschuk und pflanzliche Öle. Das schont die Ressourcen und trägt damit ebenfalls zum Klimaschutz bei.

Ziel der Europäischen Kommission ist es, die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Pkw, die in den 27 Ländern der EU verkauft werden, bis 2012 auf 120 g/km zu reduzieren. 2006 waren es noch 163 g/km. Dieses soll unter anderem durch Verbesserungen in der Fahrzeugtechnologie, aber auch durch den erhöhten Einsatz von Biokraftstoffen erreicht werden. Continental hilft, diese Ziele zu erreichen.

Neue Technologien und Produkte tragen zur CO₂-Reduzierung bei

Die Drosselung des Energieverbrauchs von Fahrzeugen ist der Hebel, mit dem der Klimaschutz positiv beeinflusst werden kann. Individuelle Mobilität und Nachhaltigkeit stehen hier nicht im Widerspruch. Dies wird einerseits durch die Reduzierung des Eigengewichts unserer Produkte erreicht, denn dadurch verringert sich die Energie, die zum Antrieb des gesamten Fahrzeugs erforderlich ist. Dazu tragen andererseits aber auch die kontinuierlichen Verbesserungen unserer Produkte beispielsweise hinsichtlich der Roll- und Reibungswiderstände von Reifen, Motoren und Getriebe bei. Sie bewirken, dass der Energiebedarf zur Überwindung dieser Widerstände abnimmt, was dann im Ergebnis ebenfalls zu einer Reduzierung der CO₂-Emissionen führt.

Konkret konnten wir zum Beispiel das Gewicht unserer Bremsenkomponenten erheblich verringern. Dass dabei

gleichzeitig die Bremsleistung gesteigert wurde, ist als besonderer Erfolg zu werten. Wir haben den durchschnittlichen Rollwiderstand unserer Pkw-Reifen seit 2002 um ca. 10 % gesenkt, ohne Abstriche bei den sicherheitsrelevanten Eigenschaften der Reifen zu machen.

Durch rollwiderstandsoptimierte Reifen, elektronische Bremssysteme, Radbremsen, Lüftermodule, elektronische Steuerungen für den Antriebsstrang, Riementriebsysteme und Reifendrucküberwachungssysteme können wir schon heute insgesamt eine Reduzierung der CO₂-Emissionen um ca. 30 g/km (ca. 15 %) erreichen. Hybridantriebe ermöglichen eine Verringerung um weitere 10 bis 30 g/km (bis zu 15 %). Zusätzliches Entlastungspotenzial steckt in unseren Telematiksystemen und unseren optimierten Schlauchleitungen.

Komponenten für das Antriebsmanagement, beispielsweise unsere ölbeständigen Zahnriemen zur Motorsteuerung, „Oil Runner“, werden die CO₂-Emissionen zukünftig um weitere 1 bis 2 % senken. Die gegenüber Vorgängerprodukten erheblich reduzierte Reibung hat im Fahrbetrieb einen geringeren Kraftstoffverbrauch zur Folge. Schon nach einer Strecke von rund 400 Kilometer sind die produktionsbedingten CO₂-Emissionen ausgeglichen und der Oil-Runner wirkt fortan CO₂-mindernd.

Unsere Piezo-Einspritzventile für konventionelle Otto- und Dieselmotoren – ausgezeichnet mit dem Deutschen Innovationspreis 2005 – bewirken eine Verringerung des CO₂-Ausstoßes von bis zu 20 %. Viele Komponenten funktionieren im Übrigen genauso gut, wenn Bio-Kraftstoff verwendet wird – auch das hilft unserem Klima. Es existiert ein breites Sortiment an Komponenten, die sich sowohl für den Einsatz von herkömmlichen Kraftstoffen als auch für Bio-Fuels (Bioethanol) eignen. Da das CO₂, das bei der Verbrennung von Bioethanol entsteht, zuvor der Atmosphäre entnommen wurde, lassen sich so bis zu 70 % an CO₂-Emissionen einsparen.

Auch außerhalb der Automobilbranche können wir Erfolge vorweisen: So reduzieren zum Beispiel rollwiderstandsoptimierte Transportbänder (Energy Optimized Conveyor Belts, EOB) in erheblichem Umfang den Bedarf an Antriebsenergie im Kohletagebau. Bereits nach einer zweiwöchigen Betriebsphase sind die CO₂-Emissionen, die bei der Herstellung eines EOB verursacht werden, eingespart. Das EOB mindert anschließend also dauerhaft die CO₂-Emissionen.

Verantwortungsbewusstes Handeln

Wirtschaftlicher Erfolg ermöglicht gesellschaftliches Engagement.
Wir nehmen unsere Verantwortung ernst.

Unsere Mitarbeiter arbeiten weltweit daran, den Kunden die bestmöglichen Produkte für Sicherheit, Fahrkomfort und umweltschonende Technologien im Straßenverkehr anzubieten. Doch Erfolg und Wettbewerbsfähigkeit eines Unternehmens definieren sich nicht ausschließlich über Wachstum und Profitabilität: Die besten Produkte nützen nichts, wenn dabei ökologische und gesellschaftliche Aspekte unberücksichtigt bleiben. Wir bekennen uns zur nachhaltigen Verantwortung: „Corporate Social Responsibility“ (CSR). Denn unternehmerisches Handeln schließt den konstruktiven Dialog mit verschiedenen Anspruchsgruppen ein. Dies ist eine Herausforderung, aber auch eine Chance, die wir nutzen wollen. Unser Ziel ist ein akzeptables Gleichgewicht zwischen den wirtschaftlichen Erfordernissen des Unternehmens und den berechtigten Interessen, die von der Gesellschaft an uns herangetragen werden.

Wir engagieren uns daher unter anderem im aktiven Gesundheitsmanagement, bei Projekten zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie und im Rahmen der zukunftsichernden Aus- und Weiterbildung. Als Partner zahlreicher gesellschaftlicher Gruppen unterstützen wir daneben Projekte und Aktionen über unser eigentliches unternehmerisches Handeln hinaus – vor allem in den Bereichen Soziales, Sicherheit, Bildung, Wissenschaft und Sport.

Der wesentliche Teil unseres Engagements erfolgt unmittelbar vor Ort. Gemeinnützige Projekte, Spenden oder wohltätige Aktivitäten werden weitestgehend im Ermessen der dezentralen Einheiten initiiert und verantwortet. Als großes, global agierendes Unternehmen gibt es für uns vielfältige Ansatzpunkte, denn die Probleme und Bedürfnisse sind an den Standorten, an denen wir tätig sind, sehr unterschiedlich. Vorrangiges Ziel aller Aktivitäten ist die direkte, schnelle und nachhaltige Unterstützung.

CSR-Bericht dokumentiert Grundsätze und Aktivitäten

Unser CSR-Bericht, der sich an den internationalen Leitlinien der Global Reporting Initiative (GRI) orientiert, kann auf unserer Homepage im Internet eingesehen

werden (www.continental-corporation.com). Damit verfolgen wir das Ziel, interessierte Stakeholder über das Engagement von Continental zu informieren und unsere Unternehmensphilosophie sowie unser unternehmerisches Handeln transparent und nachvollziehbar zu machen. Neben den Konzernleitsätzen und dem Verhaltenskodex werden zahlreiche Projekte, Maßnahmen und aktuelle Themen vorgestellt, denen sich unsere Divisionen und Standorte besonders verpflichtet fühlen und in die sie ihr Engagement einbringen. Wir sind offen für Anregungen und konstruktive Vorschläge, wie wir unsere Verantwortung noch effizienter umsetzen und Veränderungen weiterentwickeln können, denn wir betrachten unser gesellschaftliches Engagement als einen Prozess, den wir kontinuierlich verbessern wollen.

Continental bekennt sich zu Grundsätzen, aus denen sich Standards für das unternehmerische Handeln im Sinne einer CSR ableiten lassen. So achten wir etwa die „Dreigliedrige Grundsatzerklärung über multinationale Unternehmen und Sozialpolitik“ der UN-Arbeitsorganisation International Labour Organization (ILO). Diese Richtlinien für multinationale Unternehmen, Regierungen, Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbände haben das Ziel, die Arbeits- und Lebensbedingungen der Menschen weltweit zu verbessern. Große Bedeutung hat für uns auch die konsequente Bekämpfung von Korruption und Bestechung. Sie leitet sich aus den Corporate-Governance-Grundsätzen, den Unternehmensleitsätzen und unserem Verhaltenskodex ab. Durch unethisches, illegales und unverantwortliches Handeln kann dem Unternehmen und seinen Stakeholdern erheblicher Schaden zugefügt werden. Dagegen gehen wir mit einem Bündel von Maßnahmen vor, beispielsweise mit einer eigens eingerichteten Compliance & Anti-Korruptions-Hotline. Sie soll dabei helfen, etwaigem Fehlverhalten besser auf die Spur zu kommen. So hat jeder Continental-Stakeholder, der Kenntnis von illegalen oder zweifelhaften Handlungen wie Verstöße gegen unsere Grundwerte oder kriminelle Aktivitäten erhält, die Möglichkeit, sich gezielt und anonym an das Unternehmen zu wenden. Über die Hotline können insbesondere Informationen zu folgenden Bereichen mitgeteilt werden: Diebstahl, Bestechung, Betrug, Kartellrechtsverstöße,

Interessenkonflikte, Insiderhandel, Geldwäsche, Manipulation im Rahmen der Rechnungslegung, Umweltschutz, Gesundheit, Arbeitssicherheit und Betriebssicherheit.

Engagement für Soziales und Verkehrssicherheit

Was das konkrete gesellschaftliche Engagement betrifft, liegen unsere Schwerpunkte in den Bereichen Soziales und Verkehrssicherheit:

- Eine Initiative von Mitarbeitern des Continental-Werks in Manila auf den Philippinen hilft, die Lebensbedingungen der Menschen im Armutsviertel Satima Village zu verbessern. Dort leben rund 650 Familien auf engem Raum. Bei dem langfristig angelegten Projekt geht es vor allem darum, den Familien regen- und sturmsichere Steinhäuser zur Verfügung zu stellen, den Kindern den Besuch der Schule zu ermöglichen, medizinische Hilfestellung zu leisten sowie mittels Sachspenden – insbesondere Kleidung und Lebensmittel – die Alltagssituation zu verbessern.
- Bei Continental Tyre South Africa (CTSA) geht der Kampf gegen AIDS mit neuen Projekten unermüdlich weiter. Zwischen 20 und 25 % der Beschäftigten in Port Elizabeth sind mit dem Virus infiziert. CTSA verfolgt dabei im Wesentlichen Projekte, die zum einen Aufklärungsarbeit und zum anderen praktische Hilfe bieten.
- „Nein zu Verbrechen im Namen der Ehre“, sagt der Continental-Standort Ingolstadt und unterstützt die EU-weite Kampagne von Terre des Femmes, die Menschenrechtsverletzungen an Frauen ins öffentliche Bewusstsein rückt.
- Im brasilianischen Continental-Werk Varzea Paulista wird erfolgreich aktive Nachbarschaftshilfe betrieben, etwa durch Bereitstellung von Mobiliar für örtliche Einrichtungen und die Versorgung Bedürftiger mit Winterkleidung.
- Soziale Verantwortung zu übernehmen, bedeutet für ein Unternehmen der Automobilzuliefererindustrie auch, einen gesellschaftlichen Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr zu leisten. Ein wichtiges Thema ist dabei die Schulwegsicherung. Eine erhebliche Anzahl Schülerinnen und Schüler erleiden in Deutschland jährlich einen Verkehrsunfall auf dem Weg zur Schule. Seit Beginn der Aktion „Wir belohnen Ihre Sicherheit“ hat das Unternehmen 46 Projekte gefördert, die der

Schulwegsicherheit dienen – von Aktionstagen bis zu Baumaßnahmen im Umfeld von Schulen.

- Die Europäische Charta für Sicherheit im Straßenverkehr betrachten wir ebenfalls als wichtigen Beitrag zu einem Plus an Sicherheit. Deshalb haben wir die Charta im vergangenen Jahr unterzeichnet. Ziel der Europäischen Kommission ist es, bis zum Jahr 2010 die Zahl der Verkehrstoten in der Europäischen Union gegenüber 2004 zu halbieren.

Engagement für Bildung und Wissenschaft

Im Engagement für Bildung und Wissenschaft sehen wir eine weitere gesellschaftliche Schlüsselaufgabe. Dieser kommen wir in vielfältiger Weise nach:

- Mit dem Projekt „Integration in den Beruf“ etwa sprechen wir schon seit vielen Jahren Jugendliche in Deutschland mit nur bedingt vorhandener Ausbildungsreife an. Dabei werden die Jugendlichen in verschiedenen Bereichen des Unternehmens für ein Jahr voll integriert und arbeiten in einer festen Arbeitsgruppe an der Seite eines Mentors. Die Teilnehmer lernen neben fachlich-handwerklichen Fähigkeiten auch das berufliche Sozialgefüge im betrieblichen Alltag kennen und übernehmen sukzessive Verantwortung. So haben sie die Möglichkeit, ihre Ausbildungs- bzw. Berufsreife weiterzuentwickeln und unter Beweis zu stellen.
- In Südafrika gibt es Schätzungen zufolge über drei Millionen Erwachsene, die weder lesen noch schreiben können. Continental Tyre South Africa fördert daher seit 2001 das staatliche Erwachsenengrund- und -ausbildungsprogramm ABET (Adult Basic Education and Training). Das Programm zielt darauf ab, grundlegende Lernfähigkeiten, Wissen und Kompetenzen zu vermitteln – unter anderem im Lesen, Schreiben, in der Mathematik, Wirtschaft, Landwirtschaft, Gesundheitsvorsorge, aber auch in der Kunst und Kultur.
- Continental Tire North America (CTNA) unterstützt die University of North Carolina in Chapel Hill über Sportaktivitäten hinaus auch im Bildungsbereich. So fördert das Unternehmen ein dreijähriges Stipendiatenprogramm, mit dem das GLOBE-Programm – Global Learning Opportunities in Business Education – an der Kenan-Flagler Business School unterstützt wird. Das Programm eröffnet Studenten der Betriebswirtschaft weltweite Studienmöglichkeiten.

Wirtschaftliches Umfeld

Die nachfolgenden Angaben über Inflations- und Wachstumsraten des Jahres 2007 geben den Stand der Schätzungen bei Drucklegung dieses Geschäftsberichts wieder.

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Weltwirtschaft

Die Weltwirtschaft zeigte auch im Jahr 2007 eine starke Dynamik. Der IWF (Internationaler Währungsfonds) hat im Oktober 2007 für das laufende Jahr ein Wachstum des globalen BIP (Bruttoinlandsprodukt) von knapp über 5 % prognostiziert. Als Stütze für die Weltkonjunktur haben sich wiederum die BRIC-Länder (Brasilien, Russland, Indien und China), Osteuropa und andere asiatischen Länder erwiesen. Die im Juli 2007 am US-Hypothekenmarkt begonnene Krise hatte 2007 nur geringe negative Auswirkungen, die Auswirkungen für 2008 sind aktuell schwer prognostizierbar.

Der Ölpreis verteuerte sich auf einen neuen Rekordstand und notierte zum Jahresende nahe der 100 USD-Marke. Der US-Dollar verbilligte sich gegenüber dem Euro und stand am Jahresende bei 1,46 €.

Deutschland

Der Konjunkturaufschwung aus dem Jahr 2006 hat sich auch 2007 fortgesetzt. Der Treiber für den BIP-Zuwachs von 2,5 % war der Export, der trotz des schwachen US-Dollar um 8,3 % zulegen konnte und die deutlich gestiegenen Ausrüstungsinvestitionen. Die deutschen Ausfuhren profitierten von der boomenden Weltwirtschaft und der verbesserten Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Unternehmen. Die am Jahresanfang durchgeführte Mehrwertsteuererhöhung dämpfte die Konsumausgaben, die nur um 0,2 % zunahmen. Verantwortlich für den Anstieg waren allerdings die staatlichen Konsumausgaben. Der private Konsum fiel hingegen um 0,3 % niedriger aus als im Vorjahr. Die Zahl der Beschäftigten hat erfreulicherweise merklich zugenommen und die Arbeitslosenquote unter 8 % gedrückt. Die Anzahl der Erwerbstätigen nahm im Jahr 2007 um 649.000 Personen (1,7 %) zu. Deutschland erzielte erstmals seit 1989 einen ausgeglichenen Haushalt. Die Inflation stieg im Jahresverlauf vor dem Hintergrund der Steuererhöhungen, höherer Nahrungsmittel- und Energiepreise (vor allem Strompreise) auf über 2,2 % an. Das ist die höchste Teuerungsrate seit 1994. Die zunehmende Unsicherheit an den Finanzmärk-

ten sorgte im Jahresverlauf für einen Renditerückgang am Rentenmarkt. Die Rendite zehnjähriger Bundesanleihen lag Ende 2007 bei 4,31 %, was im Jahresvergleich einem Anstieg um 0,3 % entspricht. Deutschland konnte seine Position als Warenexportweltmeister bestätigen. Dies ist auch auf die verbesserte Wettbewerbsfähigkeit deutscher Unternehmen zurückzuführen. So nahm z. B. der Export von Kraftfahrzeugen (Pkw und Kombis) um 11 % auf 4,3 Mio Einheiten zu und erreichte ein neues Rekordniveau.

Westeuropa/Euroraum

Das Wachstum im Euroraum dürfte im Jahr 2007 auf dem Niveau von ca. 2,5 % gelegen haben. Die Wachstumsimpulse kamen aus dem Export und den erhöhten Unternehmensinvestitionen. Die Arbeitslosenquote ist im Euroraum mit knapp über 7 % auf den niedrigsten Stand seit mehr als 15 Jahren gesunken. Ähnlich wie in Deutschland ist die Inflationsrate aufgrund gestiegener Energie- und Nahrungsmittelpreise auf über 2,5 % im vierten Quartal 2007 angestiegen. Die Zinsentwicklung im Jahr 2007 war seit Mitte des Jahres durch die Unsicherheiten an den Kapitalmärkten geprägt. Die EZB (Europäische Zentralbank) hat mehrfach Liquiditätsspritzen bereitgestellt, um für ausreichende Liquidität am Geldmarkt zu sorgen. Die EZB befand sich Ende 2007 im Spannungsfeld zwischen einem schlechteren Konjunkturausblick und steigender Inflation und hat die im Jahr 2007 von 3,5 % auf 4 % erhöhten Leitzinsen unverändert belassen.

Zentral- und Osteuropa

Mehrere neue Mitgliedsländer der EU aus Osteuropa sind weiterhin die Wachstumsspitzenreiter. Hohe Zuwächse bei Investitionen und privatem Verbrauch waren die Wachstumstreiber. Während in Ländern wie Ungarn die Haushaltskonsolidierung im Vordergrund stand, wurde in anderen Ländern wie z. B. der Slowakei erneut ein BIP-Wachstum von über 8 % erreicht. Dieses Umfeld begünstigte auch die Autoneuzulassungen innerhalb dieser Region positiv. So wiesen die neuen EU-Beitrittsländer einen Anstieg der Neuzulassungen von

14,5 % auf 1,16 Mio Fahrzeuge auf. Spitzenreiter bildeten die Märkte Rumänien und Polen.

Russland

Seit fünf Jahren zeigt die russische Volkswirtschaft ein konstantes Wirtschaftswachstum von über 6 %. Treiber hierfür waren insbesondere steigende Gas- und Ölpreise. Die russischen Exporte sollten 2007 um über 9 % zulegen. Massive Lohnsteigerungen der vergangenen Jahre begünstigten die Zunahme der Konsumausgaben, heizen allerdings in Kombination mit hohen Kapitalzuflüssen die Inflation an, die am Jahresende bei über 10 % lag. Auch in Russland stieg die Zahl der Neuzulassungen, getrieben durch die gute Wirtschaftsentwicklung, auf 2,4 Mio Fahrzeuge. Damit wurden in Russland ebenso viele Fahrzeuge verkauft wie in Großbritannien, immerhin die Nummer 3 in der westeuropäischen Zulassungsstatistik.

Amerika

Die Auswirkungen der „subprime mortgage crisis“ (Hypothekenkrise für zweitklassige Kredite) auf die US-Volkswirtschaft blieben im Jahr 2007 noch begrenzt. Die Daten zeigen weiterhin steigende Ausgaben der Konsumenten und eine Zunahme der Exporte, die durch den schwächeren US-Dollar gestützt wird. Die Konsumenten wurden neben der Immobilienkrise auch durch die steigenden Energiepreise getroffen. Insbesondere amerikanische Banken mussten 2007 hohe Abschreibungen, ausgelöst durch die sogenannte „subprime crisis“, vornehmen. Die FED (Federal Reserve Bank) hat die Leitzinsen ab September 2007 merklich in drei Zinsschritten von 5,25 % am Jahresanfang auf 4,25 % gesenkt. Der US-Dollar schwächte sich weiter ab und lag am Jahresende 2007 bei Kursen von unter 1,46 zum Euro. Im Jahresdurchschnitt verlor der US-Dollar weitere 9,1 % an Wert gegenüber dem Euro.

Lateinamerika konnte vor dem Hintergrund der Nachfrage nach Rohstoffen auch 2007 stark wachsen. Die hohen Rohstoffpreise begünstigten insbesondere Exportländer wie Brasilien, deren Währung gegenüber US-Dollar und Euro aufwerten konnte. Das BIP-Wachstum dürfte in dieser Region wieder über 5 % gelegen haben.

Asien

Der Handel zwischen den asiatischen Ländern nimmt weiter zu und sorgt für eine verringerte Abhängigkeit von anderen großen Volkswirtschaften wie die der USA. Indien und China hatten 2007 weiter Wachstumsraten von über 8 bzw. 11 %, was sich auch auf die anderen

asiatischen Länder positiv auswirkt. Das BIP-Wachstum in Asien dürfte 2007 auf Vorjahresniveau von ca. 8 % gelegen haben. In mehreren Ländern hat die Inflation merklich zugenommen. So war in China Ende 2007 die Preissteigerungsrate auf ein Zehnjahreshoch von über 6 % angestiegen, ausgelöst unter anderem durch eine starke Zunahme der Nahrungsmittelpreise.

Japans BIP-Wachstum von ca. 2 % lag etwas unter den Erwartungen, ausgelöst durch einen schwächeren Wohnimmobilienmarkt und geringere Unternehmensinvestitionen. Die Preissteigerungsrate blieb weiterhin äußerst niedrig bei unter 0,5 %.

Branchenentwicklung

Das weltweite Geschäft der Erstausrüstung mit Herstellern von Automobilen ist für uns als internationaler Automobilzulieferer das wichtigste Marktsegment. Daneben sind jedoch auch das Segment der weltweiten Erstausrüstung von Nutzfahrzeugen sowie die Ersatzmärkte für Pkw- und Nutzfahrzeugreifen in West- und Zentraleuropa sowie in der NAFTA-Region von besonderer Bedeutung. Als Teil der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung im Berichtsjahr zeigten diese Marktsegmente einen ganz unterschiedlichen Verlauf.

Automobilproduktion

Maßgeblich für unser Geschäft mit der Erstausrüstung von Fahrzeugen des Light-Vehicle-Segments (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) ist das weltweit produzierte Fahrzeugvolumen. Mit 69,9 Mio produzierten Fahrzeugen ergab sich für 2007 eine Steigerung in Höhe von 5,4 % gegenüber 2006. 2006 war das weltweit produzierte Fahrzeugvolumen um 4,6 % gewachsen.

Die Fahrzeugproduktion in unseren bedeutendsten Absatzregionen wies 2007 unterschiedliche Entwicklungen auf. Die Fertigung in Westeuropa stieg zum ersten Mal seit 2002 um 1,4 % auf 16,1 Mio Fahrzeuge und lag damit über unserer Prognose von 15,9 Mio Einheiten. In der NAFTA-Region wurden nur 15,0 Mio Fahrzeuge im Light-Vehicle-Segment produziert. Damit fiel das Volumen in dieser Region nochmals um 1,9 % schwächer aus als 2006 und lag ebenfalls unter den von uns prognostizierten 15,3 Mio Einheiten. In Summe konnte der Anstieg in Westeuropa den Rückgang in der NAFTA-Region nicht kompensieren, weshalb sich der Produktionsverlauf in diesen beiden Regionen negativ auf unseren Geschäftsverlauf ausgewirkt hat.

Die Produktion in anderen Absatzregionen ist 2007 im Vergleich zu 2006 erneut angestiegen. Dabei zeigte die Region Osteuropa mit einem Zuwachs von 17,7 % eine hohe Dynamik. Damit wird die Bedeutung dieser Region als Produktionsstandort immer gewichtiger: 2007 stieg die Zahl der produzierten Fahrzeuge auf 5,8 Mio Einheiten. So hat sich der Anteil der produzierten Fahrzeuge in Osteuropa gegenüber 2001 mehr als verdoppelt und beträgt mittlerweile 26 % an der europäischen Fahrzeugproduktion. In Südamerika betrug der Zuwachs der produzierten Fahrzeuge 18,3 % und lag bei 3,5 Mio Einheiten. In Asien verlangsamte sich das Wachstum gegenüber 2006 um etwa 2 %. Dennoch stieg das Fertigungsvolumen um 7,9 % (Vj. 10,3 %) auf 27,6 Mio Einheiten. Mit in dieser Zahl enthalten ist das Produktionsvolumen in Japan, das mit aktuell fast einem Drittel aller produzierten Fahrzeuge noch immer einen bedeutenden Anteil in dieser Region ausmacht. In China stieg die Pkw-Produktion um 25 % auf knapp 5 Mio Einheiten.

Nutzfahrzeugproduktion

2007 ist auch das Produktionsvolumen von Nutzfahrzeugen erneut gewachsen. Mit 2,44 Mio Einheiten wurde, trotz eines drastischen Einbruchs auf dem NAFTA-Markt, eine Steigerung in Höhe von 4,4 % erreicht. Damit wurden die in unserer letztjährigen Prognose unterstellten 2,1 Mio Einheiten deutlich übertroffen.

Die für uns besonders wichtigen Absatzmärkte in Westeuropa und der NAFTA-Region entwickelten sich sehr unterschiedlich. Die Produktion in Westeuropa stieg um 7,7 % auf 517.000 Einheiten und lag damit deutlich über unseren Erwartungen. Diese Entwicklung wurde durch eine ungebrochen hohe Nachfrage in Osteuropa noch gestützt. Das Plus lag in diesem Markt bei 9,3 % auf 153.000 Einheiten. In der NAFTA-Region führten die vorgezogenen Nutzfahrzeugkäufe des Jahres 2006, die in Erwartung der neuen Emissionsvorschriften in den USA im Jahr 2006 noch zu einem Produktionsplus von 10 % geführt hatten, im Jahr 2007 zu einem Rückgang von 32,9 % auf 436.000 Einheiten. Damit hat sich unsere zu Jahresbeginn geäußerte Befürchtung in Bezug auf den Absatzmarkt NAFTA mehr als bestätigt. In Summe ergibt sich daraus für diese beiden Absatzregionen ein Minus von rund 150.000 Einheiten, was unsere Geschäftsentwicklung negativ belastet hat.

Die übrigen Absatzmärkte zeigten eine positive Dynamik: In Südamerika stieg die Produktion von Nutzfahrzeugen um 23 % auf 123.000 Einheiten. Das Volumen der produzierten Nutzfahrzeuge in der Region Asien legte ebenfalls deutlich zu. Mit 1,2 Mio Nutzfahrzeugen wurden 25 % mehr produziert als noch im Vorjahr. Die Entwicklung auf beiden Märkten übertraf unsere Erwartungen deutlich.

Produktion Pkw, Kombifahrzeuge, leichte Nutzfahrzeuge (< 6 t)** in Mio Stück

	2007*	2006	2005	2004	2003
Westeuropa	16,1	15,9	16,1	16,4	16,4
Osteuropa	5,8	4,9	4,2	3,9	3,3
NAFTA-Region	15,0	15,3	15,7	15,7	15,9
Südamerika	3,5	3,0	2,8	2,5	1,9
Asien	27,6	25,6	23,2	21,5	20,0
Afrika und Mittlerer Osten	1,8	1,6	1,4	1,3	1,1
Gesamt	69,9	66,3	63,4	61,3	58,6

Quelle: Global Insight *vorläufige Schätzung **Light Vehicles.

Produktion Nutzfahrzeuge (> 6 t) ** in Tsd Stück

	2007*	2006	2005	2004	2003
Westeuropa	517	480	460	430	380
Osteuropa	153	140	130	120	90
NAFTA-Region	436	650	590	490	360
Südamerika	123	100	110	100	70
Asien	1.213	970	950	990	790
Gesamt	2.442	2.340	2.240	2.130	1.690

Quelle: Global Insight *vorläufige Schätzung **Heavy Vehicles.

Ersatzgeschäft Pkw-Reifen

Von großer Bedeutung für das Ersatzgeschäft mit Pkw-Reifen sind für uns vor allem die Märkte in West-, Ost- und Zentraleuropa sowie in der NAFTA-Region. Dabei konnten beide Märkte gegenüber dem Vorjahr Zuwächse verzeichnen.

Die Anzahl der verkauften Pkw-Reifen stieg in West-, Zentral- und Osteuropa, trotz eines in Summe schwachen Winterreifengeschäftes in Europa, um 1,6 % auf 291,5 Mio Einheiten. Während das Geschäft in Westeuropa nahezu stagnierte, sorgte auch hier die Region Zentral- und Osteuropa für den Anstieg des Volumens in Höhe von 1,6 % gegenüber 2006. Allerdings bedeutet dies den geringsten Zuwachs innerhalb der vergangenen fünf Jahre. In der NAFTA-Region konnte, nach dem schwachen Jahr 2006 (-3,3 %), wieder ein Zuwachs bei den Absatzzahlen von 2,2 % auf 270,6 Mio verzeichnet werden. Unsere Hoffnungen auf eine Belebung des Geschäfts in dieser Region haben sich damit bestätigt. Auch im Pkw-Reifenbereich zeigten die asiatischen Märkte die größten Volumenzuwächse. Mit einem Plus von 7,2 % auf 211,1 Mio Stück wurde das starke Wachstum aus dem Vorjahr (6,7 %) noch einmal übertroffen.

Ersatzgeschäft Lkw-Reifen

Das Volumen in den Märkten der Regionen West-, Zentral- und Osteuropa sowie in der NAFTA-Region ist auch für unser Ersatzgeschäft mit Lkw-Reifen von besonders großer Bedeutung. 2007 ist das Volumen in West-, Zen-

tral- und Osteuropa um 3,9 % auf 20,7 Mio Reifen gestiegen. Treiber waren auch hier die Regionen Zentral- und Osteuropa, die im Wesentlichen zu dem Wachstum beigetragen haben. In der NAFTA-Region stellte sich die von zu Jahresanfang unterstellte Markterholung nicht ein und das Volumen sank erneut um 1,8 % auf 20,6 Mio Reifen. Auch im Lkw-Reifenbereich wiesen die asiatischen Märkte die größten Volumenzuwächse auf. Mit einem Plus von 6,7 % auf 56,3 Mio wurde das starke Wachstum aus dem Vorjahr (5,8 %) noch einmal übertroffen.

Rohstoffmärkte

Die Entwicklung an vielen Rohstoffmärkten verlief im Jahr 2007 ähnlich volatil wie im Vorjahr. Für die Automobilindustrie wichtige Rohstoffe sind unter anderem auf ölbasierende Werkstoffe sowie Kupfer, Stahl, Nickel, Aluminium und für die Reifenindustrie insbesondere Naturkautschuk. Nach einer Entspannung, bei den auf ölbasierenden Werkstoffen zu Jahresbeginn wurden gerade hier im Jahresverlauf neue Rekordstände erzielt. Auch die Preise für Kupfer, Stahl und Nickel erreichten gerade in der ersten Jahreshälfte nahezu die Rekordwerte aus dem Vorjahr oder verteuerten sich – wie bei Nickel – auf einen neuen Rekordwert. Der Preis für Aluminium verzeichnete im Jahresverlauf 2007 eine leichte Entspannung, zog aber gegen Jahresende wieder auf das Jahresanfangsniveau an. Die Rekordstände aus dem Jahr 2006 wurden allerdings nicht erreicht. Im weiteren Jahresverlauf schwächte sich die Entwicklung bei Kupfer,

Absatz im Ersatzgeschäft Pkw-Reifen

(inkl. Reifen für leichte Nutzfahrzeuge und allradgetriebene Fahrzeuge)

Mio Stück	2007*	2006	2005	2004	2003
West- und Zentraleuropa	291,5	287,1	273,8	265,6	254,9
NAFTA-Region	270,6	264,9	274,0	269,6	260,5
Asien	211,1	196,9	184,6	172,1	157,7

Quelle: LMC World Tyre Forecast Service, 2007 * vorläufige Schätzung.

Absatz im Ersatzgeschäft Lkw-Reifen

in Mio Stück	2007*	2006	2005	2004	2003
West- und Zentraleuropa	20,7	19,9	19,3	19,2	18,8
NAFTA-Region	20,6	20,9	21,5	20,5	19,2
Asien	56,3	52,8	49,9	46,5	42,1

Quelle: LMC World Tyre Forecast Service, 2007 * vorläufige Schätzung.

Stahl und Nickel wegen der anhaltenden Indizien für eine Abschwächung der US-Wirtschaft teilweise ab. Weiterhin wurde die Entwicklung – wie schon im Vorjahr – vor allem durch die starke Nachfrage aus China, die politische Situation im Nahen und Mittleren Osten und nicht zuletzt durch Spekulationen getrieben. Gemildert wurde diese Entwicklung lediglich durch den weiteren Verfall des US-Dollar gegenüber dem Euro, da die Rohstoffe meistens auf US-Dollar-Basis abgerechnet werden. Insgesamt ergab sich aus der Entwicklung der Rohstoffmärkte für Continental im Jahr 2007 allerdings keine nennenswerte Belastung, da wir bereits im Jahr 2006 mit Preiserhöhungen für Pkw- und Nutzfahrzeugreifen auf den Anstieg insbesondere des Naturkautschukpreises reagiert hatten.

Naturkautschuk ist für die Reifen-Divisionen ein sehr wichtiger Einzelrohstoff und wird an den Warenbörsen in Singapur und Tokio gehandelt. Nach der Entspannung der Preise zum Jahresende 2006 zog der Preis für Naturkautschuk gerade in den ersten sechs Wochen des Jahres 2007 rasant an und erreichte den Durchschnittswert aus dem Vorjahr, der bei etwa 1.945 US-Dollar je Tonne lag. Bis zum vierten Quartal 2007 verstetigte sich das Preisniveau, ehe die Preise im vierten Quartal erneut anzogen. Kompensiert wurde der Anstieg teilweise durch die US-Dollarschwäche, da Naturkautschuk im Wesentlichen auf US-Dollar-Basis abgerechnet wird.

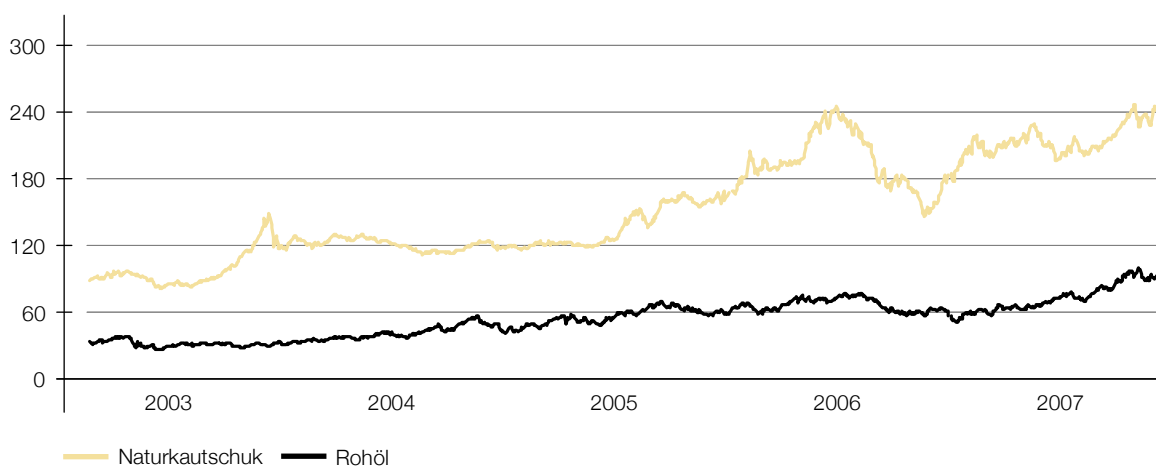
Continental kauft verschiedene Naturkautschuktypen, überwiegend in Thailand, Malaysia und Indonesien. Die Preisentwicklung verläuft tendenziell gleich. Am 28. Dezember 2007 wurde beispielsweise der Naturkautschuktyp TSR 20 an der Singapurur Börse SICOM mit

rund 2.500 US-Dollar je Tonne notiert. Eine Tonne Naturkautschuk (TSR 20) kostete im Jahr 2007 durchschnittlich 2.145 US-Dollar im Vergleich zu 1.945 US-Dollar im Vorjahr. Dies entspricht einem Preisanstieg von 10,3 %.

Neben Naturkautschuk, als direkt eingesetztem Rohmaterial, ist Rohöl der wichtigste Ausgangsgrundstoff vieler Produktionsmaterialien wie Synthetikgummi, Ruß und Chemikalien. Zwischen dem Rohöl und den von Continental beschafften Materialien liegen teilweise mehrstufige Produktionsprozesse bei Vorlieferanten. 2007 war der Rohölmarkt im fünften Jahr in Folge von steigenden Preisen geprägt. Im Zuge der sich fortsetzenden Entspannung des Rohölpreises zu Jahresbeginn fiel der Preis je Barrel im Januar mit 53 US-Dollar auf das niedrigste Niveau seit Dezember 2005. Von da an kannte der Ölpreis im Jahresverlauf allerdings nur noch eine Richtung und erreichte im September 2007 wiederum die alten Höchststände aus dem Jahr 2006 von 80 US-Dollar je Barrel. Am 31. Dezember 2007 wurde der Rohölpreis (WTI, West Texas Intermediate) mit 96 US-Dollar je Barrel notiert. Durchschnittlich stieg der Preis für Rohöl im Vergleich zum Vorjahr um 11 %.

Ein weiterer Grundstoff für unsere Produktionsmaterialien sind Metalle, die wir nur in einer höher veredelten Form zukaufen, beispielsweise Dreh-, Stanz- und Ziehteile. Nach einer Stabilisierung der Preise in den vergangenen beiden Jahren zog der Preis für Rohstahl im Jahresverlauf wieder an und verteuerte sich im Jahresdurchschnitt auf 650 US-Dollar, was einen Anstieg von 8,8 % bedeutet. Allerdings hatte dieser Preisanstieg aufgrund der guten Versorgungssituation unserer Vorlieferanten keinen negativen Einfluss auf unseren Geschäftsverlauf.

Preisentwicklung



Pro forma: Konzern (alte Struktur)

- Umsatzanstieg um 7,2 %
- Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 5,5 %
- Anstieg des bereinigten EBIT um 12,4 %

Im Rahmen des Erwerbs der Siemens VDO wurde die bisherige Organisationsstruktur des Continental-Konzerns geändert. Die bisherige Division Automotive Systems wurde aufgelöst und zusammen mit den Aktivitäten der Siemens VDO in die drei neuen Divisionen Chassis & Safety, Powertrain und Interior eingebracht. Die Erstkonsolidierung der Siemens VDO erfolgte zum 1. Dezember 2007. Aus diesem Grund ist der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ein Kapitel pro forma vorangestellt, das den Continental-Konzern sowie die bisherige Division Automotive Systems in „alter“ Struktur ohne Siemens VDO, vergleichbar mit dem Vorjahr, darstellt.

Umsatzanstieg um 7,2 %;

Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 5,5 %

Der Konzernumsatz stieg im Jahr 2007 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 7,2 % auf 15.960,1 Mio € (Vj. 14.887,0 Mio €). Das Automobilelektronik-Geschäft von Motorola trug mit 1.090,7 Mio € zum Umsatz bei. Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 5,5 %; alle Divisionen konnten dabei ihre Vorjahreswerte übertreffen: Automotive Systems um 3,5 %, Pkw-Reifen um 6,9 %, Nfz-Reifen um 6,9 % und ContiTech um 7,1 %.

Anstieg des EBITDA um 12,2 %

Das EBITDA des Konzerns verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 281,5 Mio € bzw. 12,2 % auf 2.583,0 Mio € (Vj. 2.301,5 Mio €). Das EBITDA in % vom Umsatz erreichte 16,2 % (Vj. 15,5 %).

Ergebnisanstieg um 14,9 %;

Anstieg des bereinigten EBIT um 12,4 %

Das operative Konzernergebnis (EBIT) verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 237,9 Mio € bzw. 14,9 % auf 1.839,8 Mio € (Vj. 1.601,9 Mio €) und erreichte eine Umsatzrendite von 11,5 % (Vj. 10,8 %) sowie eine Kapitalrendite (ROCE) von 20,3 % (Vj. 18,7 %). Das Automobilelektronik-Geschäft von Motorola trug mit 3,1 Mio € zum EBIT bei. Hierin sind Aufwendungen für Integration

sowie Restrukturierungsaufwendungen enthalten. Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte ergibt sich ein Anstieg des bereinigten EBIT um 205,3 Mio € bzw. 12,4 % auf 1.867,4 Mio € (Vj. 1.662,1 Mio €). Die bereinigte Umsatzrendite beträgt 12,3 % (Vj. 11,3 %).

Die Kapitalrendite (ROCE) beträgt 20,3 % (Vj. 18,7 %). Im Berichtsjahr haben unter Bereinigung der Konsolidierungskreiseffekte alle Divisionen zur absoluten Wertschaffung, also einem positiven CVC (Continental Value Contribution), beigetragen.

Sondereffekte 2007

Für das Jahr 2007 beträgt die Belastung durch Sondereffekte für den Konzern insgesamt 58,5 Mio €. Erläuterungen zu einzelnen Sondereffekten siehe Lagebericht Seite 68 f.

Sondereffekte 2006

Für das Jahr 2006 beträgt die Belastung durch Sondereffekte für den Konzern insgesamt 75,2 Mio €. Erläuterungen zu einzelnen Sondereffekten siehe Lagebericht Seite 69 f.

Beschaffung

Die Rohmaterialpreise auf den internationalen Rohstoffmärkten erhöhten sich im Jahr 2007 getrieben durch starke Nachfrage und Spekulation erneut. Das Einkaufsvolumen des Continental-Konzerns stieg um 4,1 % auf 10,1 Mrd € (Vj. 9,7 Mrd €).

Forschung und Entwicklung

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 69,3 Mio € bzw. 10,2 % auf 746,3 Mio € (Vj. 677,0 Mio €) und beträgt damit 4,7 % vom Umsatz (Vj. 4,5 %).

Das Automobilelektronik-Geschäft von Motorola generierte im Jahr 2007 einen Aufwand für Forschung und Entwicklung in Höhe von 108,3 Mio €.

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich im Konzern im Vergleich zum Geschäftsjahr 2006 um 43,6 Mio € auf 743,2 Mio € (Vj. 699,6 Mio €) und betragen 4,7 % vom Umsatz (Vj. 4,7 %). Darin enthalten waren im Berichtsjahr außerplanmäßige Wertminderungen in Höhe von insgesamt 26,2 Mio € (Vj. 38,2 Mio € für Sachanlagen).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva des Konzerns erhöhten sich gegenüber dem Jahresende 2006 um 481,0 Mio € auf 9.058,6 Mio € (Vj. 8.577,6 Mio €). Die Steigerung resultierte im Wesentlichen aus dem Erwerb der Matador-Gruppe. Hiermit war ein Zugang an operativen Aktiva in Höhe von 246,5 Mio € verbunden. Weitere Konsolidierungskreisveränderungen wirkten in Summe bestandserhöhend wie der Erwerb der Thermopol-Gruppe und AP Italia. Hieraus resultierten insgesamt Zugänge in Höhe von 136,7 Mio €. Gegenläufig beliefen sich Währungskurseffekte auf 218,9 Mio €.

Die langfristigen Vermögenswerte stiegen um insgesamt 227,7 Mio € auf 5.943,0 Mio € (Vj. 5.715,3 Mio €). Davon entfiel auf das Sachanlagevermögen ein Zugang in Höhe von 166,6 Mio € und auf die sonstigen immateriellen Vermögenswerte von 32,0 Mio €, beides im Wesentlichen zurückzuführen auf die Erwerbe der Matador-Gruppe und der AP Italia. Gegenläufig wirkten Währungskurseffekte, die das Sachanlagevermögen und die immateriellen Vermögenswerte in Höhe von 68,3 Mio € reduzierten. Aus den die Abschreibungen übersteigen-

den Investitionen in das Sachanlagevermögen und Software ergab sich ein Aufbau in Höhe von 111,2 Mio €. Die aus der Akquisition von AP Italia und der Thermopol-Gruppe entstandenen Goodwill-Zugänge sind nahezu vollständig durch negative Währungskurseffekte kompensiert worden.

Das Working Capital erhöhte sich um 193,1 Mio € auf 2.692,9 Mio €, wovon 91,6 Mio € auf die bereits oben beschriebenen Konsolidierungskreisveränderungen zurückzuführen sind. Währungskursveränderungen wirkten gegenläufig in Höhe von 80,9 Mio €.

Investitionen

Der Bilanzzugang für Sachanlagen und Software im Konzern in Höhe von 854,4 Mio € lag um 49,4 Mio € über dem Vorjahreswert (805,0 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 5,4 % (Vj. 5,4 %).

Aus dem von Motorola erworbenen Automobilelektronik-Geschäft resultierten im Jahr 2007 Investitionen in Höhe von 77,8 Mio € (Vj. 11,9 Mio €).

Mitarbeiter

Die Belegschaft des Continental-Konzerns erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 5.911 bzw. 6,9 % auf 91.135 (Vj. 85.224) Mitarbeiter, insbesondere bedingt durch die Erstkonsolidierung der Thermopol-Gruppe (+594), AP Italia (+510) und der Matador-Gruppe (+2.531). Die Volumensteigerungen führten in allen Divisionen insgesamt zu einer Erhöhung der Beschäftigtenzahl.

Continental-Konzern in Mio €	2007	2006	Veränderung in %
Umsatz	15.960,1	14.887,0	7,2
EBITDA	2.583,0	2.301,5	12,2
in % vom Umsatz	16,2	15,5	—
EBIT	1.839,8	1.601,9	14,9
in % vom Umsatz	11,5	10,8	—
Forschungs- und Entwicklungskosten	746,3	677,0	10,2
Abschreibungen ¹	743,2	699,6	6,2
Operative Aktiva	9.058,6	8.577,6	5,6
EBIT in % von operativen Aktiva	20,3	18,7	—
Investitionen ²	854,4	805,0	6,1
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl) ³	91.135	85.224	6,9
Umsatz bereinigt ⁴	15.227,9	14.737,6	3,3
EBIT bereinigt ⁵	1.867,4	1.662,1	12,4
EBIT bereinigt in % vom Umsatz	12,3	11,3	—

¹ Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

² Investitionen in Sachanlagen und Software.

³ Ohne Auszubildende.

⁴ Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

⁵ Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

Umsatz in Mio €	2007	2006
Automotive Systems	6.636,7	5.994,4
Pkw-Reifen	4.975,6	4.693,6
Nfz-Reifen	1.452,4	1.468,3
ContiTech	3.063,9	2.868,7
Sonstiges / Konsolidierung	- 168,5	- 138,0
Continental-Konzern	15.960,1	14.887,0

Umsatz bereinigt ¹ in Mio €	2007	2006
Automotive Systems	6.033,2	5.994,4
Pkw-Reifen	4.912,1	4.693,6
Nfz-Reifen	1.445,9	1.390,0
ContiTech	2.998,3	2.797,6
Sonstiges / Konsolidierung	- 161,6	- 138,0
Continental-Konzern	15.227,9	14.737,6

¹ Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

EBIT in Mio €	2007	2006
Automotive Systems	668,3	532,2
Pkw-Reifen	738,7	650,9
Nfz-Reifen	124,1	136,2
ContiTech	362,8	318,6
Sonstiges / Konsolidierung	- 54,1	- 36,0
Continental-Konzern	1.839,8	1.601,9

EBIT bereinigt ² in Mio €	2007	2006
Automotive Systems	689,9	630,5
Pkw-Reifen	763,8	655,2
Nfz-Reifen	108,4	97,3
ContiTech	359,4	315,1
Sonstiges / Konsolidierung	- 54,1	- 36,0
Continental-Konzern	1.867,4	1.662,1

² Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

ROS in %	2007	2006
Automotive Systems	10,1	8,9
Pkw-Reifen	14,8	13,9
Nfz-Reifen	8,5	9,3
ContiTech	11,8	11,1
Sonstiges / Konsolidierung	—	—
Continental-Konzern	11,5	10,8

ROS bereinigt in %	2007	2006
Automotive Systems	11,4	10,5
Pkw-Reifen	15,5	14,0
Nfz-Reifen	7,5	7,0
ContiTech	12,0	11,3
Sonstiges / Konsolidierung	—	—
Continental-Konzern	12,3	11,3

Operative Aktiva in Mio €	2007	2006
Automotive Systems	4.092,8	3.863,0
Pkw-Reifen	2.753,8	2.615,7
Nfz-Reifen	893,1	844,1
ContiTech	1.284,5	1.231,9
Sonstiges / Konsolidierung	34,4	22,9
Continental-Konzern	9.058,6	8.577,6

ROCE in %	2007	2006
Automotive Systems	16,3	13,8
Pkw-Reifen	26,8	24,9
Nfz-Reifen	13,9	16,1
ContiTech	28,2	25,9
Sonstiges / Konsolidierung	—	—
Continental-Konzern	20,3	18,7

Pro forma: Division Automotive Systems (alte Struktur)

- Umsatzanstieg um 10,7 %
- Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 3,5 %
- Anstieg des bereinigten EBIT um 9,4 %

Absatz

Im Geschäftsbereich Elektronische Brems- und Sicherheitssysteme wurden im Geschäftsjahr 2007 15,7 Mio elektronische Bremssysteme verkauft. Der Markt in Nordamerika entwickelte sich erneut erfreulich. Dort erreichten wir mit 2,9 Mio ESC-Einheiten eine Absatzsteigerung im Vergleich zum Vorjahr um 45,1 %. Den Absatz von Raddrehzahlsensoren konnten wir um 8,5 % auf ca. 64 Mio Stück erhöhen.

Die Verkaufszahlen im Geschäftsbereich Hydraulische Bremssysteme konnten wir erneut steigern. Dies ist im Wesentlichen auf ein verstärktes Neugeschäft und gestiegene Absatzzahlen auf Kundenseite zurückzuführen. Bei Bremskraftverstärkern konnten wir das Volumen um 9,1 % auf 13,4 Mio Einheiten erhöhen. Bei Bremssätteln erzielten wir eine Steigerung um 1,8 % auf 34,5 Mio Einheiten.

Der Geschäftsbereich Fahrwerk & Antrieb erreichte deutliche Absatzerhöhungen in den Produktgruppen Diesel-Steuergeräte, Ölsensoren und elektronische Luftfedern.

Im Geschäftsbereich Elektrische Antriebe reduzierte sich das Volumen im Berichtsjahr.

Der Geschäftsbereich Karosserie & Fahrberechtigungssysteme erzielte insgesamt einen Volumenanstieg, am deutlichsten in der Produktgruppe Sitz-Steuergeräte.

Umsatzanstieg um 10,7 %;

Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 3,5 %

Die Division Automotive Systems steigerte den Umsatz im Vergleich zum Vorjahr um 10,7 % auf 6.636,7 Mio € (Vj. 5.994,4 Mio €). Das Automobilelektronik-Geschäft von Motorola trug mit 1.090,7 Mio € zum Umsatz bei. Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 3,5 %.

Die Umsatzsteigerungen im Vergleich zum Vorjahr sind im Wesentlichen auf höhere Absatzzahlen bei ESC, Bremskraftverstärkern, Bremssätteln sowie Dieselmotor- und Ölsensoren zurückzuführen. Das größte Umsatzwachstum wurde im Geschäftsbereich Elektronische Brems- und Sicherheitssysteme erreicht, unter anderem durch die in den USA höheren Ausstattungsdaten der Fahrzeuge mit ESC.

Anstieg des EBITDA um 19,5 %

Das EBITDA der Division Automotive Systems verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 162,2 Mio € bzw. 19,5 % auf 996,0 Mio € (Vj. 833,8 Mio €). Das EBITDA in % vom Umsatz erreichte 15,0 % (Vj. 13,9 %).

Ergebnisanstieg um 25,6 %;

Anstieg des bereinigten EBIT um 9,4 %

Die Division Automotive Systems steigerte das operative Ergebnis (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 25,6 % auf 668,3 Mio € (Vj. 532,2 Mio €) und erreichte eine Umsatzrendite von 10,1 % (Vj. 8,9 %) sowie eine Kapitalrendite (ROCE) von 16,3 % (Vj. 13,8 %). Das Automobilelektronik-Geschäft von Motorola trug mit 3,1 Mio € zum EBIT bei. Hierin sind Aufwendungen für Integration sowie Restrukturierungsaufwendungen enthalten. Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte ergibt sich ein Anstieg des bereinigten EBIT um 59,4 Mio € bzw. 9,4 % auf 689,9 Mio € (Vj. 630,5 Mio €). Die bereinigte Umsatzrendite beträgt 11,4 % (Vj. 10,5 %).

Sondereffekte 2007

Im Rahmen der fortschreitenden Integration des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola entstanden im Berichtszeitraum Aufwendungen für Integration in Höhe von 25,9 Mio € und Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 8,1 Mio €, einschließlich der Aufwendungen im Zusammenhang mit den im ersten Quartal 2007 abgeschlossenen Verhandlungen über den Sozialplan für das Werk Angers, Frankreich.

Automotive Systems in Mio €	2007	2006	Veränderung in %
Umsatz	6.636,7	5.994,4	10,7
EBITDA	996,0	833,8	19,5
in % vom Umsatz	15,0	13,9	—
EBIT	668,3	532,2	25,6
in % vom Umsatz	10,1	8,9	—
Forschungs- und Entwicklungskosten	535,4	476,7	12,3
Abschreibungen ¹	327,7	301,6	8,7
Operative Aktiva	4.092,8	3.863,0	5,9
EBIT in % von operativen Aktiva	16,3	13,8	—
Investitionen ²	432,5	359,4	20,3
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl) ³	32.357	30.198	7,1
Umsatz bereinigt ⁴	6.033,2	5.994,4	0,6
EBIT bereinigt ⁵	689,9	630,5	9,4
EBIT bereinigt in % vom Umsatz	11,4	10,5	—

¹ Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

² Investitionen in Sachanlagen und Software.

³ Ohne Auszubildende.

⁴ Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

⁵ Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

Zur Optimierung der Produktionsorganisation in Deutschland sowie zur Verbesserung der Kostenstruktur im Bereich Elektrische Antriebe wurde der Standort Haldensleben bis auf kleinere Restabwicklungsaktivitäten Ende 2007 geschlossen. Die dortigen Aktivitäten wurden nach Berlin verlagert. Dadurch fielen im Berichtszeitraum Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 5,8 Mio € an.

Die Continental Teves Japan Inc. verkaufte mit Wirkung zum 1. Januar 2008 wesentliche Teile des Werkgeländes inklusiv der dazugehörenden Gebäude und Maschinen am Standort Hiroshima, Japan, an die Nisshinbo Industries Inc. zum symbolischen Wert von 1 Yen, um die Kosten einer Werkschließung zu vermeiden. Gemäß den IFRS-Vorschriften ist der Buchwert auf den erwarteten Verkaufspreis außerordentlich abzuschreiben. Hieraus ergibt sich ein Impairment in Höhe von 3,6 Mio €.

Aus der in 2006 begonnenen Verlagerung von Produktionskapazität aus dem Werk Ebbw Vale, Großbritannien, in das slowakische Werk Zvolen entstand im Jahr 2007 ein Restrukturierungsaufwand in Höhe von 1,4 Mio €.

Im Zusammenhang mit den bei Erwerb des Automobil-elektronik-Geschäfts von Motorola übernommenen und nicht genutzten Mietflächen in der Nähe von Detroit,

USA, wurde eine weitere Rückstellung in Höhe von 5,2 Mio € gebildet, da eine Untervermietung nicht möglich ist.

Für das Jahr 2007 beträgt die Belastung durch Sondereffekte für die Division Automotive Systems insgesamt 50,0 Mio €.

Sondereffekte 2006

Zur Verbesserung der Kostenstruktur im Bereich Radbremse wurde im Jahr 2006 Produktionskapazität aus dem Werk Ebbw Vale, Großbritannien, in das slowakische Werk Zvolen verlagert. In diesem Zusammenhang fielen im Vorjahr Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 28,0 Mio € an.

Klagen ehemaliger Arbeitnehmer wegen der Schließung des Standorts Gretz, Frankreich, der Division Automotive Systems sind 2006 rechtskräftig abgewiesen worden. Die dafür gebildete Rückstellung in Höhe von 9,9 Mio € wurde aufgelöst.

Ende 2006 wurde beschlossen, die im Zusammenhang mit dem Erwerb des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola übernommenen Mietflächen in der Nähe von Detroit, USA, ab 2007 nicht weiter zu nutzen. Der zugehörige Mietvertrag läuft erst Ende 2025 aus. Zum Jah-

resende 2006 wurde davon ausgegangen, dass eine Untervermietung des freizugebenden Gebäudes die laufenden Mietkosten nicht decken würde. Grund für diese Annahme sind wahrscheinliche Abschlüsse, nicht vermietbare Teilflächen sowie nicht weiterzugebende Kostenzuschläge für Mietereinbauten, die über die Mietraten abzugelten waren. Deshalb wurde eine Rückstellung in Höhe von 11,5 Mio € gebildet. Darüber hinaus ergab sich ein außerordentlicher Abschreibungsbedarf in Höhe von 1,9 Mio €.

Im Zusammenhang mit dem Erwerb des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola ergaben sich im Jahr 2006 Integrationsaufwendungen in Höhe von 10,5 Mio €, im Wesentlichen für die Incentivierung von Mitarbeitern sowie die Nutzung von Motorola Inc. IT-Systemen. Im Rahmen der langfristigen Produktionsstrategie der Division Automotive Systems werden alle Standorte kontinuierlich hinsichtlich ihrer produktionstechnischen Effizienz und Kostenstruktur überprüft. Die hohen Produktionskosten in den Werken Angers, Frankreich, sowie Elma und Seguin, USA, verhinderten die Aufrechterhaltung der Produktion am jeweiligen Standort und führten zu Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von insgesamt 56,3 Mio €. Darin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 10,7 Mio €.

Für das Jahr 2006 beträgt die Belastung durch Sondereffekte für die Division Automotive Systems insgesamt 98,3 Mio €.

Beschaffung

Im Jahr 2007 erhöhten sich erneut die Rohmaterialpreise, bedingt durch eine weiterhin anhaltende hohe Nachfrage aus den Emerging Markets. Der dadurch resultierende Kostendruck insbesondere bei Mechaniklieferanten führte erneut zur weiteren Konsolidierung der Marktteilnehmer. Die 2006 implementierte Neuorganisation des Einkaufs führte zur Verstärkung der globalen Beschaffung. Der Anteil des Einkaufsvolumens aus Niedriglohnländern konnte weiter ausgebaut werden. Darüber hinaus wurde die Asien-Strategie durch Aufbau lokaler Bezugsquellen unterstützt.

Forschung und Entwicklung

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 58,7 Mio € bzw. 12,3 % auf 535,4 Mio € (Vj. 476,7 Mio €) und beträgt damit 8,1 % vom Umsatz (Vj. 8,0 %).

Das Automobilelektronik-Geschäft von Motorola generierte im Jahr 2007 einen Aufwand für Forschung und Entwicklung in Höhe von 108,3 Mio €. Darüber hinaus wurde der Aufwand für Forschung und Entwicklung in dem Geschäftsbereich Elektronische Brems- und Sicherheitssysteme sowie im Bereich Hybridantriebe weiter erhöht.

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2006 um 26,1 Mio € auf 327,7 Mio € (Vj. 301,6 Mio €) und betragen 4,9 % vom Umsatz (Vj. 5,0 %). Darin enthalten waren im Jahr 2007 außerplanmäßige Wertminderungen für Sachanlagen in Höhe von insgesamt 5,9 Mio € (Vj. 12,6 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva der Division Automotive Systems stiegen per 31. Dezember 2007 gegenüber dem Vorjahr um 229,8 Mio € auf 4.092,8 Mio € (Vj. 3.863,0 Mio €). Wesentlichen Anteil hieran hatte die Akquisition von AP Italia mit 101,2 Mio €. Gegenläufig wirkten Währungskurseffekte in Höhe von 134,2 Mio €.

Die langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich um 91,5 Mio € von 3.238,3 Mio € auf 3.329,8 Mio €. Der Zugang erfolgte im Wesentlichen bei den Sachanlagen, die sich auf 1.480,7 Mio € (Vj. 1.387,6 Mio €) erhöhten. Neben den Zugängen aus der erstmaligen Konsolidierung der AP Italia in Höhe von 22,4 Mio € führten die die Abschreibungen übersteigenden Investitionen in das Sachanlagevermögen zu Nettozugängen in Höhe von 131,4 Mio €. Ein gegenläufiger Effekt in Höhe von 46,8 Mio € resultierte aus Währungskursveränderungen. Der bei der Akquisition von AP Italia entstandene Goodwill in Höhe von 47,1 Mio € wurde durch negative Währungskurseffekte überkompensiert.

Das Working Capital erhöhte sich gegenüber dem Jahresende 2006 um 109,3 Mio € auf 620,3 Mio €. Aus Wechselkursveränderungen resultierte eine Verringerung des Working Capital um 20,5 Mio €. Die Vorratsbestände erhöhten sich um 66,6 Mio € auf 439,9 Mio € (Vj. 373,3 Mio €). Die Forderungen lagen mit 835,9 Mio € um 3,1 Mio € unterhalb des Vorjahreswertes. Die operativen Verbindlichkeiten verringerten sich um 45,8 Mio € auf 655,5 Mio € (Vj. 701,3 Mio €). Auch hier überstiegen negative Währungskursveränderungen den Zugang aus der Akquisition von AP Italia.

Investitionen

Der Bilanzzugang der Division Automotive Systems in Höhe von 432,5 Mio € lag um 73,1 Mio € über dem Vorjahreswert (359,4 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 6,5 % (Vj. 6,0 %).

Für das von Motorola erworbene Automobilelektronik-Geschäft ergaben sich Investitionen in Höhe von 77,8 Mio € (Vj. 11,9 Mio €).

Im Geschäftsbereich Elektronische Brems- und Sicherheitssysteme wurde, aufgrund gestiegener Nachfrage nach ESC und ABS-Systemen in Amerika und Europa, weiterhin in die Erweiterung der Produktionskapazitäten sowie in die Realisierung eines neuen Fertigungskonzeptes investiert.

Der Geschäftsbereich Hydraulische Bremssysteme investierte in den Aufbau eines neuen Produktionsstandortes in Changshu, China. Darüber hinaus wurden an verschiedenen Standorten Investitionen für die Umsetzung eines neuen Fertigungskonzepts getätigt.

Im Geschäftsbereich Fahrwerk & Antrieb wurde insbesondere in den Aufbau von Fertigungskapazitäten für Getriebe-Steuergeräte investiert.

Der Geschäftsbereich Telematik hat die Fertigungskapazitäten in den USA und China erweitert.

Mitarbeiter

Die Mitarbeiterzahl der Division Automotive Systems erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 2.159 bzw. 7,1 % auf 32.357 (Vj. 30.198) Personen. Durch den Erwerb von AP Italia ergab sich eine Steigerung der Mitarbeiterzahl zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung um 510 Personen. Durch die positive Volumenentwicklung wurden in Varzea Paulista, Brasilien, 167 neue Mitarbeiter eingestellt und in Budapest, Ungarn, 114 Mitarbeiter. In Ebbw Vale, Großbritannien, wurden aufgrund der Restrukturierung 148 Mitarbeiter abgebaut. In Sibiu, Rumänien ergab sich ein Anstieg der Beschäftigtenzahl um 104 Personen aufgrund positiver Volumenentwicklung und des weiteren Ausbaus der F&E-Aktivitäten. Durch die positive Volumenentwicklung in der Elektronik wurden weltweit 668 neue Mitarbeiter eingestellt. Durch den Aufbau des Werkes Zvolen, Slowakei, wurden 175 neue Mitarbeiter eingestellt.

Die Entwicklungen der Divisionen Pkw-Reifen, Nfz-Reifen und ContiTech entsprechen den Ausführungen auf den Seiten 87 ff des Lageberichts.

Ertragslage

- Umsatzanstieg um 11,6%
- Anstieg des bereinigten EBIT um 6,1 %

Continental-Konzern in Mio €	2007	2006	Veränderung in %
Umsatz	16.619,4	14.887,0	11,6
EBITDA	2.490,6	2.301,5	8,2
in % vom Umsatz	15,0	15,5	—
EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA	1.737,2	1.615,9	7,5
in % vom Umsatz	10,5	10,9	—
EBIT	1.675,8	1.601,9	4,6
in % vom Umsatz	10,1	10,8	—
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	1.020,6	981,9	3,9
Ergebnis pro Aktie (in €)	6,79	6,72	1,0
Forschungs- und Entwicklungskosten	834,8	677,0	23,3
Abschreibungen ¹	814,8	699,6	16,5
Operative Aktiva	22.217,1	8.577,6	159,0
EBIT in % von operativen Aktiva	7,5	18,7	—
Investitionen ²	896,9	805,0	11,4
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl) ³	151.654	85.224	77,9
EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA bereinigt ⁴	1.841,5	1.691,1	8,9
EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA bereinigt in % vom Umsatz	11,1	11,4	—
EBIT bereinigt ⁴	1.780,1	1.677,1	6,1
EBIT bereinigt in % vom Umsatz	10,7	11,3	—

¹ Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

² Investitionen in Sachanlagen und Software.

³ Ohne Auszubildende.

⁴ Bereinigt um Sondereffekte.

Umsatzanstieg um 11,6 %

Der Konzernumsatz stieg im Jahr 2007 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 11,6 % auf 16.619,4 Mio € (Vj. 14.887,0 Mio €). Diese Erhöhung resultiert sowohl aus organischem Wachstum als auch aus Konsolidierungskreisveränderungen. Währungskursveränderungen wirkten gegenläufig. Siemens VDO trug mit 659,3 Mio € zum Umsatz bei.

Im Rahmen des Erwerbs der Siemens VDO wurde die bisherige Organisationsstruktur des Continental-Konzerns geändert. Die bisherige Division Automotive Systems wurde zusammen mit den Aktivitäten der Siemens VDO in die drei neuen Divisionen Chassis & Safety, Powertrain und Interior eingebracht. Ab dem 1. Januar

2008 sind aus diesem Grund keine Informationen für die ehemalige Division Automotive Systems sowie für Siemens VDO separat verfügbar.

Trotz der Konsolidierungskreisveränderungen hat sich der Umsatzanteil nach Regionen gegenüber dem Vorjahr kaum verändert. Der im Dezember 2007 einbezogene regionale Umsatzanteil der Siemens VDO hat nur einen geringen Einfluss.

Anstieg des EBITDA um 8,2 %

Das EBITDA des Konzerns verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 189,1 Mio € bzw. 8,2 % auf 2.490,6 Mio € (Vj. 2.301,5 Mio €). Das EBITDA in % vom Umsatz erreichte 15,0 % (Vj. 15,5 %).

Der Konzernumsatz verteilt sich folgendermaßen auf die einzelnen Regionen:

Umsatz nach Regionen in %	2007	2006
Deutschland	31	32
Europa ohne Deutschland	37	37
NAFTA-Region	21	21
Asien	8	7
Übrige Länder	3	3

Anstieg des EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA um 7,5 %

Das EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA (Purchase Price Allocation) des Konzerns verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 121,3 Mio € bzw. 7,5 % auf 1.737,2 Mio € (Vj. 1.615,9 Mio €). Das EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA in % vom Umsatz erreichte 10,5 % (Vj. 10,9 %).

Operative Ergebnisverbesserung (EBIT) um 4,6 %;

Anstieg des bereinigten EBIT um 6,1 %

Das operative Konzernergebnis (EBIT) verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 73,9 Mio € bzw. 4,6 % auf 1.675,8 Mio € (Vj. 1.601,9 Mio €). Die Umsatzrendite verringerte sich auf 10,1 % (Vj. 10,8 %). Bereinigt um Sondereffekte ergibt sich eine Verbesserung des EBIT um 103,0 Mio € bzw. 6,1 % auf 1.780,1 Mio € (Vj. 1.677,1 Mio €). Die bereinigte Umsatzrendite beträgt 10,7 % (Vj. 11,3 %).

Siemens VDO belastete das EBIT im Dezember 2007 mit 164,0 Mio €. In diesem Wert sind Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, die erstmalig im Rahmen der Kaufpreisallokation (Purchase Price Allocation (PPA) angesetzt wurden, in Höhe von 33,1 Mio € sowie der Verbrauch von im Rahmen der PPA zum Veräußerungswert angesetzten Vorräte in Höhe von 33,6 Mio € enthalten. Darüber hinaus war der Dezember 2007 bei Siemens VDO von Sondersachverhalten, u. a. Restrukturierungsmaßnahmen, geprägt.

Ab dem 1. Januar 2008 sind keine Informationen für die ehemalige Division Automotive Systems sowie für Siemens VDO separat verfügbar.

Die Kapitalrendite (ROCE) beträgt 7,5 % (Vj. 18,7 %). Dabei ist zu berücksichtigen, dass Konsolidierungskreisveränderungen mit anteiligem EBIT seit dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung und mit der vollen Kapitalbasis

wirken. Einen wesentlichen Einfluss im Jahr 2007 hat Siemens VDO (volle Kapitalbasis, aber nur ein Monat EBIT).

Sondereffekte 2007

Im Rahmen der fortschreitenden Integration des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola entstanden im Berichtszeitraum Aufwendungen in Höhe von 25,9 Mio € und Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 8,1 Mio € – einschließlich der Aufwendungen im Zusammenhang mit den im ersten Quartal 2007 abgeschlossenen Verhandlungen über den Sozialplan für das Werk Angers, Frankreich.

Zur Optimierung der Produktionsorganisation in Deutschland sowie zur Verbesserung der Kostenstruktur im Bereich Elektrische Antriebe wurde der Standort Haldensleben bis auf kleinere Restabwicklungsaktivitäten zum Ende des Jahres 2007 geschlossen. Die dortigen Aktivitäten wurden nach Berlin verlagert. Dadurch fielen im Berichtszeitraum Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 5,8 Mio € an.

Die Continental Teves Japan Inc. verkaufte mit Wirkung zum 1. Januar 2008 wesentliche Teile des Werkgeländes inklusiv der dazugehörenden Gebäude und Maschinen am Standort Hiroshima, Japan, an die Nisshinbo Industries Inc. zum symbolischen Wert von 1 Yen, um die Kosten einer Werkschließung zu vermeiden. Gemäß den IFRS-Vorschriften ist der Buchwert auf den erwarteten Verkaufspreis außerordentlich abzuschreiben. Hieraus ergab sich ein Impairment in Höhe von 3,6 Mio €.

Aus der 2006 begonnenen Verlagerung von Produktionskapazität aus dem Werk Ebbw Vale, Großbritannien, in das slowakische Werk Zvolen entstand im Jahr 2007 ein Restrukturierungsaufwand in Höhe von 1,4 Mio €.

Im Rahmen der mit dem Erwerb des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola übernommenen und nicht

genutzten Mietflächen nahe Detroit, USA, wurde eine weitere Rückstellung in Höhe von 5,2 Mio € gebildet, da eine Untervermietung nicht möglich ist.

Unsere amerikanische Reifengesellschaft Continental Tire North America (CTNA) hatte 2006 die Beteiligung des Unternehmens an Gesundheitsvorsorgekosten für Pensionäre geändert. Einer gegen diese Maßnahme eingereichten Sammelklage hat das zuständige erstinstanzliche Gericht in einem Zwischenbescheid insoweit Recht gegeben, dass die Umsetzung der Änderungen im Vorsorgeplan nicht im vollen Umfang einseitig hätte erfolgen dürfen. CTNA hat gegen diese Entscheidung Rechtsmittel eingelegt. Daneben hat CTNA einen Vorschlag zur Herbeiführung einer einvernehmlichen Lösung für die betroffenen Pensionäre unterbreitet, der im Wesentlichen eine einmalige Dotierung eines externen Fondsträgers vorsieht. Im Rahmen dieser Verständigung blieben die bisherigen Planänderungen bestehen. In diesem Zusammenhang wurde im Berichtszeitraum in der Division Pkw-Reifen ein Aufwand in Höhe von 46,5 Mio € und in der Division Nfz-Reifen in Höhe von 3,4 Mio € berücksichtigt.

Darüber hinaus wurden im Berichtszeitraum die medizinischen Vorsorgepläne für die Gehaltsempfänger angepasst, in dem die medizinischen Leistungen weiter begrenzt wurden. Dabei ergaben sich positive Ergebniseffekte in der Division Pkw-Reifen in Höhe von 27,6 Mio € und in der Division Nfz-Reifen in Höhe von 14,4 Mio €.

Im Rahmen der Abwicklung der Restrukturierungsmaßnahmen im Reifenwerk Charlotte, USA, wurden vor allem nicht verwendete Rückstellungen in Höhe von 3,1 Mio € aufgelöst.

Aufgrund nicht erreichter Prozesseffizienzen und der damit verbundenen Ertragslage wurde am Standort Mt. Vernon, USA, das Sachanlagevermögen in Höhe von 18,7 Mio € außerplanmäßig abgeschrieben. Dieser Bedarf ergab sich aufgrund der im Jahr 2007 getätigten Investitionen, die nach den Impairment-Vorschriften des IFRS nicht mit dem Wiederbeschaffungswert, sondern mit dem Veräußerungswert als Untergrenze anzusetzen sind.

Aufgrund der Ergebnislage wurde die Beteiligung an der Drahtcord Saar KG in Höhe von 5,5 Mio € wertberichtigt.

Aus der Erstkonsolidierung der Matador-Gruppe ergab sich ein Ertrag aus dem negativen Unterschiedsbetrag in

Höhe von 21,2 Mio €. Gegenläufig wirkten Impairments für einen nicht genutzten Markennamen sowie ein nicht genutztes Kraftwerk in Höhe von 1,3 Mio €.

Unter anderem für Roulunds, Dänemark, entstanden im Berichtszeitraum Restrukturierungsaufwendungen in der Division ContiTech in Höhe von 2,9 Mio €.

Aus der Veräußerung des Möbelfolien-Geschäfts des Geschäftsbereichs Benecke-Kaliko ergab sich in der Division ContiTech ein Ertrag in Höhe von 8,2 Mio €. In diesem Zusammenhang fielen Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 4,7 Mio € an.

Sondereffekte 2007 der Siemens VDO-Aktivitäten (nicht für pro forma relevant):

Durch die Schließung des Standortes in der Innenstadt von Bangalore, Indien, und die Verlagerung der Maschinen in das Umland von Bangalore fielen Aufwendungen für Restrukturierung in Höhe von 2,1 Mio € an.

An unserem Standort Chatham, Kanada, wurde am 20. Dezember 2007 bekannt gegeben, die bestehende Produktion einzustellen. In diesem Zusammenhang wurde eine Rückstellung für Restrukturierung in Höhe von 10,1 Mio € gebildet.

Im Rahmen der Kaufpreisallokation der Siemens VDO wurden Vorräte in Höhe von 33,6 Mio € zum Veräußerungswert angesetzt. Der Verbrauch dieser Vorräte im Dezember 2007 führte zu einem Aufwand in gleicher Höhe.

Für das Jahr 2007 ergab sich für die Siemens VDO-Aktivitäten insgesamt eine Belastung durch Sondereffekte (nicht für pro forma relevant) in Höhe von 45,8 Mio €.

Für das Jahr 2007 beträgt die Belastung durch Sondereffekte für den Konzern insgesamt 104,3 Mio €.

Sondereffekte 2006

Zur Verbesserung der Kostenstruktur im Bereich Radbremse wurde im Jahr 2006 Produktionskapazität aus dem Werk Ebbw Vale, Großbritannien, in das slowakische Werk Zvolen verlagert. In diesem Zusammenhang fielen im Berichtszeitraum Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 28,0 Mio € an.

Klagen ehemaliger Arbeitnehmer aufgrund der Schließung des Standorts Gretz, Frankreich, der Division Au-

tomotive Systems sind 2006 rechtskräftig abgewiesen worden. Die dafür gebildete Rückstellung in Höhe von 9,9 Mio € wurde aufgelöst.

Ende 2006 wurde beschlossen, die im Zusammenhang mit dem Erwerb des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola übernommenen Mietflächen nahe Detroit, USA, ab 2007 nicht weiter zu nutzen. Der zugehörige Mietvertrag läuft erst Ende 2025 aus. Zum Jahresende 2006 wurde davon ausgegangen, dass eine Untervermietung des freizugebenden Gebäudes die laufenden Mietkosten nicht decken würde. Grund für diese Annahme sind wahrscheinliche Abschlüsse, nicht vermietbare Teilflächen sowie nicht weiterzugebende Kostenzuschläge für Mieterereinbauten, die über die Mietraten abzugelten waren. Dafür wurde eine Rückstellung in Höhe von 11,5 Mio € gebildet. Darüber hinaus ergab sich ein außerordentlicher Abschreibungsbedarf in Höhe von 1,9 Mio €.

Im Zusammenhang mit dem Erwerb des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola ergaben sich im Jahr 2006 Integrationsaufwendungen in Höhe von 10,5 Mio €, im Wesentlichen für die Incentivierung von Mitarbeitern sowie die Nutzung von Motorola Inc. IT-Systemen. Im Rahmen unserer langfristigen Produktionsstrategie werden alle Standorte kontinuierlich hinsichtlich ihrer produktionstechnischen Effizienz und Kostenstruktur überprüft. Die hohen Produktionskosten in den Werken Angers, Frankreich, sowie Elma und Seguin, USA, verhinderten die Aufrechterhaltung der Produktion an den Standorten und führten zu Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von insgesamt 56,3 Mio €. Darin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 10,7 Mio €.

Ende 2006 wurde den Lohnempfängern sowie den bereits pensionierten Mitarbeitern der Reifenbereiche in den USA angekündigt, dass ab Anfang 2007 die Obergrenze der medizinischen Vorsorgeleistungen weiter reduziert wird. Damit wurden die Begünstigten auf eine einheitliche Vorsorgedeckung gebracht. Diese Plananpassungen führten zu einer Auflösung der bisher gebildeten Rückstellung für Altersvorsorgeverpflichtungen in Höhe von 108,8 Mio €.

Im Zusammenhang mit der schrittweise Einstellung der Pkw-Reifenfertigung am Standort Hannover-Stöcken bis Ende 2007 wurden im Jahr 2006, aufgrund der abgeschlossenen Verhandlungen, zusätzlich zu den im Jahr 2005 gebildeten Beträgen 0,6 Mio € für Abfindungen zurückgestellt.

Durch die Restrukturierung im Werk Charlotte, USA, entstanden im Jahr 2006 Aufwendungen in Höhe von 48,4 Mio €. Weitere Maßnahmen bei Continental Tire North America betrafen das Werk Mayfield, in dem ausschließlich Vorprodukte für die Reifenfertigung hergestellt wurden. Hierfür fielen Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 37,8 Mio € an.

Aufgrund der weiterhin nicht erreichten Prozesseffizienzen und der damit verbundenen Ertragslage wurde am Standort San Luis Potosí, Mexiko, das Sachanlagevermögen in Höhe von 18,7 Mio € außerplanmäßig abgeschrieben. Dies resultiert aus den im Jahr 2006 getätigten Investitionen, die nach den Impairment-Vorschriften des IFRS nicht mit dem Wiederbeschaffungswert, sondern mit dem Veräußerungswert als Untergrenze anzusetzen sind.

Zum 31. Juli 2006 wurden die nordamerikanischen OTR-Aktivitäten an die Titan Tire Corporation veräußert. Aus dem Verkauf entstand ein Ertrag in Höhe von 19,1 Mio €.

In der Division ContiTech ergaben sich im Jahr 2006 verschiedene kleinere Sondereffekte, wie z. B. Restrukturierung, in Höhe von insgesamt 8,5 Mio €. Gegenläufig wirkte ein Ertrag aus dem negativen Unterschiedsbetrag in Höhe von 12,9 Mio € aus der Erstkonsolidierung der Roulunds Rubber-Gruppe.

Die Beteiligung an der Sandusky Ltd. wurde im Jahr 2006 aufgrund des Insolvenzantrags der Gesellschaft in Höhe von 3,7 Mio € komplett wertberichtigt.

Für das Jahr 2006 beträgt die Belastung durch Sondereffekte für den Konzern insgesamt 75,2 Mio €.

Beschaffung

Die Rohmaterialpreise auf den internationalen Rohstoffmärkten erhöhten sich im Jahr 2007 getrieben durch starke Nachfrage und Spekulation erneut. Das Einkaufsvolumen des Continental-Konzerns stieg um 9,9 % auf 10,7 Mrd € (Vj. 9,7 Mrd €). Darin ist das Einkaufsvolumen für Siemens VDO für einen Monat berücksichtigt.

Forschung und Entwicklung

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung (F&E) stieg gegenüber dem Vorjahr um 157,8 Mio € bzw. 23,3 % auf 834,8 Mio € (Vj. 677,0 Mio €) und beträgt 5,0 % vom Umsatz (Vj. 4,5 %). Dies ist im Wesentlichen auf die Konsolidierungskreisveränderungen durch die Erwerbe

der Siemens VDO und des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola zurückzuführen.

In den Divisionen Chassis & Safety, Powertrain und Interior werden Kosten im Zusammenhang mit der erstmaligen Beauftragung für Entwicklungen im Erstausrüstungsgeschäft aktiviert. Dabei erfolgt die Aktivierung ab dem Zeitpunkt der Nominierung als Lieferant durch den Erstausrüster und des Erreichens einer bestimmten Freigabestufe. Die Aktivierung endet mit der Freigabe für die unbegrenzte Serienproduktion. Aufwendungen für kundenspezifische Applikationen, Vorserienprototypen und Testkosten für bereits vermarktete Produkte gelten weiterhin als nicht aktivierungsfähige Aufwendungen. Die Abschreibung erfolgt linear über eine Nutzungsdauer von drei Jahren. Die angenommene Nutzungsdauer reflektiert nach Einschätzung von Continental den Zeitraum, in dem ein wirtschaftlicher Nutzen aus den entsprechenden Entwicklungsprojekten wahrscheinlich erzielbar ist.

Die Voraussetzungen für eine Aktivierung von Entwicklungsaktivitäten (IAS 38) in den Divisionen Pkw-Reifen, Nfz-Reifen und ContiTech sind nicht erfüllt.

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich um 115,2 Mio € auf 814,8 Mio € (Vj. 699,6 Mio €) und entsprechen 4,9 % vom Umsatz (Vj. 4,7 %). Darin enthalten waren im Berichtsjahr außerplanmäßige Wertminderungen in Höhe von insgesamt 27,1 Mio € (Vj. 38,2 Mio €).

Zinsaufwand

Der Zinsaufwand erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 43,6 Mio € auf 154,2 Mio € (Vj. 110,6 Mio €).

Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr ist insbesondere auf den Erwerb der Siemens VDO zurückzuführen. Hierfür wurden Fremdmittel unter den von einem Bankenkonsortium zur Verfügung gestellten Multicurrency Term Loans and Revolving Credit Facility in Höhe von 10,2 Mrd € aufgenommen. Die Finanzierungskosten belasteten das Zinsergebnis im Jahr 2007 mit 53,5 Mio €.

Weitere Belastungen resultierten aus den im Jahr 2007 im Vergleich zum Vorjahr höheren durchschnittlichen Finanzschulden. Im Vergleich zum 1. Januar 2006 startete das Geschäftsjahr 2007 mit um 687,8 Mio € gestiegenen Finanzschulden, bedingt durch die Refinanzierung des Erwerbs des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola Anfang Juli 2006 sowie die vorgenommenen

Dotierungen eines Treuhandfonds für Pensionsverpflichtungen in Deutschland im Rahmen eines Contractual Trust Arrangement (CTA) im Juni und Dezember 2006. Beides resultierte 2006 in Finanzmittelabflüssen von insgesamt 1.386,7 Mio €. Weiterhin führte die Verdoppelung der Dividendenzahlung im April 2007 für das vorangegangene Geschäftsjahr zu einem um 147,2 Mio € höheren Zahlungsabfluss. Das im Jahr 2007 höhere Zinsniveau, insbesondere im EURO-Raum, verstärkte diesen Effekt. Gegenläufig wirkte die im Hinblick auf den Erwerb der Siemens VDO bereits Ende Oktober 2007 vorgenommene Kapitalerhöhung, deren Mittelzufluss in Höhe von 1.478,8 Mio € bis zur Kaufpreiszahlung Anfang Dezember 2007 zur Verfügung stand und zu einer Entlastung des Zinsergebnisses im Monat November beitrug.

Währungskursveränderungen auf in Fremdwährung aufgenommene oder begebene finanzielle Forderungen und Verbindlichkeiten konnten im Berichtsjahr fast vollständig durch die gegenläufigen Ergebnisse aus der Veränderung der Marktwerte von zur Absicherung abgeschlossenen Derivate kompensiert werden. Während sich der negative Effekt zum Ende des Geschäftsjahres 2007 auf 1,4 Mio € bezifferte, hatte es im Vorjahr noch eine Belastung des Zinsergebnisses in Höhe von 22,1 Mio € gegeben.

Steueraufwand

Der Steueraufwand reduzierte sich insgesamt um 15,0 Mio € auf 471,7 Mio € (Vj. 486,7 Mio €). Dies entspricht einer Steuerquote von 31,0 % (Vj. 32,6 %) vom Ergebnis vor Ertragsteuern. Die Verbesserung der Steuerquote resultiert im Wesentlichen aus positiv wirkenden Länderdifferenzen und einem geringeren unterlassenen Ansatz latenter Steuern wegen nicht hinreichend wahrscheinlicher Realisierung. Gegenläufig wirken weitere Sondereffekte wie zum Beispiel Effekte aus Vorjahren sowie der erstmalige Ansatz von aktiven latenten Steuern.

Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen

Das Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen stieg um 38,7 Mio € bzw. 3,9 % auf 1.020,6 Mio € (Vj. 981,9 Mio €). Dies entspricht einem Ergebnis pro Aktie von 6,79 € (Vj. 6,72 €).

Überleitung EBIT zum Konzernergebnis in Mio €	2007	2006	Veränderung in %
Chassis & Safety	567,0	528,3	7,3
Powertrain	- 73,5	- 21,2	- 246,7
Interior	10,8	25,1	- 57,0
Pkw-Reifen	738,7	650,9	13,5
Nfz-Reifen	124,1	136,2	- 8,9
ContiTech	362,8	318,6	13,9
Sonstiges / Konsolidierung	- 54,1	- 36,0	—
EBIT	1.675,8	1.601,9	4,6
Zinsergebnis	- 154,2	- 110,6	39,4
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.521,6	1.491,3	2,0
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 471,7	- 486,7	3,1
Konzernergebnis	1.049,9	1.004,6	4,5
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	- 29,3	- 22,7	- 29,1
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	1.020,6	981,9	3,9
Ergebnis pro Aktie in €, unverwässert	6,79	6,72	1,0

Finanzlage

Cashflow-Überleitung

Der **Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit** erhöhte sich im Vorjahresvergleich um 1.090,5 Mio € auf 1.913,6 Mio € und erreichte 11,5 % vom Umsatz (Vj. 5,5 %). Wesentlicher Grund für diesen Anstieg ist insbesondere die im Vergleich beider Jahre positiv wirkende Veränderung der Pensionsrückstellungen in Höhe von 772,1 Mio €. Den im Jahr 2006 vorgenommenen Dotierungen des CTA in Deutschland in Höhe von insgesamt 630,0 Mio € standen im Geschäftsjahr 2007 keine vergleichbaren Einzahlungen gegenüber. Ein weiterer Effekt resultierte aus dem im Vergleich zum Ende des vorangegangenen Geschäftsjahres niedrigeren Aufbau des Working Capital zum Ende des Jahres 2007. Im Gesamtjahresvergleich ergibt sich hieraus ein positiver Effekt in Höhe von 107,4 Mio €. Die gegenüber dem Jahr 2006 zu verzeichnende Verbesserung des EBIT steuerte einen positiven Effekt in Höhe von 73,9 Mio € bei.

Ende 2007 belief sich der **Free Cashflow** auf -10.625,6 Mio €, im Vergleich zum Jahr 2006 ein um 9.984,5 Mio € höherer Mittelabfluss, der im Wesentlichen auf den Erwerb der Siemens VDO zurückzuführen ist. Im Rahmen dieses Erwerbs erfolgte ein Mittelabfluss in Höhe von 11.501,1 Mio €. Zusammen mit weiteren Auszahlungen wie für Investitionen in Sachanlagen und Software sowie weitere Akquisitionen, u. a. der Erwerb der Matador-Gruppe sowie AP Italia, führte dies zu Mittelabflüssen aus Investitionstätigkeit in Höhe von insgesamt 12.539,2 Mio € (Vj. 1.464,2 Mio €). Bereinigt um den Mittelabfluss aus Akquisitionen ergibt sich ein Free Cashflow in Höhe von 1.050,9 Mio €.

Die **Netto-Finanzschulden** erhöhten sich gegenüber dem Jahresende 2006 um 9.675,4 Mio € auf 10.856,4 Mio € (Vj. 1.181,0 Mio €). Damit beträgt die Gearing Ratio 158,3 % (Vj. 25,1 %). Die Erhöhung der Finanzschulden ist im Wesentlichen auf die aus dem negativen Free Cashflow resultierenden Zahlungsabflüsse zurückzuführen, denen Mittelzuflüsse aus der im Hinblick auf den Erwerb der Siemens VDO Ende Oktober 2007 vorgenommenen Kapitalerhöhung in Höhe von 1.478,8 Mio € gegenüberstanden. Aus der Zahlung einer verdoppelten Dividende für das Geschäftsjahr 2006 resultierte eine Auszahlung in Höhe von 293,1 Mio €. In den sonstigen Effekten sind u. a. übernommene Brutto-Finanzschulden aus Gesellschaftserwerben enthalten.

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang für Sachanlagen und Software in Höhe von 896,9 Mio € liegt um 91,9 Mio € über dem Vorjahreswert (805,0 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 5,4 % (Vj. 5,4 %).

Aus dem von Motorola erworbenen Automobilelektronik-Geschäft resultierten Investitionen in Höhe von 77,8 Mio € (Vj. 11,9 Mio €).

Darüber hinaus wirkte sich die Konsolidierungskreisveränderung durch den Erwerb der Siemens VDO erhöhend auf die Investitionen aus.

Finanzschulden

Die Brutto-Finanzschulden erhöhten sich um 11.341,6 Mio € auf 13.126,8 Mio € (Vj. 1.785,2 Mio €).

Mio €	31.12.2007	31.12.2006
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	1.913,6	823,1
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	- 12.539,2	- 1.464,2
Cashflow vor Finanzierungstätigkeit (Free Cashflow)	- 10.625,6	- 641,1
Dividendenzahlung	- 293,1	- 145,9
Gezahlte Dividende an Minderheitsgesellschafter	- 11,1	- 11,7
Ausgabe von Aktien	1.487,9	2,1
Nicht zahlungswirksame Veränderungen	- 25,2	16,7
Sonstiges	- 225,9	27,2
Währungskurseffekte	17,6	64,9
Veränderung der Netto-Finanzschulden	- 9.675,4	- 687,8

Die **Anleihen** in Höhe von 856,5 Mio € (Vj. 852,4 Mio €) blieben nahezu unverändert auf dem Vorjahresniveau.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten** erhöhten sich um 10.625,8 Mio € auf 11.397,7 Mio € (Vj. 771,9 Mio €). Aus der Finanzierung des Erwerbs der Siemens VDO ergibt sich ein Zugang durch die Ausnutzung von Multicurrency Term Loans and Revolving Credit Facility durch die Continental AG in Höhe von 10.222,6 Mio €. Darüber hinaus wurden zwei langfristige Kredite in Höhe von jeweils 300,0 Mio € bei der Continental AG aufgenommen. Gegenläufig wirkten Tilgungen bzw. Rückführungen einzelner Darlehen und Kredite.

Die **verschiedenen Finanzverbindlichkeiten** erhöhten sich um 711,7 Mio € auf 872,6 Mio € (Vj. 160,9 Mio €). Ein Effekt resultiert aus der höheren Inanspruchnahme von Forderungsverkaufsprogrammen. Darüber hinaus wurden die Ausnutzungen unter dem Commercial Paper Programm um 427,9 Mio € auf 437,9 Mio € erhöht.

Die **flüssigen Mittel, Derivate und verzinsliche Anlagen** erhöhten sich um 1.666,2 Mio € auf 2.270,4 Mio € (Vj. 604,2 Mio €).

Die **Netto-Finanzschulden** erhöhten sich gegenüber dem Jahresende 2006 um 9.675,4 Mio € auf 10.856,4 Mio € (Vj. 1.181,0 Mio €).

Die **effektiven Finanzschulden**, d. h. die um die Eventualverbindlichkeiten aus dem Wechselobligo erhöhten Netto-Finanzschulden, erhöhten sich um 9.667,6 Mio € auf 10.876,8 Mio € (Vj. 1.209,2 Mio €).

Finanzierung

Der Schwerpunkt der Finanzierungsaktivitäten war die Finanzierung des Erwerbs der Siemens VDO. Ende Juli 2007 hatte Continental eine Finanzierungszusage über 13,5 Mrd € von zwei Banken erhalten. Im Rahmen der Syndizierung des Kredits im September und Oktober 2007 wurde der Kreditgeberkreis auf insgesamt 39 Banken aus dem In- und Ausland erweitert. Trotz der schwierigen Marktverhältnisse wurde bei der Syndizierung eine Überzeichnung erzielt, sodass höhere Kreditzusagen als die vorgesehenen 13,5 Mrd € vorlagen. Die Inanspruchnahme des Kredits wurde in vier Tranchen, mit einer Zinsspanne von 5,23 % bis 5,33 %, vorgenommen, die sich am Referenzzins EURIBOR orientieren. Die Tranchen sind in den Jahren 2008 bis 2012 fällig.

Das Ende 2006 mit der Europäischen Investitionsbank (EIB), Luxemburg, vereinbarte Darlehen über 600 Mio € wurde im Berichtsjahr in Anspruch genommen. Dieses Darlehen dient der Refinanzierung von Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen im Bereich der aktiven und passiven Fahrzeug-Sicherheitssysteme.

Continental verfolgt das Ziel, die durch den Erwerb der Siemens VDO angestiegenen Finanzschulden in den nächsten Jahren merklich zurückzuführen. Eine Maßnahme wurde im Berichtsjahr bereits vor der Kaufpreiszahlung an Siemens umgesetzt. Im Rahmen der Ende Oktober 2007 durchgeführten Eigenkapitalerhöhung wurden ca. 14,7 Mio Aktien zu einem Kurs von 101,00 € erfolgreich bei institutionellen Anlegern platziert. Der zugeflossene Erlös über 1,48 Mrd € wurde zur Teilfinanzierung des Erwerbs eingesetzt.

Basierend auf den Quartalsendwerten waren 62,1 % der Finanzschulden im Jahresdurchschnitt mit festen Zinssätzen ausgestattet.

Vermögenslage

Bilanzsumme

Die Bilanzsumme erhöhte sich um 16.884,6 Mio € auf 27.737,6 Mio € (Vj. 10.853,0 Mio €). Grund dafür ist im Wesentlichen der Erwerb der Siemens VDO.

Langfristige Vermögenswerte

Die langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich um 11.506,0 Mio € auf 17.383,9 Mio € (Vj. 5.877,9 Mio €). Die Steigerung ergibt sich vor allem aus dem Anstieg der immateriellen Vermögenswerte und des Sachanlagevermögens. Der Goodwill erhöhte sich um 5.571,4 Mio € auf 7.289,2 Mio € insbesondere im Zusammenhang mit dem Erwerb der Siemens VDO. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich um 2.758,0 Mio € auf 2.979,8 Mio € (Vj. 221,8 Mio €) und das Sachanlagevermögen um 2.449,1 Mio € auf 5.998,1 Mio € (Vj. 3.549,0 Mio €). Der Anstieg der sonstigen immateriellen Vermögenswerte betraf im Wesentlichen Kundenbeziehungen sowie Technologiekompetenzen, die im Zuge der Erstkonsolidierung der Siemens VDO aufgedeckt worden sind. Vornehmlich aus diesem Erwerb resultierte ebenfalls eine Erhöhung des Sachanlagevermögens in Höhe von 2.449,1 Mio €, im Wesentlichen bedingt durch die übernommenen Produktionsstandorte. Insbesondere die Erstkonsolidierung der im Rahmen der Akquisition der Siemens VDO erworbenen assoziierten Unternehmen, bewertet zum beizulegenden Zeitwert, führte zu einem Anstieg des Beteiligungsansatzes an assoziierten Unternehmen von 644,5 Mio €.

Kurzfristige Vermögenswerte

Die kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich um 5.378,6 Mio € auf 10.353,7 Mio € (Vj. 4.975,1 Mio €). Dieses ist vor allem auf den Anstieg der flüssigen Mittel zurückzuführen. In die gleiche Richtung wirkte der Aufbau der Vorräte gegenüber dem Vorjahr um 938,7 Mio € auf 2.535,9 Mio € (Vj. 1.597,2 Mio €) sowie der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 1.603,3 Mio € auf 3.943,6 Mio € (Vj. 2.340,3 Mio €). Dieser Anstieg ist insbesondere auf den Erwerb der Siemens VDO und weitere Konsolidierungskreisveränderungen sowie auf das Wachstum des operativen Ge-

schäfts zurückzuführen. Die sonstigen Vermögenswerte erhöhten sich um 293,9 Mio € auf 577,3 Mio € (Vj. 283,4 Mio €), insbesondere aufgrund von Umsatzsteuerforderungen aus dem Dezember-Geschäft der erworbenen Siemens VDO-Gesellschaften. Die Ertragsteuerforderungen erhöhten sich um 228,8 Mio € auf 257,9 Mio € (Vj. 29,1 Mio €), hauptsächlich aufgrund von Effekten aus der Anmeldung der rückwirkenden Verschmelzung der VDO AG auf die Continental Automotive GmbH.

Eigenkapital

Das Eigenkapital erhöhte sich um 2.146,2 Mio € auf 6.856,1 Mio € (Vj. 4.709,9 Mio €), vor allem durch die im vierten Quartal erfolgte Kapitalerhöhung und das positive Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen in Höhe von 1.020,6 Mio €. Gegenläufig hierzu wirkte die Ausschüttung der Dividende für das Vorjahr in Höhe von 293,1 Mio €. Die Währungsumrechnung des Nettovermögens im Ausland reduzierte das Eigenkapital um 111,0 Mio €.

Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten erhöhten sich um 9.511,5 Mio € auf 11.668,3 Mio € (Vj. 2.156,8 Mio €), insbesondere durch die Aufnahme langfristiger Finanzschulden zur Finanzierung des Kaufpreises der Siemens VDO. Die Rückstellungen für latente Steuern erhöhten sich um 336,1 Mio €, entfallend insbesondere auf im Rahmen der Kaufpreisallokation Siemens VDO aufgedeckte immaterielle Vermögenswerte in ausländischen Tochtergesellschaften.

Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten

Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten erhöhten sich um 5.226,9 Mio € auf 9.213,2 Mio € (Vj. 3.986,3 Mio €), hauptsächlich durch die kurzfristige Komponente der Finanzschulden zur Finanzierung des Kaufpreises Siemens VDO (Tranche A und der Revolver) sowie des Aufbaus der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, insbesondere aus der Erstkonsolidierung der Siemens VDO.

Konzernbilanz

Aktiva in Mio €	31.12.2007	31.12.2006
Goodwill	7.289,2	1.717,8
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	2.979,8	221,8
Sachanlagen	5.998,1	3.549,0
Assoziierte Unternehmen	766,4	121,9
Sonstige langfristige Vermögenswerte	350,4	267,4
Langfristige Vermögenswerte	17.383,9	5.877,9
Vorräte	2.535,9	1.597,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.943,6	2.340,3
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	1.674,8	466,5
Flüssige Mittel	2.199,4	571,1
Kurzfristige Vermögenswerte	10.353,7	4.975,1
Bilanzsumme	27.737,6	10.853,0
Passiva in Mio €	31.12.2007	31.12.2006
Eigenkapital	6.856,1	4.709,9
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	11.668,3	2.156,8
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistung	2.758,9	1.465,9
Sonstige kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	6.454,3	2.520,4
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	9.213,2	3.986,3
Bilanzsumme	27.737,6	10.853,0
Netto-Finanzschulden	10.856,4	1.181,0
Gearing Ratio in %	158,3	25,1

Operative Aktiva

Im Vergleich zum Ende des vorangegangenen Geschäftsjahres hat sich die Höhe der operativen Aktiva auf Konzernebene maßgeblich erhöht: von 8.577,6 Mio € per Ende 2006 um 13.639,5 Mio € bzw. um 159,0 % auf 22.217,1 Mio € per 31. Dezember 2007. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus den Akquisitionen des Konzerns im Laufe des Jahres 2007, insbesondere der Erwerb der Siemens VDO. Weitere Erwerbe betrafen die Matador-Gruppe, AP Italia sowie Thermopol. Am Jahresende 2007 betrugen die der Siemens VDO zuzurechnenden operativen Aktiva 13.158,5 Mio €. Im Rahmen der erstmaligen Konsolidierung der vorgenannten weiteren Akquisitionen sind im Jahr 2007 operative Aktiva in Höhe von insgesamt 383,2 Mio € zugegangen.

Die Aktiva bzw. Passiva der zum Verkauf bestimmten Geschäftsbereiche – im Wesentlichen Motor Drives – sind auf die Positionen „Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte“ bzw. „Zur Veräußerung bestimmte Verbindlichkeiten“ umgegliedert worden.

Die langfristigen Vermögenswerte weisen einen Betrag von 17.201,2 Mio € auf und liegen damit um 11.485,9 Mio € über dem Vorjahreswert. Die Zugänge aus den oben beschriebenen Transaktionen waren insbesondere beim Goodwill mit 5.571,4 auf 7.289,2 Mio €, bei den sonstigen immateriellen Vermögenswerten mit 2.758,0 Mio € auf 2.979,8 Mio €, den Sachanlagen mit 2.449,1 auf 5.998,1 Mio € sowie den Anteilen an assoziierten Unternehmen mit 644,5 Mio € auf 766,4 Mio € zu verzeichnen.

Das Working Capital beträgt zum Jahresende 3.741,0 Mio €, bedingt durch die vorgenannten Akquisitionen und liegt um 1.241,2 Mio € über dem Vorjahresvergleichswert. Die Forderungen liegen nunmehr bei 3.964,0 Mio € (Vj. 2.368,5 Mio €) und die Vorräte bei 2.535,9 Mio € (Vj. 1.597,2 Mio €). Die Höhe der operativen Verbindlichkeiten belaufen sich auf 2.758,9 Mio € (Vj. 1.465,9 Mio €).

Mitarbeiter nach Regionen in %	2007	2006
Deutschland	34	35
Europa ohne Deutschland	32	32
NAFTA-Region	17	17
Asien	12	11
Übrige Länder	5	5

Mitarbeiter

Die Belegschaft des Continental-Konzerns erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 66.430 bzw. 77,9% auf 151.654 (Vj. 85.224) Beschäftigte. Ausschlaggebend dafür waren vor allem die Erstkonsolidierung der Siemens VDO (+60.519), Thermopol (+594), AP Italia (+510) und der Matador-Gruppe (+2.531). Durch Volumensteigerungen kam es insgesamt in allen Divisionen zu Personalaufstockungen.

Entwicklung der Divisionen: Chassis & Safety

- Umsatzanstieg um 2,8%
- Anstieg des bereinigten EBIT um 3,3%

Absatz

Im Geschäftsbereich Elektronische Bremssysteme verkauften wir im Geschäftsjahr 2007 15,7 Mio elektronische Bremssysteme. Der Markt in Nordamerika entwickelte sich weiterhin erfreulich. Dort erreichten wir mit 2,9 Mio ESC-Einheiten eine Absatzsteigerung im Vergleich zum Vorjahr um 45,1 %. Den Verkauf von Rad-drehzahlsensoren konnten wir um 8,5 % auf ca. 64 Mio Stück erhöhen.

Auch im Geschäftsbereich Hydraulische Bremssysteme erreichten wir Absatzsteigerungen. Dies ist im Wesentlichen auf ein verstärktes Neugeschäft und gestiegene Verkaufszahlen zurückzuführen. Bei Bremskraftverstärkern konnten wir das Absatzvolumen um 9,1 % auf 13,4 Mio Stück erhöhen. Bei Bremssätteln erzielten wir eine Steigerung um 1,8 % auf 34,5 Mio Einheiten.

Umsatzanstieg um 2,8 %

Die Division Chassis & Safety steigerte den Umsatz im Jahr 2007 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 2,8 % auf 4.648,6 Mio € (Vj. 4.521,7 Mio €). Der Umsatzanstieg ist durch organisches Wachstum und durch Konsolidierungskreisveränderungen, insbesondere durch den Erwerb der Siemens VDO, beeinflusst.

Anstieg des EBITDA um 6,9 %

Das EBITDA der Division Chassis & Safety verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 51,6 Mio € bzw. 6,9 % auf 796,4 Mio € (Vj. 744,8 Mio €). Das EBITDA in % vom Umsatz erreichte 17,1 % (Vj. 16,5 %).

Anstieg des EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA um 8,4 %

Das EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA der Division Chassis & Safety verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 44,5 Mio € bzw. 8,4 % auf 573,8 Mio € (Vj. 529,3 Mio €). Das EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA in % vom Umsatz erreichte 12,3 % (Vj. 11,7 %).

Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 7,3 %;

Anstieg des bereinigten EBIT um 3,3 %

Die Division Chassis & Safety verzeichnete einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) um 7,3 % auf

567,0 Mio € (Vj. 528,3 Mio €) und erreichte eine Umsatzrendite von 12,2 % (Vj. 11,7 %) sowie eine Kapitalrendite (ROCE) von 11,3 % (Vj. 20,1 %). Bereinigt um Sondereffekte ergibt sich ein Anstieg des bereinigten EBIT um 18,2 Mio € bzw. 3,3 % auf 575,7 Mio € (Vj. 557,5 Mio €). Die bereinigte Umsatzrendite beträgt 12,4 % (Vj. 12,3 %).

Sondereffekte 2007

Die Continental Teves Japan Inc. verkaufte mit Wirkung zum 1. Januar 2008 wesentliche Teile des Werkgeländes inkl. der dazugehörenden Gebäude und Maschinen am Standort Hiroshima, Japan, an die Nisshinbo Industries Inc. zum symbolischen Wert von 1 Yen, um die Kosten einer Werkschließung zu vermeiden. Gemäß den IFRS-Vorschriften ist der Buchwert auf den erwarteten Verkaufspreis außerordentlich abzuschreiben. Hieraus ergibt sich ein Impairment in Höhe von 3,6 Mio €.

Aus der in 2006 begonnenen Verlagerung von Produktionskapazität aus dem Werk Ebbw Vale, Großbritannien, in das slowakische Werk Zvolen entstand im Jahr 2007 ein Restrukturierungsaufwand in Höhe von 1,4 Mio €.

Im Rahmen der Kaufpreisallokation der Siemens VDO wurden Vorräte in Höhe von 3,7 Mio € zum Veräußerungswert angesetzt. Der Verbrauch dieser Vorräte im Dezember führte zu einem Aufwand in gleicher Höhe.

Für das Jahr 2007 beträgt die Belastung durch Sondereffekte für die Division Chassis & Safety insgesamt 8,7 Mio €.

Sondereffekte 2006

Zur Verbesserung der Kostenstruktur im Bereich Radbremse wurde im Jahr 2006 Produktionskapazität aus dem Werk Ebbw Vale, Großbritannien, in das slowakische Werk Zvolen verlagert. In diesem Zusammenhang fielen im Berichtszeitraum Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 28,0 Mio € an.

Klagen ehemaliger Arbeitnehmer wegen der Schließung des Standorts Gretz, Frankreich, der Division Automotive Systems sind 2006 rechtskräftig abgewiesen worden. Die dafür gebildete Rückstellung in Höhe von 9,9 Mio € wurde aufgelöst.

Chassis & Safety in Mio €	2007	2006	Veränderung in %
Umsatz	4.648,6	4.521,7	2,8
EBITDA	796,4	744,8	6,9
in % vom Umsatz	17,1	16,5	—
EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA	573,8	529,3	8,4
in % vom Umsatz	12,3	11,7	—
EBIT	567,0	528,3	7,3
in % vom Umsatz	12,2	11,7	—
Forschungs- und Entwicklungskosten	347,5	330,4	5,2
Abschreibungen ¹	229,4	216,5	6,0
Operative Aktiva	5.021,5	2.629,9	90,9
EBIT in % von operativen Aktiva	11,3	20,1	—
Investitionen ²	279,8	279,1	0,3
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl) ³	27.809	20.059	38,6
EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA bereinigt ⁴	582,5	558,5	4,3
EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA bereinigt in % vom Umsatz	12,5	12,4	—
EBIT bereinigt ⁴	575,7	557,5	3,3
EBIT bereinigt in % vom Umsatz	12,4	12,3	—

¹ Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

² Investitionen in Sachanlagen und Software.

³ Ohne Auszubildende.

⁴ Bereinigt um Sondereffekte.

Im Rahmen unserer langfristigen Produktionsstrategie werden alle Standorte kontinuierlich hinsichtlich ihrer produktionstechnischen Effizienz und Kostenstruktur überprüft. Die hohen Produktionskosten in den Werken Angers, Frankreich, sowie Elma und Seguin, USA, verhinderten die Aufrechterhaltung der Produktion an den Standorten und führten im Jahr 2006 zu anteiligen Restrukturierungsaufwendungen für die Division Chassis & Safety in Höhe von 11,1 Mio €.

Für das Jahr 2006 ergab sich für die Division Chassis & Safety insgesamt eine Belastung durch Sondereffekte in Höhe von 29,2 Mio €.

Beschaffung

Der Beschaffungsmarkt der neuen Division Chassis & Safety geht zu großen Teilen aus der bereits vorhandenen Division Automotive Systems hervor. Die Vorteile der eingeführten zentralen Einkaufsstruktur können hier kontinuierlich umgesetzt werden. Hauptaufgaben waren der Aufbau neuer Lieferanten für neue Technologien im Bereich Fahrerassistenzsysteme und Kostenreduzierung im Bereich der passiven Sicherheitssysteme.

Forschung und Entwicklung

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung stieg gegenüber dem Vorjahr um 17,1 Mio € bzw. 5,2 % auf 347,5 Mio € (Vj. 330,4 Mio €) und beträgt damit 7,5 % vom Umsatz (Vj. 7,3 %).

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2006 um 12,9 Mio € auf 229,4 Mio € (Vj. 216,5 Mio €) und betragen 4,9 % vom Umsatz (Vj. 4,8 %). Darin enthalten waren im Jahr 2007 außerplanmäßige Wertminderungen für Sachanlagen in Höhe von insgesamt 5,1 Mio € (Vj. 1,9 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva der Division Chassis & Safety sind einerseits geprägt durch den Erwerb der Siemens VDO, beinhalten andererseits aber auch wesentliche Bestandteile der ehemaligen Division Automotive Systems. Im Vergleich zum Ende des Jahres 2006 ergibt sich ein Zugang an operativen Aktiva in Höhe von 2.391,6 Mio € auf 5.021,5 Mio € (Vj. 2.629,9 Mio €).

Die langfristigen Vermögenswerte betragen 4.413,0 Mio € (Vj. 2.227,6 Mio €). Davon entfällt mit 2.719,7 Mio € (Vj. 1.155,5 Mio €) ein Anteil in Höhe von 61,6 % auf den Goodwill. Sachanlagen bestehen in Höhe von 1.235,6 Mio € (Vj. 966,0 Mio €).

Das Working Capital beläuft sich auf 484,1 Mio € (Vj. 315,4 Mio €). Darin enthalten sind die Vorräte mit einem Gesamtbetrag in Höhe von 324,1 Mio € (Vj. 222,0 Mio €) und die operativen Forderungen, die mit insgesamt 723,2 Mio € (Vj. 552,9 Mio €) in das Working Capital einfließen. Die operativen Verbindlichkeiten belaufen sich auf 563,2 Mio € (Vj. 459,5 Mio €).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang der Division Chassis & Safety erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr leicht um 0,7 Mio € auf 279,8 Mio € (Vj. 279,1 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 6,0% (Vj. 6,2%).

Im Geschäftsbereich Elektronische Bremssysteme wurde, aufgrund gestiegener Nachfrage nach ESC und ABS-Systemen in Amerika und Europa, weiterhin in die Erweiterung der Produktionskapazitäten sowie in die Realisierung eines neuen Fertigungskonzeptes investiert.

Der Geschäftsbereich Hydraulische Bremssysteme hat in den Aufbau eines neuen Produktionsstandortes in Changshu, China, investiert.

Darüber hinaus wurden an verschiedenen Standorten Investitionen zur Umsetzung eines neuen Fertigungskonzeptes getätigt.

Mitarbeiter

Die Mitarbeiterzahl der Division Chassis & Safety erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 7.750 auf 27.809 (Vj. 20.059) Beschäftigte. Durch den Erwerb der Siemens VDO ergab sich eine Steigerung der Mitarbeiterzahl zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung um 6.339 Personen und durch den Erwerb von AP Italia in Höhe von 510 Personen. Durch die positive Volumenentwicklung wurden in Varzea Paulista, Brasilien, 167 neue Mitarbeiter eingestellt und in Budapest, Ungarn, 114 Mitarbeiter. In Ebbw Vale, Großbritannien, wurden aufgrund der Restrukturierung 148 Mitarbeiter abgebaut. In Sibiu, Rumänien, ergab sich ein Mitarbeiteraufbau von 96 Personen aufgrund positiver Volumenentwicklung und des weiteren Ausbaus der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten.

Entwicklung der Divisionen: Powertrain

- ◉ Umsatzanstieg um 80,9%
- ◉ Rückgang des bereinigten EBIT um 241,3%

Absatz

Aufgrund der erstmaligen Einbeziehung der Siemens VDO für einen Monat in das Geschäftsjahr 2007 liegen uns keine vergleichbaren Absatzzahlen des Vorjahres für die neue Division Powertrain vor.

Umsatzanstieg um 80,9 %

Die Division Powertrain steigerte den Umsatz im Jahr 2007 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 80,9 % auf 1.177,0 Mio € (Vj. 650,7 Mio €). Der Umsatzanstieg ist sowohl durch organisches Wachstum als auch durch Konsolidierungskreisveränderungen, insbesondere durch den Erwerb der Siemens VDO und das Automobilelektronik-Geschäft von Motorola, beeinflusst.

Rückgang des EBITDA um 69,3 %

Das EBITDA der Division Powertrain reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 13,3 Mio € bzw. 69,3 % auf 5,9 Mio € (Vj. 19,2 Mio €). Das EBITDA in % vom Umsatz erreichte 0,5 % (Vj. 3,0 %).

Rückgang des EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA um 209,2 %

Das EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA der Division Powertrain reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 36,2 Mio € bzw. 209,2 % auf -53,5 Mio € (Vj. -17,3 Mio €). Das EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA in % vom Umsatz erreichte -4,5 % (Vj. -2,7 %).

Operativer Ergebnismrückgang (EBIT) um 246,7 %;

Rückgang des bereinigten EBIT um 241,3 %

Die Division Powertrain verzeichnete einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) um 52,3 Mio € bzw. 246,7 % auf -73,5 Mio € (Vj. -21,2 Mio €) und erreichte eine Umsatzrendite von -6,2 % (Vj. -3,3 %) sowie eine Kapitalrendite (ROCE) von -1,3 % (Vj. -3,8 %). Bereinigt um Sondereffekte ergibt sich ein Rückgang des bereinigten EBIT um 43,2 Mio € bzw. 241,3 % auf -25,3 Mio € (Vj. 17,9 Mio €). Die bereinigte Umsatzrendite beträgt -2,1 % (Vj. 2,8 %).

Sondereffekte 2007

An unserem Standort Chatham, Kanada, wurde am 20. Dezember 2007 angekündigt, die bestehende, bis

dahin verbliebene Produktion einzustellen. In diesem Zusammenhang wurde eine Rückstellung für Restrukturierung in Höhe von 10,1 Mio € gebildet.

Im Rahmen der Kaufpreisallokation der Siemens VDO wurden Vorräte in Höhe von 12,2 Mio € zum Veräußerungswert angesetzt. Der Verbrauch dieser Vorräte im Dezember führte zu einem Aufwand in gleicher Höhe.

Zur Optimierung der Produktionsorganisation in Deutschland sowie zur Verbesserung der Kostenstruktur im Bereich Elektrische Antriebe wurde der Standort Haldensleben bis auf kleinere Restabwicklungsaktivitäten bis zum Ende dieses Jahres geschlossen. Die dortigen Aktivitäten wurden nach Berlin verlagert. Dadurch fielen im Berichtszeitraum Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 5,8 Mio € an.

Aufgrund der fortschreitenden Integration des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola entstanden im Berichtszeitraum in der Division Powertrain anteilig Aufwendungen für Integration in Höhe von 14,6 Mio € und Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 2,9 Mio €.

Im Zusammenhang mit dem Erwerb des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola übernommenen und nicht genutzten Mietflächen nahe Detroit, USA, wurde eine weitere Rückstellung anteilig in der Division Powertrain in Höhe von 2,6 Mio € gebildet, da eine Untervermietung nicht möglich ist.

Für das Jahr 2007 beträgt die Belastung durch Sondereffekte für die Division Powertrain insgesamt 48,2 Mio €.

Sondereffekte 2006

Im Rahmen unserer langfristigen Produktionsstrategie werden alle Standorte kontinuierlich hinsichtlich ihrer produktionstechnischen Effizienz und Kostenstruktur überprüft. Die hohen Produktionskosten in den Werken Angers, Frankreich, sowie Elma und Seguin, USA, verhinderten die Aufrechterhaltung der Produktion an den Standorten und führten zu Restrukturierungsaufwendungen im Jahr 2006 für die Division Powertrain anteilig in Höhe von 26,9 Mio €.

Powertrain in Mio €	2007	2006	Veränderung in %
Umsatz	1.177,0	650,7	80,9
EBITDA	5,9	19,2	- 69,3
in % vom Umsatz	0,5	3,0	—
EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA	- 53,5	- 17,3	- 209,2
in % vom Umsatz	- 4,5	- 2,7	—
EBIT	- 73,5	- 21,2	- 246,7
in % vom Umsatz	- 6,2	- 3,3	—
Forschungs- und Entwicklungskosten	144,9	77,7	86,5
Abschreibungen ¹	79,4	40,4	96,5
Operative Aktiva	5.686,2	554,1	926,2
EBIT in % von operativen Aktiva	- 1,3	- 3,8	—
Investitionen ²	129,6	46,6	178,1
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl) ³	31.608	4.742	566,6
EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA bereinigt ⁴	- 5,3	21,8	- 124,3
EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA bereinigt in % vom Umsatz	- 0,5	3,4	—
EBIT bereinigt ⁴	- 25,3	17,9	- 241,3
EBIT bereinigt in % vom Umsatz	- 2,1	2,8	—

¹ Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

² Investitionen in Sachanlagen und Software.

³ Ohne Auszubildende.

⁴ Bereinigt um Sondereffekte.

Aufgrund des Erwerbs des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola ergaben sich im Jahr 2006 in der Division Powertrain anteilig Integrationsaufwendungen in Höhe von 5,6 Mio €, im Wesentlichen für die Incentivierung von Mitarbeitern sowie die Nutzung von Motorola Inc. IT-Systemen.

Ende 2006 wurde beschlossen, die im Zusammenhang mit dem Erwerb des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola übernommenen Mietflächen in der Nähe von Detroit, USA, ab 2007 nicht weiter zu nutzen. Der zugehörige Mietvertrag läuft erst Ende 2025 aus. Zum Jahresende 2006 wurde davon ausgegangen, dass eine Untervermietung des freizugebenden Gebäudes die laufenden Mietkosten nicht decken würde. Grund für diese Annahme sind wahrscheinliche Abschlüsse, nicht vermietbare Teilflächen sowie nicht weiterzugebende Kostenzuschläge für Mietereinbauten, die über die Mietraten abzugelten waren. In der Division Powertrain wurde deshalb anteilig eine Rückstellung in Höhe von 5,7 Mio € gebildet. Darüber hinaus ergab sich ein anteiliger außerordentlicher Abschreibungsbedarf in Höhe von 0,9 Mio €.

Für das Jahr 2006 beträgt die Belastung durch Sondereffekte für die Division Powertrain insgesamt 39,1 Mio €.

Beschaffung

Der Beschaffungsmarkt der Division Powertrain setzt sich sowohl aus vorhandenen Zulieferern der ehemaligen Division Automotive Systems als auch aus der hinzugekommenen Siemens VDO zusammen. Die bereits etablierte zentrale Einkaufsstruktur kann hier ohne Verzug für den erweiterten Produktumfang tätig werden und so die Synergien aus den Beschaffungsmärkten umsetzen. Haupttreiber aller Bemühungen resultieren aus dem hohen Preisdruck auf Mechanik Material, dem gegenüber wurden Synergien im Bereich der Electronics und Transmissions gefunden.

Forschung und Entwicklung

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 67,2 Mio € bzw. 86,5 % auf 144,9 Mio € (Vj. 77,7 Mio €) und beträgt damit 12,3 % vom Umsatz (Vj. 11,9 %).

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2006 um 39,0 Mio € auf 79,4 Mio € (Vj. 40,4 Mio €) und betragen 6,7 % vom Umsatz (Vj. 6,2 %). Darin enthalten waren im Jahr 2007 außerplanmäßige Wertminderungen für Sachanlagen in Höhe von insgesamt 1,4 Mio € (Vj. 7,7 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva der Division Powertrain sind geprägt durch den Erwerb der Siemens VDO. Insofern ergibt sich im Vergleich zum Ende des Jahres 2006 ein Zugang an operativen Aktiva in Höhe von 5.132,1 Mio € auf 5.686,2 Mio €.

Die Aktiva bzw. Passiva der zum Verkauf bestimmten Geschäftsbereiche – im Wesentlichen Motor Drives – sind auf die Positionen „Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte“ bzw. „Zur Veräußerung bestimmte Verbindlichkeiten“ umgegliedert worden. Hierdurch entstand auf der den operativen Aktiva zuzurechnenden Position „Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte“ ein Zugang in Höhe von insgesamt 563,6 Mio €.

Die langfristigen Vermögenswerte betragen 4.434,6 Mio € (Vj. 444,0 Mio €). Davon entfallen auf den Goodwill 1.911,1 Mio € (Vj. 173,0 Mio €), die immateriellen Vermögenswerte 1.054,5 Mio € (Vj. 39,2 Mio €) und die Sachanlagen 1.319,8 Mio € (Vj. 225,1 Mio €).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang der Division Powertrain erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 83,0 Mio € auf 129,6 Mio € (Vj. 46,6 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 11,0 % (Vj. 7,2 %).

Der Schwerpunkt der Investitionen lag im Berichtsjahr auf der Erweiterung von Fertigungskapazitäten für Getriebesteuergeräte.

Mitarbeiter

Die Mitarbeiterzahl der Division Powertrain erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 26.866 auf 31.608 (Vj. 4.742) Personen. Durch den Erwerb der Siemens VDO stieg die Mitarbeiterzahl zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung um 26.504 Beschäftigte. Durch die positive Volumenentwicklung wurden im Rahmen der Werkintegration Ingolstadt/Nürnberg, Deutschland, 105 neue Mitarbeiter eingestellt. Aufgrund von Produktionssteigerungen und des Ausbaus unserer Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten wurden in Calamba, Philippinen, 114 Mitarbeiter und in Sibiu, Rumänien, 19 weitere Mitarbeiter eingestellt.

Entwicklung der Divisionen: Interior

- Umsatzanstieg um 78,4 %
- Rückgang des bereinigten EBIT um 9,8 %

Absatz

Aufgrund der erstmaligen Einbeziehung der Siemens VDO für einen Monat in das Geschäftsjahr 2007, liegen uns keine vergleichbaren Absatzzahlen des Vorjahres für die neue Division Interior vor.

Umsatzanstieg um 78,4 %

Die Division Interior steigerte den Umsatz im Jahr 2007 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 78,4 % auf 1.531,6 Mio € (Vj. 858,6 Mio €). Der Umsatzanstieg ist durch organisches Wachstum und durch Konsolidierungskreisveränderungen, insbesondere durch den Erwerb der Siemens VDO und dem Automobilelektronik-Geschäft von Motorola, beeinflusst.

Anstieg des EBITDA um 44,9 %

Das EBITDA der Division Interior verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 31,4 Mio € bzw. 44,9 % auf 101,3 Mio € (Vj. 69,9 Mio €). Das EBITDA in % vom Umsatz erreichte 6,6 % (Vj. 8,1 %).

Anstieg des EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA um 24,7 %

Das EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA der Division Interior verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 7,6 Mio € bzw. 24,7 % auf 38,4 Mio € (Vj. 30,8 Mio €). Das EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA in % vom Umsatz erreichte 2,5 % (Vj. 3,6 %).

Operativer Ergebnismrückgang (EBIT) um 57,0 %; Rückgang des bereinigten EBIT um 9,8 %

Die Division Interior verzeichnete einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) um 57,0 % auf 10,8 Mio € (Vj. 25,1 Mio €) und erreichte eine Umsatzrendite von 0,7 % (Vj. 2,9 %) sowie eine Kapitalrendite (ROCE) von 0,2 % (Vj. 3,7 %). Bereinigt um Sondereffekte ergibt sich ein Rückgang des bereinigten EBIT um 5,4 Mio € bzw. 9,8 % auf 49,7 Mio € (Vj. 55,1 Mio €). Die bereinigte Umsatzrendite beträgt 3,2 % (Vj. 6,4 %).

Sondereffekte 2007

Durch die Schließung des Standortes in der Innenstadt von Bangalore, Indien, und die Verlagerung der Maschi-

nen in das Umland von Bangalore fielen Aufwendungen für Restrukturierung in Höhe von 2,1 Mio € an.

Durch die Kaufpreisallokation der Siemens VDO wurden Vorräte in Höhe von 17,7 Mio € zum Veräußerungswert angesetzt. Der Verbrauch dieser Vorräte im Dezember führte zu einem Aufwand in gleicher Höhe.

Im Rahmen der fortschreitenden Integration des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola entstanden im Berichtszeitraum in der Division Interior anteilig Aufwendungen für Integration in Höhe von 11,3 Mio € und Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 5,2 Mio €.

Für die mit dem Erwerb des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola übernommenen und nicht genutzten Mietflächen nahe Detroit, USA, wurde eine weitere anteilige Rückstellung in der Division Interior in Höhe von 2,6 Mio € gebildet, da eine Untervermietung nicht möglich ist.

Für das Jahr 2007 beträgt die Belastung durch Sondereffekte für die Division Interior insgesamt 38,9 Mio €.

Sondereffekte 2006

Im Rahmen unserer langfristigen Produktionsstrategie werden alle Standorte kontinuierlich hinsichtlich ihrer produktionstechnischen Effizienz und Kostenstruktur überprüft. Die hohen Produktionskosten in den Werken Angers, Frankreich, sowie Elma und Seguin, USA, verhinderten die Aufrechterhaltung der Produktion am jeweiligen Standort und führten zu Restrukturierungsaufwendungen im Jahr 2006 für die Division Interior anteilig in Höhe von 18,3 Mio €.

Im Zusammenhang mit dem Erwerb des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola ergaben sich im Jahr 2006 in der Division Interior anteilig Integrationsaufwendungen in Höhe von 4,9 Mio €, im Wesentlichen für die Incentivierung von Mitarbeitern sowie die Nutzung von Motorola Inc. IT-Systemen.

Ende 2006 wurde beschlossen, die im Zusammenhang mit dem Erwerb des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola übernommenen Mietflächen in der Nähe von

Interior in Mio €	2007	2006	Veränderung in %
Umsatz	1.531,6	858,6	78,4
EBITDA	101,3	69,9	44,9
in % vom Umsatz	6,6	8,1	—
EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA	38,4	30,8	24,7
in % vom Umsatz	2,5	3,6	—
EBIT	10,8	25,1	- 57,0
in % vom Umsatz	0,7	2,9	—
Forschungs- und Entwicklungskosten	131,5	68,6	91,7
Abschreibungen ¹	90,5	44,8	102,0
Operative Aktiva	6.541,6	679,0	863,4
EBIT in % von operativen Aktiva	0,2	3,7	—
Investitionen ²	65,5	33,8	93,8
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl) ³	33.459	5.397	520,0
EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA bereinigt ⁴	77,3	60,8	27,1
EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA bereinigt in % vom Umsatz	5,0	7,1	—
EBIT bereinigt ⁴	49,7	55,1	- 9,8
EBIT bereinigt in % vom Umsatz	3,2	6,4	—

¹ Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

² Investitionen in Sachanlagen und Software.

³ Ohne Auszubildende.

⁴ Bereinigt um Sondereffekte.

Detroit, USA, ab 2007 nicht weiter zu nutzen. Der zugehörige Mietvertrag läuft erst Ende 2025 aus. Zum Jahresende 2006 wurde davon ausgegangen, dass eine Untervermietung des freizugebenden Gebäudes die laufenden Mietkosten nicht decken würde. Grund für diese Annahme sind wahrscheinliche Abschlüsse, nicht vermietbare Teilflächen sowie nicht weiterzugebende Kostenzuschläge für Mietereinbauten, die über die Mietraten abzugelten waren. In der Division Interior wurde deshalb anteilig eine Rückstellung in Höhe von 5,8 Mio € gebildet. Darüber hinaus ergab sich ein anteiliger außerordentlicher Abschreibungsbedarf in Höhe von 1,0 Mio €.

Für das Jahr 2006 beträgt die Belastung durch Sondereffekte für die Division Interior insgesamt 30,0 Mio €.

Beschaffung

Der Beschaffungsmarkt der Division Interior setzt sich sowohl aus vorhandenen Zulieferern der ehemaligen Division Automotive Systems als auch aus der hinzugekommenen Siemens VDO zusammen. Viele neue Geschäftsfelder, die diesen Markt von Infotainment Produk-

ten bis Innenraum Ausstattungen mit neuen Lösungen in der Schnittstelle zum Fahrer betreffen, werden ebenso neue Zulieferer und Synergiepotenziale hervorbringen. Preisdruck war vor allem im Bereich der Kunststoff Resins für das Ergebnis maßgeblich sowie Synergieeffekte im Bereich Body & Security Systems.

Forschung und Entwicklung

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung stieg gegenüber dem Vorjahr um 62,9 Mio € bzw. 91,7 % auf 131,5 Mio € (Vj. 68,6 Mio €) und beträgt damit 8,6 % vom Umsatz (Vj. 8,0 %).

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2006 um 45,7 Mio € auf 90,5 Mio € (Vj. 44,8 Mio €) und betragen 5,9 % vom Umsatz (Vj. 5,2 %). Darin enthalten waren im Jahr 2007 außerplanmäßige Wertminderungen für Sachanlagen in Höhe von insgesamt 0,3 Mio € (Vj. 3,0 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva der Division Interior sind geprägt durch den Erwerb der Siemens VDO. Insofern ergibt sich im Vergleich zum Ende des Jahres 2006 ein Zugang an operativen Aktiva in Höhe von 5.862,6 Mio € auf 6.541,6 Mio € (Vj. 679,0 Mio €).

Die langfristigen Vermögenswerte summieren sich auf 5.738,5 Mio € (Vj. 566,7 Mio €). Davon entfallen auf den Goodwill 2.566,5 Mio € (Vj. 307,7 Mio €), auf die immateriellen Vermögenswerte 1.445,6 Mio € (Vj. 61,8 Mio €) und auf Sachanlagen 1.207,8 Mio € (Vj. 196,5 Mio €). Der Gesamtwert der assoziierten Unternehmen beläuft sich auf 503,0 Mio € (Vj. 0,0 Mio €).

Das Working Capital beträgt zum Jahresende 679,8 Mio € (Vj. 99,7 Mio €). Der Forderungsbestand beträgt 884,3 Mio € (Vj. 151,7 Mio €) und die Vorräte 566,3 Mio € (Vj. 97,9 Mio €). Die Höhe der operativen Verbindlichkeiten beläuft sich auf 770,8 Mio € (Vj. 149,9 Mio €).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang der Division Interior erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 31,7 Mio € auf 65,5 Mio € (Vj. 33,8 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 4,3 % (Vj. 3,9 %).

Der Bereich Telematik investierte insbesondere in den Aufbau von zusätzlichen Fertigungskapazitäten für Telematikprodukte in den USA und in die Erweiterung der Standorte in China und Rumänien.

Mitarbeiter

Die Mitarbeiterzahl der Division Interior erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 28.062 auf 33.459 (Vj. 5.397) Beschäftigte. Durch den Erwerb der Siemens VDO ergab sich eine Steigerung der Mitarbeiterzahl zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung um 27.676 Personen. Aufgrund der positiven Volumenentwicklung und des weiteren Ausbaus der F&E-Aktivitäten wurden in Sibiu, Rumänien, 104 neue Mitarbeiter eingestellt.

Entwicklung der Divisionen: Pkw-Reifen

- Umsatzanstieg um 6,0%
- Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 6,9%
- Anstieg des bereinigten EBIT um 16,6%

Absatz

Insgesamt erreichten wir mit 107,4 Mio Reifen einen Absatz über dem Vorjahresniveau. Im Bereich Erstausrüstung lagen die Verkäufe über dem Vorjahr. Dabei konnte das Volumen in Europa gesteigert werden, während es in der NAFTA-Region planmäßig deutlich unter dem Vorjahr lag. Hauptsächlich aufgrund des geringeren Verkaufs von Winterreifen lag der Absatz im Ersatzgeschäft Europa unter dem Vorjahresniveau. Der Marktanteil in dieser Region konnte allerdings stabilisiert werden. Absatzsteigerungen erzielten wir im nordamerikanischen Ersatzgeschäft. Der Produktmix verbesserte sich erneut.

Umsatzanstieg um 6,0 %;

Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 6,9 %

Die Division Pkw-Reifen steigerte den Umsatz im Vergleich zum Vorjahr um 6,0 % auf 4.975,6 Mio € (Vj. 4.693,6 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen ergibt sich eine Erhöhung um 6,9 %. Matador trug mit 46,0 Mio € zum Umsatz bei.

Anstieg des EBITDA um 11,3 %

Das EBITDA der Division Pkw-Reifen verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 98,6 Mio € bzw. 11,3 % auf 969,6 Mio € (Vj. 871,0 Mio €). Das EBITDA in % vom Umsatz erreichte 19,5 % (Vj. 18,6 %).

Anstieg des EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA um 13,7 %

Das EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA der Division Pkw-Reifen verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 89,3 Mio € bzw. 13,7 % auf 740,7 Mio € (Vj. 651,4 Mio €). Das EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA in % vom Umsatz erreichte 14,9 % (Vj. 13,9 %).

Ergebnisanstieg um 13,5 %;

Anstieg des bereinigten EBIT um 16,6 %

Die Division Pkw-Reifen verzeichnete einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) um 13,5 % auf

738,7 Mio € (Vj. 650,9 Mio €) und erreichte eine Umsatzrendite von 14,8 % (Vj. 13,9 %) sowie eine Kapitalrendite (ROCE) von 26,8 % (Vj. 24,9 %). Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte ergibt sich eine Verbesserung des bereinigten EBIT um 108,6 Mio € bzw. 16,6 % auf 763,8 Mio € (Vj. 655,2 Mio €). Die bereinigte Umsatzrendite beträgt 15,5 % (Vj. 14,0 %).

Für das Pkw-Reifengeschäft in der Region „The Americas“ wurde der operative Breakeven auf EBIT-Ebene geschafft. Im Ersatzgeschäft „The Americas“ konnten Marktanteile zurückgewonnen werden.

Sondereffekte 2007

Im Zusammenhang mit der einmaligen Dotierung eines externen Fondsträgers im Rahmen der Gesundheitsvorsorge für Pensionäre in den USA wurde im Berichtszeitraum in der Division Pkw-Reifen ein Aufwand in Höhe von 46,5 Mio € berücksichtigt.

Darüber hinaus wurden im Berichtszeitraum die medizinischen Vorsorgepläne für die Gehaltsempfänger in den USA angepasst, in dem die medizinischen Leistungen weiterhin begrenzt wurden. Dabei ergab sich ein positiver Ergebniseffekt in der Division Pkw-Reifen in Höhe von 27,6 Mio €.

Im Rahmen der Abwicklung der Restrukturierungsmaßnahmen im Reifenwerk Charlotte, USA, wurden im Wesentlichen nicht verwendete Rückstellungen in Höhe von 3,1 Mio € aufgelöst.

Aufgrund nicht erreichter Prozesseffizienzen und der damit verbundenen Ertragslage wurde am Standort Mt. Vernon, USA, das Sachanlagevermögen in Höhe von 18,7 Mio € außerplanmäßig abgeschrieben. Dieser Bedarf ergab sich aufgrund der im Jahr 2007 getätigten Investitionen, die nach den Impairment-Vorschriften des IFRS nicht mit dem Wiederbeschaffungswert, sondern mit dem Veräußerungswert als Untergrenze anzusetzen sind.

Pkw-Reifen in Mio €	2007	2006	Veränderung in %
Umsatz	4.975,6	4.693,6	6,0
EBITDA	969,6	871,0	11,3
in % vom Umsatz	19,5	18,6	—
EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA	740,7	651,4	13,7
in % vom Umsatz	14,9	13,9	—
EBIT	738,7	650,9	13,5
in % vom Umsatz	14,8	13,9	—
Forschungs- und Entwicklungskosten	110,5	105,2	5,0
Abschreibungen ¹	230,9	220,1	4,9
Operative Aktiva	2.753,8	2.615,7	5,3
EBIT in % von operativen Aktiva	26,8	24,9	—
Investitionen ²	222,0	244,5	- 9,2
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl) ³	26.281	24.821	5,9
Umsatz bereinigt ⁴	4.912,1	4.693,6	4,7
EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA bereinigt ⁵	765,8	655,7	16,8
EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA bereinigt in % vom Umsatz	15,6	14,0	—
EBIT bereinigt ⁵	763,8	655,2	16,6
EBIT bereinigt in % vom Umsatz	15,5	14,0	—

¹ Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

² Investitionen in Sachanlagen und Software.

³ Ohne Auszubildende.

⁴ Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

⁵ Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

Aufgrund der Ergebnislage wurde die Beteiligung an der Drahtcord Saar KG in Höhe von 5,5 Mio € wertberichtigt.

Aus der Erstkonsolidierung der Matador-Gruppe ergab sich für die Division Pkw-Reifen anteilig ein Ertrag aus dem negativen Unterschiedsbetrag in Höhe von 16,8 Mio €. Gegenläufig wirkten Impairments für einen nicht genutzten Markennamen sowie ein nicht genutztes Kraftwerk anteilig in Höhe von 1,0 Mio €.

Für das Jahr 2007 beträgt die Belastung durch Sondereffekte für die Division Pkw-Reifen insgesamt 24,2 Mio €.

Sondereffekte 2006

Ende 2006 wurde den Lohnempfängern sowie den bereits pensionierten Mitarbeitern der Reifenbereiche in den USA angekündigt, dass ab Anfang 2007 die Obergrenze der medizinischen Vorsorgeleistungen weiter reduziert wird. Damit wurden die Begünstigten auf eine einheitliche Vorsorgedeckung gebracht. Diese Plananpassungen führten für die Division Pkw-Reifen zu einer Auflösung

der bisher gebildeten Rückstellung für Altersvorsorgeverpflichtungen in Höhe von 101,2 Mio €.

Im Zusammenhang mit der schrittweisen Einstellung der Pkw-Reifenfertigung am Standort Hannover-Stöcken bis Ende 2007 wurden im Jahr 2006, aufgrund der abgeschlossenen Verhandlungen, zusätzlich zu den in 2005 gebildeten Beträgen 0,6 Mio € für Abfindungen zurückgestellt.

Durch die Restrukturierung im Werk Charlotte, USA, entstanden im Jahr 2006 Aufwendungen in Höhe von 48,4 Mio €. Weitere Maßnahmen bei Continental Tire North America betrafen das Werk Mayfield, in dem ausschließlich Vorprodukte für die Reifenfertigung hergestellt wurden. Hierfür fielen Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 37,8 Mio € an.

Aufgrund der weiterhin nicht erreichten Prozesseffizienzen und der damit verbundenen Ertragslage wurde am Standort San Luis Potosí, Mexiko, das Sachanlagever-

mögen in Höhe von 18,7 Mio € außerplanmäßig abgeschrieben. Dieser Bedarf ergab sich aufgrund der im Jahr 2006 getätigten Investitionen, die nach den Impairment-Vorschriften des IFRS nicht mit dem Wiederbeschaffungswert, sondern mit dem Veräußerungswert als Untergrenze anzusetzen sind.

Für das Jahr 2006 ergab sich für die Division Pkw-Reifen insgesamt eine Belastung durch Sondereffekte in Höhe von 4,3 Mio €.

Beschaffung

Die Rohmaterialpreise auf den internationalen Rohstoffmärkten erhöhten sich im Jahr 2007 getrieben durch starke Nachfrage und Spekulation erneut. Die weltweit agierende zentral geführte Einkaufsorganisation wurde in Asien weiter verstärkt, mit dem Ziel zusätzliche Lieferquellen zu erschließen. Durch erfolgreiche Einführungen neuer, zusätzlicher Lieferquellen aus Asien und einen verstärkten Einsatz der bereits vorhandenen Lieferquellen aus Niedriglohnländern wurde der Anteil des Einkaufsvolumens aus Niedriglohnländern weiter ausgebaut.

Forschung und Entwicklung

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 5,0 % auf 110,5 Mio € (Vj. 105,2 Mio €) und beträgt 2,2 % vom Umsatz (Vj. 2,2 %). Im Mittelpunkt der Forschungs- und Entwicklungsarbeit der Division Pkw-Reifen stand die Erneuerung des Produktportfolios, mit Schwerpunkt in der Region „The Americas“ sowie die Weiterentwicklung der für die Produkterneuerung notwendigen Technologien.

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich auf 230,9 Mio € (Vj. 220,1 Mio €) und entsprechen 4,6 % (Vj. 4,7 %) vom Umsatz. Darin enthalten waren im Jahr 2007 außerplanmäßige Wertminderungen für Sachanlagen in Höhe von insgesamt 19,7 Mio € (Vj. 19,9 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva erhöhten sich gegenüber dem Jahresende 2006 um 138,1 Mio € auf 2.753,8 Mio € (Vj. 2.615,7 Mio €). Aus negativ wirkenden Währungskursveränderungen resultierte ein Effekt in Höhe von 54,2 Mio €. Auf den Erwerb der Matador-Gruppe entfiel ein Zugang an operativen Aktiva in Höhe von 185,9 Mio €.

Die langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich um 88,7 Mio € auf 1.395,5 Mio € (Vj. 1.306,8 Mio €). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf die Akquisition der Ma-

tador-Gruppe zurückzuführen, die zu einer Erhöhung der Sachanlagen um 97,0 Mio € und der sonstigen immateriellen Vermögenswerte um 12,2 Mio € führte. Aus den die Investitionen in das Sachanlagevermögen und Software übersteigenden Abschreibungen resultiert ein Abbau der Bestände in Höhe von 8,9 Mio €. Negativ wirkende Währungskursveränderungen reduzierten die langfristigen Vermögenswerte um 8,2 Mio €.

Das Working Capital baute sich um insgesamt 46,2 Mio € auf 1.207,6 Mio € (Vj. 1.161,4 Mio €) auf. Insgesamt erhöhten sich die Vorratsbestände um 61,5 Mio € auf 797,6 Mio € (Vj. 736,1 Mio €). Dabei standen negativen Währungskurseffekten in Höhe von 25,4 Mio € Zugänge aus der Akquisition der Matador-Gruppe in Höhe von 40,8 Mio € gegenüber. Die Forderungen stiegen um 52,7 Mio € auf 886,6 Mio € (Vj. 833,9 Mio €) an. Gegenläufig wirkten sich Währungskurseffekte in Höhe von 22,3 Mio € aus, auf den Erwerb der Matador-Gruppe entfiel ein Zugang in Höhe von 45,8 Mio €. Auch die Verbindlichkeiten konnten um 68,0 Mio € aufgebaut werden. Dabei entfiel ein Anstieg um 22,7 Mio € auf die Akquisition der Matador-Gruppe.

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang für Sachanlagen und Software in Höhe von 222,0 Mio € lag mit 22,5 Mio € unter dem Vorjahreswert (244,5 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 4,5 % (Vj. 5,2 %). Zu den Investitionsschwerpunkten im Jahr 2007 gehörten die fortgesetzten Kapazitätserweiterungen an den europäischen Niedrigkostenstandorten Portugal, Rumänien und Tschechien. Darüber hinaus wurde in den Kapazitätsaufbau an den Produktionsstandorten in den USA, Mexiko und Malaysia investiert.

Mitarbeiter

Die Mitarbeiterzahl erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 1.460 bzw. 5,9 % auf 26.281 Beschäftigte (Vj. 24.821). Die Restrukturierung im Werk Charlotte, USA, bedingte einen Personalabbau um 108 Personen. Der Ausbau des Werkes in Camaçari, Brasilien, führte zu einem Personalaufbau in Höhe von 119 Mitarbeitern. Durch den Erwerb der Matador-Gruppe ergab sich eine Steigerung zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung um 1.936 Personen. Die Reduzierung des Produktionsvolumens sowie Effizienzsteigerungen führten zu einem Personalabbau in Höhe von 355 Mitarbeitern in San Luis Potosi, Mexiko. In Petaling Jaya, Malaysia, wurde die Produktion von Pkw-Reifen eingestellt und nach Alor Star verlagert. In diesem Zusammenhang verringerte sich die Mitarbeiterzahl um 129.

Entwicklung der Divisionen: Nfz-Reifen

- Umsatzrückgang um 1,1 %
- Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 6,9 %
- Anstieg des bereinigten EBIT um 11,4 %

Absatz

Beim weltweiten Absatz von Lkw-Reifen erreichten wir eine Steigerung um 3,4 % auf 7,2 Mio Stück. Dabei erzielte der Geschäftsbereich Lkw-Reifen Europa Absatzsteigerungen gegenüber dem Vorjahr. Dabei erhöhte sich der Absatz in der Erstausrüstung um 19,5 %, im Ersatzgeschäft lagen die Verkaufszahlen um 5,1 % über dem Vorjahr. Der Verkauf im Geschäftsbereich Lkw-Reifen „The Americas“ entwickelte sich rückläufig. Während sich das Geschäft mit der Erstausrüstung um 19,2 % verringerte, erhöhte sich das Ersatzgeschäft um 1,3 %.

Umsatzrückgang um 1,1 %; Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 6,9 %

Die Division Nfz-Reifen verzeichnete einen Umsatzrückgang im Vergleich zum Vorjahr um 1,1 % auf 1.452,4 Mio € (Vj. 1.468,3 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen ergibt sich eine Erhöhung um 6,9 %.

Rückgang des EBITDA um 0,6 %

Das EBITDA der Division Nfz-Reifen reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 1,3 Mio € bzw. 0,6 % auf 202,4 Mio € (Vj. 203,7 Mio €). Das EBITDA in % vom Umsatz erreichte 13,9 % (Vj. 13,9 %).

Rückgang des EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA um 8,1 %

Das EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA der Division Nfz-Reifen reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 11,1 Mio € bzw. 8,1 % auf 125,2 Mio € (Vj. 136,3 Mio €). Das EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA in % vom Umsatz erreichte 8,6 % (Vj. 9,3 %).

Ergebnisrückgang um 8,9 %; Anstieg des bereinigten EBIT um 11,4 %

Die Division Nfz-Reifen verzeichnete einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) um 8,9 % auf

124,1 Mio € (Vj. 136,2 Mio €) und erreichte eine Umsatzrendite von 8,5 % (Vj. 9,3 %) sowie eine Kapitalrendite (ROCE) von 13,9 % (Vj. 16,1 %). Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte ergibt sich eine Steigerung des bereinigten EBIT um 11,1 Mio € bzw. 11,4 % auf 108,4 Mio € (Vj. 97,3 Mio €). Die bereinigte Umsatzrendite beträgt 7,5 % (Vj. 7,0 %).

Sondereffekte 2007

Im Zusammenhang mit der einmaligen Dotierung eines externen Fondsträgers im Rahmen der Gesundheitsvorsorge für Pensionäre in den USA wurde im Berichtszeitraum in der Division Nfz-Reifen ein Aufwand in Höhe von 3,4 Mio € berücksichtigt.

Darüber hinaus wurden im Berichtszeitraum die medizinischen Vorsorgepläne für die Gehaltsempfänger in den USA angepasst, in dem die medizinischen Leistungen weiterhin begrenzt wurden. Dabei ergab sich ein positiver Ergebniseffekt in der Division Nfz-Reifen in Höhe von 14,4 Mio €.

Aus der Erstkonsolidierung der Matador-Gruppe ergab sich für die Division Nfz-Reifen anteilig ein Ertrag aus dem negativen Unterschiedsbetrag in Höhe von 3,2 Mio €. Gegenläufig wirkte ein Impairment für ein nicht genutztes Kraftwerk anteilig in Höhe von 0,3 Mio €.

Für das Jahr 2007 ergab sich für die Division Nfz-Reifen insgesamt eine Entlastung durch Sondereffekte in Höhe von 13,9 Mio €.

Sondereffekte 2006

Ende 2006 wurde den Lohnempfängern sowie den bereits pensionierten Mitarbeitern der Reifenbereiche in den USA angekündigt, dass ab Anfang 2007 die Obergrenze der medizinischen Vorsorgeleistungen weiter reduziert wird. Damit wurden die Begünstigten auf eine einheitliche Vorsorgedeckung gebracht. Diese Plananpassungen führten in der Division Nfz-Reifen zu einer Auflösung der bisher gebildeten Rückstellung für Altersvorsorgeverpflichtungen in Höhe von 7,6 Mio €.

Nfz-Reifen in Mio €	2007	2006	Veränderung in %
Umsatz	1.452,4	1.468,3	- 1,1
EBITDA	202,4	203,7	- 0,6
in % vom Umsatz	13,9	13,9	—
EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA	125,2	136,3	- 8,1
in % vom Umsatz	8,6	9,3	—
EBIT	124,1	136,2	- 8,9
in % vom Umsatz	8,5	9,3	—
Forschungs- und Entwicklungskosten	43,6	42,7	2,1
Abschreibungen ¹	78,3	67,5	16,0
Operative Aktiva	893,1	844,1	5,8
EBIT in % von operativen Aktiva	13,9	16,1	—
Investitionen ²	83,0	91,3	- 9,1
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl) ³	8.384	8.129	3,1
Umsatz bereinigt ⁴	1.445,9	1.390,0	4,0
EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA bereinigt ⁵	109,5	97,4	12,4
EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA bereinigt in % vom Umsatz	7,6	7,0	—
EBIT bereinigt ⁵	108,4	97,3	11,4
EBIT bereinigt in % vom Umsatz	7,5	7,0	—

¹ Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

² Investitionen in Sachanlagen und Software.

³ Ohne Auszubildende.

⁴ Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

⁵ Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

Zum 31. Juli 2006 wurden die nordamerikanischen OTR-Aktivitäten an die Titan Tire Corporation veräußert. Aus dem Verkauf entstand ein Ertrag in Höhe von 19,1 Mio €.

Für das Jahr 2006 ergab sich für die Division Nfz-Reifen insgesamt eine Entlastung durch Sondereffekte in Höhe von 26,7 Mio €.

Beschaffung

Die Rohmaterialpreise auf den internationalen Rohstoffmärkten erhöhten sich im Jahr 2007 getrieben durch starke Nachfrage und Spekulation erneut. Die weltweit agierende zentral geführte Einkaufsorganisation wurde in Asien weiter verstärkt, mit dem Ziel zusätzliche Lieferquellen zu erschließen. Durch erfolgreiche Einführungen neuer, zusätzlicher Lieferquellen aus Asien und einen verstärkten Einsatz der bereits vorhandenen Lieferquellen aus Niedriglohnländern wurde der Anteil des Einkaufsvolumens aus Niedriglohnländern weiter ausgebaut.

Forschung und Entwicklung

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung erhöhte sich auf 43,6 Mio € (Vj. 42,7 Mio €) und beträgt 3,0 % vom Umsatz (Vj. 2,9 %). Im Mittelpunkt der Forschungs- und Entwicklungsarbeit der Division Nfz-Reifen 2007 stand die Erneuerung des Produktportfolios sowie die Weiterentwicklung der für die Produkterneuerung notwendigen Technologien.

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich auf 78,3 Mio € (Vj. 67,5 Mio €) und entsprechen 5,4 % (Vj. 4,6 %) vom Umsatz. Darin enthalten waren im Jahr 2007 außerplanmäßige Wertminderungen für Sachanlagen in Höhe von insgesamt 0,3 Mio €. Im Jahr 2006 erfolgte eine Zuschreibung auf im Jahr 2003 außerplanmäßig abgeschrieben Sachanlagen in Höhe von 1,2 Mio €.

Operative Aktiva

In der Division Nfz-Reifen erhöhten sich die operativen Aktiva im Vergleich zum Vorjahr um 49,0 Mio € auf 893,1 Mio € (Vj. 844,1 Mio €). Währungskurseffekte in Höhe von insgesamt 12,3 Mio € wirkten sich bestandsmindernd aus. Auf Veränderungen im Konsolidierungskreis entfiel eine Erhöhung von insgesamt 41,5 Mio €.

Die langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich um 40,0 Mio € auf 500,6 Mio €, was im Wesentlichen auf die Akquisition der Matador-Gruppe zurückzuführen ist. Auf die Sachanlagen entfällt hieraus ein Zugang in Höhe von 16,9 Mio €.

Das Working Capital baute sich gegenüber dem Jahresende 2006 nur geringfügig um 4,5 Mio € auf 335,1 Mio € (Vj. 330,6 Mio €) auf. Währungskurseffekte wirkten sich in Höhe von 11,7 Mio € bestandsmindernd aus. Die Vorräte erhöhten sich um 39,7 Mio €. Negativen Effekten aus Wechselkursänderungen in Höhe von 5,3 Mio € standen dabei Zugänge in Höhe von 13,9 Mio € aus der erstmaligen Konsolidierung von Matador gegenüber. Die operativen Forderungen blieben mit 300,2 Mio € (Vj. 299,7 Mio €) nahezu auf Vorjahresniveau. Die operativen Verbindlichkeiten stiegen um 35,7 Mio € auf 177,2 Mio € (Vj. 141,5 Mio €) an. In diesem Anstieg waren 11,3 Mio € aus dem Zugang der Matador-Gruppe enthalten.

Investitionen

Der Bilanzzugang für Sachanlagen und Software reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 8,3 Mio € auf 83,0 Mio € (Vj. 91,3 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 5,7 % vom Umsatz (Vj. 6,2 %). Grund für den Rückgang sind insbesondere geringere Bilanzzugänge für das neue Werk in Camaçari, Brasilien. Wesentliche Bilanzzugänge erfolgten zum Ausbau der Fertigungskapazität in Mount Vernon, USA, und in Puchov, Slowakei.

Mitarbeiter

Die Anzahl der Beschäftigten der Division Nfz-Reifen erhöhte sich insgesamt um 255 Mitarbeiter auf 8.384 (Vj. 8.129). Durch den Erwerb der Matador-Gruppe ergab sich eine Steigerung der Mitarbeiterzahl zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung um 383 Personen. Der Ausbau des Werkes in Camaçari, Brasilien, führte zu einem Personalaufbau in Höhe von 82 Personen. Durch den Verkauf des Werks Kulim in Alor Star, Malaysia, reduzierte sich die Beschäftigtenzahl um 103 Mitarbeiter.

Entwicklung der Divisionen: ContiTech

- Umsatzanstieg um 6,8 %;
- Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 7,1 %;
- Anstieg des bereinigten EBIT um 14,1 %

Umsatzanstieg um 6,8 %;

Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 7,1 %

Die Division ContiTech steigerte den Umsatz im Vergleich zum Vorjahr um 6,8 % auf 3.063,9 Mio € (Vj. 2.868,7 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 7,1 %.

Mit Ausnahme des Geschäftsbereichs Benecke-Kaliko erreichten alle Geschäftsbereiche Umsatzsteigerungen im Vergleich zum Vorjahr. Air Spring Systems und Conveyor Belt Group erzielten die deutlichsten Erhöhungen.

Anstieg des EBITDA um 8,5 %

Das EBITDA der Division ContiTech verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 36,6 Mio € bzw. 8,5 % auf 466,4 Mio € (Vj. 429,8 Mio €). Das EBITDA in % vom Umsatz erreichte 15,2 % (Vj. 15,0 %).

Anstieg des EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA um 14,1 %

Das EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA der Division ContiTech verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 45,3 Mio € bzw. 14,1 % auf 366,7 Mio € (Vj. 321,4 Mio €). Das EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA in % vom Umsatz erreichte 12,0 % (Vj. 11,2 %).

Ergebnisanstieg um 13,9 %;

Anstieg des bereinigten EBIT um 14,1 %

Die Division ContiTech steigerte das operative Ergebnis (EBIT) um 13,9 % auf 362,8 Mio € (Vj. 318,6 Mio €) und erreichte eine Umsatzrendite von 11,8 % (Vj. 11,1 %) sowie eine Kapitalrendite (ROCE) von 28,2 % (Vj. 25,9 %). Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte ergibt sich eine Steigerung des bereinigten EBIT um 44,3 Mio € bzw. 14,1 % auf 359,4 Mio € (Vj. 315,1 Mio €). Die bereinigte Umsatzrendite beträgt 12,0 % (Vj. 11,3 %).

Sondereffekte 2007

Aus der Erstkonsolidierung der Matador-Gruppe ergab sich für die Division ContiTech anteilig ein Ertrag aus dem negativen Unterschiedsbetrag in Höhe von 1,2 Mio €.

Unter anderem für Roulunds, Dänemark, entstanden im Berichtszeitraum Restrukturierungsaufwendungen in der Division ContiTech in Höhe von 2,9 Mio €.

Aus der Veräußerung des Möbelfolien-Geschäfts des Geschäftsbereichs Benecke-Kaliko entstand ein Ertrag in Höhe von 8,2 Mio €. In diesem Zusammenhang fielen Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 4,7 Mio € an.

Für das Jahr 2007 beträgt die Entlastung durch Sondereffekte für die Division ContiTech insgesamt 1,8 Mio €.

Sondereffekte 2006

In der Division ContiTech ergaben sich im Jahr 2006 verschiedene kleinere Sondereffekte, wie z. B. Restrukturierung, in Höhe von insgesamt 8,5 Mio €. Gegenläufig wirkte ein Ertrag aus dem negativen Unterschiedsbetrag in Höhe von 12,9 Mio € aus der Erstkonsolidierung der Roulunds Rubber-Gruppe.

Die Beteiligung an der Sandusky Ltd. wurde im Jahr 2006 aufgrund des Insolvenzantrags der Gesellschaft in Höhe von 3,7 Mio € komplett wertberichtigt.

Für das Jahr 2006 beträgt die Entlastung durch Sondereffekte für die Division ContiTech insgesamt 0,7 Mio €.

Beschaffung

Die weltweit agierende Einkaufsorganisation erreicht Synergien durch Einkaufsrahmenverträge in der Beschaffung für ContiTech, zudem helfen zusätzliche Lieferantenfreigaben.

ContiTech in Mio €	2007	2006	Veränderung in %
Umsatz	3.063,9	2.868,7	6,8
EBITDA	466,4	429,8	8,5
in % vom Umsatz	15,2	15,0	—
EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA	366,7	321,4	14,1
in % vom Umsatz	12,0	11,2	—
EBIT	362,8	318,6	13,9
in % vom Umsatz	11,8	11,1	—
Forschungs- und Entwicklungskosten	56,8	52,4	8,4
Abschreibungen ¹	103,6	111,2	- 6,8
Operative Aktiva	1.284,5	1.231,9	4,3
EBIT in % von operativen Aktiva	28,2	25,9	—
Investitionen ²	99,8	105,7	- 5,6
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl) ³	23.871	21.887	9,1
Umsatz bereinigt ⁴	2.998,3	2.797,6	7,2
EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA bereinigt ⁵	363,3	317,9	14,3
EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA bereinigt in % vom Umsatz	12,1	11,4	—
EBIT bereinigt ⁵	359,4	315,1	14,1
EBIT bereinigt in % vom Umsatz	12,0	11,3	—

¹ Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

² Investitionen in Sachanlagen und Software.

³ Ohne Auszubildende.

⁴ Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

⁵ Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

Forschung und Entwicklung

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 4,4 Mio € auf 56,8 Mio € (Vj. 52,4 Mio €) und beträgt 1,9 % vom Umsatz (Vj. 1,8 %), im Wesentlichen bedingt durch höhere Aufwendungen in den Geschäftsbereichen Fluid und Air Spring Systems.

Abschreibungen

Die Abschreibungen reduzierten sich gegenüber dem Jahr 2006 um 7,6 Mio € auf 103,6 Mio € (Vj. 111,2 Mio €) und betragen 3,4 % vom Umsatz (Vj. 3,9 %). Darin enthalten waren im Jahr 2007 außerplanmäßige Wertminderungen für Sachanlagen in Höhe von insgesamt 0,3 Mio € (Vj. 6,9 Mio €).

Operative Aktiva

In der Division ContiTech stiegen die operativen Aktiva im Berichtsjahr um 52,6 Mio € auf 1.284,5 Mio € (Vj. 1.231,9 Mio €). Der negative Währungskurseffekt betrug 18,2 Mio €.

Auf Veränderungen im Konsolidierungskreis entfällt eine Erhöhung von insgesamt 54,4 Mio €. Hierbei handelt es sich insbesondere um die Erwerbe der Thermopol- und der Matador-Gruppe.

Die langfristigen Vermögenswerte liegen mit 682,8 Mio € nahezu auf Vorjahresniveau (Vj. 685,9 Mio €). Zur Verringerung der Sachanlagen in Höhe von 14,7 Mio € führten unter anderem Veräußerungen von Grundstücken und Gebäuden sowie negative Währungskurseffekte in Höhe von insgesamt 8,0 Mio €. Aus der erstmaligen Konsolidierung von Thermopol und Matador erhöhten sich die Sachanlagen um insgesamt 14,9 Mio €.

Das Working Capital übertrifft mit 530,3 Mio € das Vorjahresniveau um 33,3 Mio €. Hierbei sind 4,5 Mio € auf Veränderungen im Konsolidierungskreis zurückzuführen. Negative Währungskursveränderungen in Höhe von insgesamt 7,3 Mio € wirkten gegenläufig.

Investitionen

Der Bilanzzugang für Sachanlagen und Software reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 5,6 % auf 99,8 Mio € (Vj. 105,7 Mio €) und erreichte damit 3,3 % (Vj. 3,7 %) vom Umsatz. Investitionsschwerpunkte waren der Ausbau der Standorte in Rumänien, Ungarn, Mexiko und Türkei. Außerdem wurden Rationalisierungsinvestitionen in Deutschland durchgeführt.

Mitarbeiter

Die Mitarbeiterzahl der Division ContiTech erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 1.984 bzw. 9,1 % auf 23.871 Personen (Vj. 21.887). Durch den Erwerb der Matador-Gruppe und Thermopol ergab sich eine Steigerung der Mitarbeiterzahl zum Zeitpunkt der Erstkonsolidierung um 212 Personen bzw. 594 Beschäftigte. Das Volumenwachstum führte insbesondere in Rumänien, Mexiko und Brasilien zu Personalaufbau.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Muttergesellschaft

Ergänzend zur Konzernberichterstattung erläutern wir im Folgenden die separate Entwicklung der Muttergesellschaft.

Der Jahresabschluss der Continental AG wird – anders als der Konzernabschluss – nach deutschem Handelsrecht (HGB, AktG) aufgestellt. Der Lagebericht der Continental Aktiengesellschaft wird gemäß § 315 Abs. 3 HGB mit dem des Continental-Konzerns zusammengefasst, weil die künftigen Risiken und Chancen der Muttergesellschaft, ihre voraussichtliche Entwicklung sowie

die wesentlichen Tätigkeiten im Rahmen von Forschung und Entwicklung untrennbar mit dem Konzern verbunden sind. Ergänzend dient die nachfolgende Darstellung des Geschäftsverlaufs einschließlich des Geschäftsergebnisses sowie der Vermögens- und Finanzlage der Muttergesellschaft dem Verständnis des Vorschlags des Vorstands zur Ergebnisverwendung.

Vermögens- und Finanzlage der Continental AG	31.12.2007	31.12.2006
Aktiva in Mio €		
Immaterielle Vermögensgegenstände	61,1	45,8
Sachanlagen	188,5	186,5
Finanzanlagen	10.725,5	3.767,7
Anlagevermögen	10.975,1	4.000,0
Vorräte	201,7	162,7
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	7.316,9	2.076,6
Flüssige Mittel	1.116,5	60,3
Umlaufvermögen	8.635,1	2.299,6
Rechnungsabgrenzungsposten	83,7	45,6
	19.693,9	6.345,2
Passiva in Mio €		
Gezeichnetes Kapital	414,0	375,1
Kapitalrücklage	2.781,9	1.330,8
Gewinnrücklagen	54,7	54,7
Bilanzgewinn	336,7	293,6
Eigenkapital	3.587,3	2.054,2
Rückstellungen	837,4	787,1
Verbindlichkeiten	15.267,7	3.503,9
Rechnungsabgrenzungsposten	1,5	–
	19.693,9	6.345,2
Gearing Ratio in %	189,7	73,0
Eigenkapitalquote in %	18,2	32,4

Die Bilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 13,4 Mrd € auf 19,7 Mrd €. Ausschlaggebend hierfür war der Erwerb von 100 % der Anteile an der VDO Automotive AG in Höhe von 6,7 Mrd € sowie in Zusammenhang mit diesem Anteilserwerb erworbene Forderungen gegenüber der VDO Automotive AG in Höhe von 5,4 Mrd €. Darüber hinaus stiegen die flüssigen Mittel deutlich um 1,1 Mrd €.

Neben dem Erwerb der Anteile an der VDO Automotive AG führten Kapitalerhöhungen in Brasilien (100,0 Mio €) und China (14,9 Mio €) zu einer weiteren Zunahme des Finanzanlagevermögens. Ferner erhöhten sich die Wertpapiere des Anlagevermögens um 117,3 Mio €; hiervon entfallen 96,0 Mio € auf Wertpapiere, die an die DZ Bank AG, Frankfurt, verpfändet sind. Die Verpfändung dient der Sicherung der Ansprüche der außenstehenden Aktionäre der ehemaligen Phoenix AG, Hamburg; aufgrund eines zwischen der ContiTech AG, Hannover, und ihrer Muttergesellschaft, der ContiTech Universe Verwaltungs GmbH, Hannover, geschlossenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages. Die Phoenix AG war am 16. Januar 2007 auf die ContiTech AG verschmolzen worden.

Aufgrund der beschriebenen Entwicklungen erreichte das Anlagevermögen zum 31. Dezember 2007 einen Anteil von 55,7 % an der Bilanzsumme (Vj. 63,0 %), hiervon entfallen 97,7 % auf das Finanzanlagevermögen (Vj. 94,2 %).

Im Zuge der Finanzierung des VDO-Erwerbs stiegen auf der Passivseite das Eigenkapital infolge einer Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen um knapp 1,5 Mrd € sowie die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten um 10,6 Mrd €. Ferner haben höhere Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen von 0,6 Mrd €, Ziehungen aus einem Commercial Paper Programm zum Bilanzstichtag von 0,4 Mrd € sowie Inanspruchnahmen aus einem laufenden ABS-Programm in Höhe von 92,0 Mio € zur laufenden Finanzierung bzw. zur Liquiditätssicherung beigetragen.

Neben der bereits erwähnten Barkapitalerhöhung stieg das Eigenkapital im Saldo aufgrund geringfügiger Ausübung von Wandlungs- und Bezugsrechten sowie des im Vergleich zum Vorjahr höheren Jahresüberschusses um weitere 45,2 Mio €. Der Bilanzgewinn des Vorjahres

in Höhe von 293,6 Mio € wurde nahezu vollständig an die Aktionäre ausgeschüttet, der Bilanzgewinn des Geschäftsjahres beträgt nunmehr 336,7 Mio €.

Die Umsatzerlöse erhöhten sich um 181 Mio € auf 2.655,4 Mio € (Vj. 2.474,4 Mio €). Dies entspricht einer Steigerung um 7,3 % (Vj. 4,1 %). Ausschlaggebend für diese Entwicklung war insbesondere der höhere Absatz von sowohl Pkw- als auch Lkw-Reifen um 6,1 % bzw. 14,3 % bei im Saldo ebenfalls gestiegenen Durchschnittserlösen. Insbesondere auf das Exportgeschäft entfällt eine Steigerung von 16,6 % sowie auf inländische das Erstausrüstungsgeschäft eine Steigerung von 8,6 %, während das Ersatzgeschäft im Inland mit 4,5 % einen geringfügigen Rückgang aufweist.

Die Herstellungskosten stiegen demgegenüber um 176,0 Mio € auf 2.093,4 Mio €, sodass sich das Bruttoergebnis vom Umsatz auf 562,0 Mio € (Vj. 557,0 Mio €), entsprechend 0,9 % verbesserte.

Die sonstigen betrieblichen Erträge und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthielten wie im Vorjahr hauptsächlich Aufwendungen und Erträge aus Konzernumlagen bzw. Kostengutschriften und -belastungen von bzw. für Konzernunternehmen.

Das Finanzergebnis ist wie auch in den Vorjahren im Wesentlichen durch Ergebnisabführungsverträge sowie Erträge aus Beteiligungen bestimmt. Während Gewinnabführungen von der Formpolster GmbH, Hannover, (246,1 Mio €) und Beteiligungserträge von der Continental Teves AG & Co. oHG, Frankfurt am Main, (620,0 Mio €) zu verzeichnen waren, sind gegenläufig Verlustübernahmen von der Continental Caoutchouc-Export Aktiengesellschaft, Hannover, von 23,2 Mio € und von der Continental Automotive GmbH, Hannover, von 417,5 Mio € zu erfassen gewesen. Das Ergebnis der Continental Automotive GmbH resultierte aus erfolgswirksam zu erfassenden Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Erwerb der Anteile an der VDO Automotive AG sowie aus der Verlustübernahme von der VDO AG zum 31. Dezember 2007. Das Zinsergebnis verminderte sich aufgrund des fremdfinanzierten Erwerbs der Anteile an der VDO Automotive AG um 15,1 Mio € auf -80,1 Mio €. Das Finanzergebnis hat einen Anteil von 67,4 % am Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (Vj. 66,4 %).

Geschäftsverlauf der Continental AG in Mio €	2007	2006
Umsatzerlöse	2.655,4	2.474,4
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	2.093,4	1.917,4
Bruttoergebnis vom Umsatz	562,0	557,0
Vertriebskosten	218,2	213,3
Allgemeine Verwaltungskosten	85,8	78,3
Sonstige betriebliche Erträge	170,8	180,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	246,3	251,0
Finanzergebnis	377,3	385,4
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	559,8	580,5
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	223,6	287,4
Jahresüberschuss	336,2	293,1
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	0,5	0,5
Bilanzgewinn	336,7	293,6

Nach Abzug der Steueraufwendungen in Höhe von 223,6 Mio € (Vj. 287,4 Mio €) weist die Continental Aktiengesellschaft einen Jahresüberschuss in Höhe von 336,2 Mio € aus (Vj. 293,1 Mio €). Bezogen auf die Umsatzerlöse ergibt sich eine Umsatzrendite nach Steuern von 12,6 % (Vj. 11,9 %). Die Eigenkapitalrendite nach Steuern beträgt 9,4 % (Vj. 14,3 %).

Unter Berücksichtigung des Gewinnvortrags aus dem Vorjahr (0,5 Mio €) ergibt sich ein Bilanzgewinn von 336,7 Mio €. Wie im Vorjahr erfolgt keine Einstellung in die anderen Gewinnrücklagen gemäß § 58 Abs. 2 AktG.

Ausgehend vom Bilanzgewinn der Continental AG wird der Hauptversammlung eine Ausschüttung von 2,00 € pro Stückaktie für das Geschäftsjahr 2007 vorgeschlagen. Unter der Annahme, dass die Hauptversammlung der vorgeschlagenen Dividende zustimmt, beträgt die Ausschüttungssumme 323,4 Mio €. Dies bedeutet bei

einer gegenüber dem Vorjahr gleichbleibenden Ausschüttung je Stückaktie, eine Steigerung der Ausschüttungssumme um 30,3 Mio € (10,3 %) bezogen auf die Ausschüttungssumme. Der verbleibende Betrag soll auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Für das Geschäftsjahr 2008 gehen wir von einer weiteren Verbesserung des operativen Ergebnisses aus. Zum heutigen Zeitpunkt sind zudem keine Risiken im Beteiligungsbereich erkennbar.

Aufgrund des im Januar 2008 zwischen der VDO Automotive AG und der Continental Automotive AG geschlossenen Verschmelzungsvertrags wird der Ertragssteueraufwand für das Wirtschaftsjahr 2007 wesentlich entlastet werden. Diese Entlastungswirkung ist infolge des wertbegründenden Vertragsschlusses im Geschäftsjahr 2008 erfolgswirksam zu berücksichtigen.

Berichterstattung nach § 289 Abs. 4 HGB bzw. § 315 Abs. 4 HGB

1. Das gezeichnete Kapital der Gesellschaft beträgt 413.983.932,48 €. Es ist eingeteilt in 161.712.083 Stückaktien. Bei den Aktien handelt es sich ausnahmslos um Stammaktien, verschiedene Aktiengattungen sind nicht vorgesehen. Jede der Aktien ist ab dem Zeitpunkt der Entstehung stimmberechtigt und erstmals für das Jahr, in dem sie entsteht, dividendenberechtigt. Jede Stückaktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme (§ 20 Abs. 1 der Satzung).
2. Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen, auch solche aus Vereinbarungen zwischen Gesellschaftern, bestehen nach Kenntnis des Vorstands nicht.
3. Direkte oder indirekte Beteiligungen am Kapital, die 10 vom Hundert der Stimmrechte überschreiten, sind der Gesellschaft nicht mitgeteilt worden.

4. Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.
5. Arbeitnehmer, die am Kapital beteiligt sind und die Stimmrechtskontrolle nicht unmittelbar ausüben, sind der Gesellschaft nicht bekannt.
6. Die Bestellung und die Abberufung der Mitglieder des Vorstandes erfolgt gemäß § 84 AktG in Verbindung mit § 31 MitbestG. Danach ist für Bestellung und Abberufung eines Vorstandsmitglieds der Aufsichtsrat zuständig. Er entscheidet mit einer Mehrheit von zwei Dritteln seiner Mitglieder. Kommt diese Mehrheit nicht zustande, so hat der sog. Vermittlungsausschuss innerhalb eines Monats nach der Abstimmung dem Aufsichtsrat einen Vorschlag für die Bestellung zu unterbreiten. Neben dem Vorschlag des Vermittlungsausschusses können dem Aufsichtsrat auch andere Vorschläge unterbreitet werden. Bei Abstimmung über die dem Aufsichtsrat unterbreiteten Vorschläge ist die einfache Stimmenmehrheit ausreichend. Für den Fall, dass die Abstimmung Stimmengleichheit ergibt, hat der Aufsichtsratsvorsitzende gemäß § 31 Abs. 4 MitbestG bei einer erneuten Abstimmung zwei Stimmen.

Satzungsänderungen werden durch die Hauptversammlung vorgenommen. Die Hauptversammlung hat in § 20 Absatz 3 der Satzung von der in § 179 Abs. 1 S. 2 AktG eingeräumten Möglichkeit Gebrauch gemacht, dem Aufsichtsrat die Befugnis zu Änderungen, die nur die Fassung der Satzung betreffen, zu übertragen.

Beschlüsse der Hauptversammlung zu einer Satzungsänderung werden gemäß § 20 Abs. 2 der Satzung in der Regel mit einfacher Stimmenmehrheit und, soweit eine Kapitalmehrheit erforderlich ist, mit einfacher Kapitalmehrheit gefasst, sofern nicht zwingende Vorschriften des Gesetzes oder die Satzung etwas anderes vorschreiben. Das Gesetz schreibt zwingende Kapitalmehrheiten von drei Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals zum Beispiel für Satzungsänderungen vor, die mit wesentlichen Kapitalmaßnahmen einhergehen, wie etwa Beschlüsse über die Schaffung von genehmigtem oder bedingtem Kapital.

- 7.1 Der Vorstand kann neue Aktien nur auf der Grundlage von Beschlüssen der Hauptversammlung ausgeben.

- a) Der Vorstand ist durch den Beschluss der Hauptversammlung vom 24. April 2007 ermächtigt, das Grundkapital bis zum 23. April 2012 mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zu einem Betrag von 187,5 Mio € gegen Ausgabe neuer Aktien zu erhöhen. Von dieser Ermächtigung hat die Gesellschaft in 2007 in Höhe eines Teilbetrages von 37,5 Mio € Gebrauch gemacht.
- b) Der Vorstand kann zudem neue Aktien an Berechtigte aus Optionsrechten oder Wandlungsrechten begeben. Die Hauptversammlung hatte die Gesellschaft bis zum 22. Mai 2006 ermächtigt, selbst oder durch Tochterunternehmen solche Options- oder Wandlungsrechte zu begeben und in Zusammenhang damit das Grundkapital um bis zu 140 Mio € bedingt erhöht. In teilweiser Ausnutzung dieser Ermächtigung hat die ContiGummi Finance B.V. im Mai 2004 die mit 1,625 % p.a. verzinsliche Wandelanleihe 2004/2011 mit einem Nominalbetrag von 400 Mio € begeben. Die Wandelschuldverschreibung ist von der Continental AG garantiert und die Wandlungsrechte berechtigen die Inhaber zum Umtausch in Aktien der Continental AG. Der Vorstand ist befugt, an die aus dieser Wandelanleihe Berechtigten im Umtausch gegen die Teilschuldverschreibung neue Aktien der Gesellschaft nach Maßgabe der Bedingungen der Wandelanleihe auszugeben.
- c) Die Hauptversammlung der Gesellschaft hat am 5. Mai 2006 beschlossen, den Vorstand für fünf Jahre zu ermächtigen, Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen bis zu einem Gesamtbetrag von 6 Mrd Euro und mit einer Laufzeit von bis zu 20 Jahren auszugeben. Im Zusammenhang damit hat die Hauptversammlung beschlossen, ein bedingtes Kapital von bis zu 149 Mio € zu schaffen und die Satzung entsprechend zu ändern. Diese Beschlüsse sind angefochten. Das bedingte Kapital ist nach rechtskräftigem Abschluss des Freigabeverfahrens gemäß § 246a AktG in das Handelsregister eingetragen. Sollte der Vorstand aufgrund der Ermächtigung Options- und Wandelschuldverschreibungen begeben, wären neue Aktien nach Maßgabe der Bedingungen dieser Schuldverschreibungen auszugeben.

- d) Schließlich ist der Vorstand befugt, neue Aktien an die Bezugsberechtigten aus den von der Hauptversammlung beschlossenen Aktienoptionsplänen 1999 und 2004 nach Maßgabe der Bedingungen dieser Aktienoptionspläne auszugeben.

7.II Aufgrund der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 24. April 2007 ist der Vorstand bis zum 23. Oktober 2008 ermächtigt, Aktien der Gesellschaft mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von bis zu 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung über die Ermächtigung bestehenden Grundkapitals über die Börse oder aufgrund eines öffentlichen Angebots zu allen zulässigen Zwecken zu erwerben. Weiter gibt das Gesetz in § 71 AktG dem Vorstand für bestimmte dort aufgeführte Fälle das Recht, eigene Aktien zurückzukaufen.

8. Folgende wesentliche Vereinbarungen gibt es, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels bei der Continental AG stehen:

Die Bedingungen der im Mai 2004 von der ContiGummi Finance B.V. begebenen und von der Continental AG garantierten Wandelanleihe sehen vor, dass im Falle einer Änderung der Kontrolle bei der Continental AG das Wandlungsverhältnis angepasst wird. Als „Änderung der Kontrolle“ ist der Erwerb von Aktien der Continental AG definiert, die einer Person oder gemeinsam handelnden Personen mehr als 50 % der Stimmrechte der Gesellschaft gewähren. Der im August 2007 im Zusammenhang mit dem Erwerb der Siemens VDO Automotive AG geschlossene Vertrag über einen syndizierten Kredit in Höhe von 13,5 Mrd € gibt jedem Kreditgeber das Recht, seine Beteiligung an der Kreditlinie und in diesem Rahmen gewährten Darlehen vorzeitig zu kündigen und ihre Rückzahlung zu verlangen, falls eine Person oder gemeinsam handelnde Personen die Kontrolle über die Continental AG erwerben und anschließende Verhandlungen über eine Fortsetzung des Kredites zu keiner Einigung geführt haben. Als „Kontrolle“ sind ebenfalls der Erwerb von mehr als 50 % der Stimmrechte sowie die Unterwerfung der Continental AG unter einen Beherrschungsvertrag definiert. Auch der 600 Mio € Kreditvertrag mit der Europäischen Investitionsbank sieht das Recht der Bank vor, im Falle eines „Change-of-Control-Ereignisses“ eine Erörterung der Situation und, wenn die Bank dabei zu der An-

nahme einer nachteiligen Auswirkung auf die zukünftige Rückzahlung des Darlehens kommt, die vorzeitige Rückzahlung zu verlangen. „Change-of-Control-Ereignis“ bedeutet hier den Erwerb von mehr als 50 % der Stimmrechte oder des Rechts auf mehr als 50 % der Dividende oder zur Benennung von mehr als 50 % der Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats durch eine Person oder abgestimmt handelnde Personen. Sollte ein Kontrollwechsel im Sinne der vorstehend beschriebenen Vereinbarungen eintreten und ein Vertragspartner seine entsprechenden Rechte ausüben, könnten dann erforderliche Anschlussfinanzierungen möglicherweise nicht zu den bestehenden Konditionen abgeschlossen werden und zu höheren Finanzierungskosten führen.

1996 haben die Compagnie Financière Michelin und die Continental AG das 50/50 Gemeinschaftsunternehmen MC Projects B.V., Niederlande, gegründet, in das Michelin die Rechte an der Uniroyal-Marke für Europa eingebracht hat. Die MC Projects B. V. lizenziert diese Rechte an Continental. Nach den Vereinbarungen im Zusammenhang mit diesem Joint Venture kann unter anderem diese Lizenz außerordentlich gekündigt werden, wenn ein wesentlicher Reifenwettbewerber mehr als 50 % der Stimmrechte an Continental erwirbt. Im Fall eines solchen Kontrollwechsels und der Ausübung des Kündigungsrechts könnten sich Einbußen in den Umsatzerlösen der Reifendivisionen ergeben.

9. Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft, die für den Fall eines Übernahmeangebots mit den Mitgliedern des Vorstands oder Arbeitnehmern getroffen sind, bestehen nicht.

Vergütung des Vorstands

Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder besteht aus einer Reihe von Vergütungsbestandteilen. Im Einzelnen handelt es sich um das Fixum, die Tantieme, Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung sowie Nebenleistungen und Pensionszusagen. Nähere Einzelheiten einschließlich der individualisierten Bezüge enthält der Vergütungsbericht, der im Corporate Governance Bericht auf den Seiten 19 ff zu finden ist. Der Vergütungsbericht ist Teil des Lageberichts.

Nachtragsbericht

Bis zum 11. Februar 2008 ergaben sich keine Ereignisse oder Entwicklungen, die zu einer wesentlichen Änderung des Ausweises oder Wertansatzes der einzelnen Vermögenswerte und Schuldenposten zum 31. Dezember 2007 geführt hätten.

Risikobericht

Die Gesamtrisikosituation von Continental wird im Rahmen des Risikomanagements konzernweit analysiert und gesteuert. Aus heutiger Sicht sind keine Risiken zu erkennen, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten.

Continental ist als weltweit agierender Konzern vielfältigen Risiken ausgesetzt. Sie könnten das Geschäft negativ beeinflussen und im Extremfall den Bestand des Unternehmens gefährden. Überschaubare Risiken akzeptieren wir, wenn die ihnen gegenüberstehenden Chancen eine nachhaltige Wertsteigerung erwarten lassen. Ein konzernweites einheitliches Risikomanagementsystem hilft uns dabei, Risiken rechtzeitig zu erkennen, ihre Ursachen zu analysieren, sie zu bewerten und sie zu vermeiden oder zumindest zu minimieren. Es regelt die Erfassung, Bewertung, Dokumentation und Berichterstattung von Risiken und ist in die Strategie-, Planungs- und Budgetierungsprozesse des Unternehmens integriert. Das System ist Gegenstand der Jahresabschlussprüfung. Es erfüllt in vollem Umfang die Anforderungen der Corporate-Governance-Grundsätze des Continental-Konzerns und der gesetzlichen Vorschriften.

Risikoerkennung, -bewertung und -berichterstattung

Dazu analysiert das Management jeder Konzerneinheit die wesentlichen Risiken, die seinen Bereich betreffen. Sie werden nach vorgegebenen Kriterien zugeordnet und bewertet. Die Bewertung eines Risikos richtet sich in der Regel danach, inwieweit es das operative Ergebnis der Einheit negativ beeinflussen könnte. Auf der Basis einer umfassenden Risikoinventur berichten die Geschäftseinheiten über die Veränderungen gemeldeter Risiken und über neue Entwicklungen, die zur Entstehung wesentlicher Risiken führen könnten. Das geschieht im Rahmen des monatlichen Reporting. Treten neue wesentliche Risiken außerhalb der Regelberichterstattung ein, müssen sie umgehend gemeldet werden. Um Ursachen möglicher Risiken frühzeitig zu erkennen, werden die im Rahmen des Reporting genannten Kennzahlen durch das zentrale Controlling auf Konzern- und Divisionsebene weiter analysiert.

Risikosteuerung

Für jedes identifizierte und als erheblich bewertete Risiko leitet das verantwortliche Management geeignete Gegenmaßnahmen ein, die auch im Reportingsystem do-

kumentiert werden. Das Compliance und Risikokomitee überwacht und konsolidiert die identifizierten Risiken auf Konzernebene. Es berichtet dem Vorstand regelmäßig und empfiehlt, falls erforderlich, weitere Maßnahmen. Der Vorstand erörtert und beschließt diese Maßnahmen und berichtet dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Die zuständigen Gremien überwachen laufend die Entwicklung aller identifizierten Risiken und den Stand der eingeleiteten Maßnahmen. Der Risikomanagementprozess wird regelmäßig durch die interne Revision geprüft. Dadurch ist dessen Effizienz und Weiterentwicklung sichergestellt.

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Auf den Seiten 106 ff haben wir ausführlich dargestellt, wie wir die gesamtwirtschaftliche Entwicklung in der näheren Zukunft einschätzen.

Negative Auswirkungen, die mittelbar oder unmittelbar auch unser Unternehmen betreffen, sind nicht auszuschließen. Ein weiterer Anstieg der Rohstoffpreise oder merklich verschlechterte Finanzierungsbedingungen aufgrund der am US-Hypothekenmarkt entstandenen Krise könnten die Dynamik der Weltwirtschaft bremsen. Neben einer Erhöhung unserer Beschaffungskosten wäre möglicherweise auch ein Rückgang der Kaufbereitschaft der Verbraucher eine Folge. Das hätte dann einen nachteiligen Einfluss auf das Wachstum der Weltwirtschaft.

Daneben sehen wir zurzeit die folgenden wesentlichen Risikobereiche für das Unternehmen:

Branchenrisiken

Rückläufige Produktionsvolumina bedeuten Risiken für Absatz, Umsatz und Ergebnis, denn Automobilhersteller nominieren zwar üblicherweise einen Lieferanten für ein bestimmtes Fahrzeug, sie geben jedoch keine Zusage über die Abnahme einer Mindestmenge der zu liefernden Produkte. Wir verringern diese Risiken indem wir z. B. unsere Produktionskapazität stärker flexibilisieren und unsere Fixkosten senken. Für einige wesentliche Unter-

nehmensprodukte im Kfz-Bereich gleichen wachsende Ausstattungsraten diese Risiken in gewissem Umfang aus. Im Übrigen gehört zu unserer Strategie, dass wir beträchtliche Teile des Umsatzes außerhalb der Automobilindustrie generieren wollen. Auf diese Weise verteilen wir unser Risiko auf Branchen mit unterschiedlichen Zyklen. Nach der Akquisition der Siemens VDO ist der Anteil des Automobilgeschäftes allerdings erheblich gestiegen. Unser Ziel ist es, wieder auf 40 % des Umsatzes außerhalb der Automobilindustrie zu kommen.

Die Fahrzeughersteller unterliegen in verstärktem Maße einem gleichzeitigen Innovations- und Kostensenkungsdruck bei sich verkürzenden Produktentwicklungszyklen. Diesen Druck geben sie an die Zulieferindustrie weiter. Sie erwarten vor allem sinkende Preise bei mindestens gleicher, teilweise auch steigender Funktionalität und uneingeschränkter Qualität unserer Produkte. Durch nachhaltiges Kostenmanagement und die breit gefächerte Aufstellung unseres Konzerns sind wir darauf vorbereitet.

Beschaffungsrisiken

Auf der Seite 109 haben wir dargestellt, wie wir die Rohstoffmärkte in der näheren Zukunft einschätzen.

Für die Automotive Divisionen können sich Kostenrisiken insbesondere aus steigenden Stahlpreisen ergeben, während die übrigen Divisionen im Wesentlichen von der Entwicklung der Öl- sowie Naturkautschukpreise abhängig sind. Weil diese Rohstoffe üblicherweise in US-Dollar gekauft werden, kann ein stärker werdender US-Dollar für unsere Gesellschaften außerhalb der USA, deren Währungen nicht an den US-Dollar gebunden sind, ein weiteres Preisrisiko bedeuten. Wir gehen davon aus, dass auch im Geschäftsjahr 2008 die Rohstoffpreise an den internationalen Rohstoffmärkten weiter steigen werden.

Dem Risiko fehlender Verfügbarkeit von Rohstoffen und Vorprodukten begegnen wir dadurch, dass wir den Markt genau beobachten und nach neuen Lieferanten Ausschau halten und diese entwickeln. Ein „Single Sourcing“ lässt sich aber nicht immer vermeiden. Durch eine sorgfältige Auswahl unserer Lieferanten und regelmäßige Überprüfung beschränken wir die Risiken, dass wir Produkte unserer Zulieferer nicht rechtzeitig und in nicht ausreichender Menge oder Qualität erhalten.

Investitionsrisiken

Investitionsentscheidungen sind wegen ihrer langfristigen Auswirkungen und ihres Volumens mit Risiken behaftet. Daher werden Investitionen erst realisiert, nachdem sie ein konzerneinheitliches Genehmigungsverfahren durchlaufen haben. In dem Verfahren werden die Annahmen und die Wirtschaftlichkeit sorgfältig geprüft. Auch ein standortbezogener Risikofaktor wird dabei berücksichtigt.

Produkttrisiken

Produktmängel können Haftungsansprüche und kosten-trächtige Austauschmaßnahmen nach sich ziehen. Solchen Risiken begegnen wir mit sorgfältiger Produktentwicklung und umfangreichem Qualitätsmanagement einschließlich einer intensiven Marktbeobachtung. Versicherungsverträge und sonstige Vorsorgemaßnahmen begrenzen zusätzlich die möglichen Folgen. Gerade wegen der Unsicherheiten im amerikanischen Rechtssystem, wo in der Regel in erster Instanz eine Laienjury entscheidet, ist allerdings nicht auszuschließen, dass für Produkthaftungsansprüche in einzelnen Fällen Aufwendungen entstehen, die größer sind als die dafür gebildeten Vorsorgen.

Umweltrisiken

Unser umfassendes Umweltmanagement dient dem Ziel, Risiken für die Umwelt frühzeitig zu erkennen und Maßnahmen zu deren Vermeidung zu ergreifen. Mögliche Auswirkungen auf die Umwelt werden schon bei der Entwicklung unserer Produkte berücksichtigt. Unsere Werke lassen wir nach der Umweltnorm ISO 14001 zertifizieren.

Viele Grundstücke des Konzerns werden seit langer Zeit industriell genutzt. Das birgt das Risiko von Altlasten mit den entsprechenden Sanierungsverpflichtungen. Beim Erwerb von Unternehmen prüfen wir genau, ob solche Risiken vorhanden sind. Soweit erforderlich, werden sie dann angemessen vertraglich berücksichtigt.

Verschärfte gesetzliche Vorschriften gerade im Umweltbereich können zu höheren Entwicklungsaufwendungen oder Produktionskosten führen. Im Rahmen der Risikerkennung und -steuerung richten wir unser Augenmerk auf die Gesetzgebung in den uns wichtigen Märkten und beschäftigen uns im Rahmen der Forschung und Entwicklung mit alternativen Produktionsmaterialien.

Risiken aus Versorgungszusagen

Zur Abwicklung und Finanzierung von Pensionszusagen bestehen in den USA, Großbritannien und einigen anderen Ländern Pensionsfonds, die von unabhängigen externen Fondsmanagern betreut werden. 2006 wurden von Continental rechtlich unabhängige Treuhandfonds im Rahmen eines sogenannten Contractual Trust Arrangement zur Vorfinanzierung von Altersvorsorgeverpflichtungen bestimmter Tochtergesellschaften in Deutschland eingerichtet. Schwache Finanzmärkte können die Wertentwicklung der Pensionsfonds belasten und zu erheblichen Mehraufwendungen führen. Über die Entwicklung der Pensionsverbindlichkeiten und der Fonds berichten wir im Konzernanhang unter der Nr. 23. Die schrittweise Umstellung auf beitragsorientierte Versorgungspläne („defined contribution“) wird fortgesetzt, um die Risiken aus Versorgungszusagen weiter zu verringern.

In einigen der US-Tochtergesellschaften bestehen außerdem Zusagen zur Beteiligung des Unternehmens an den Gesundheitsvorsorgekosten von Pensionären. Einem nicht auszuschließenden weiteren Anstieg dieser Kosten versuchen wir dadurch entgegenzuwirken, dass wir den vom Unternehmen zu leistenden Beitrag begrenzen. Über den Stand der Auseinandersetzung über die Änderung der Höhe der Beteiligung berichten wir im Konzernanhang unter Nr. 32.

Kreditrisiken

Das operative Kreditrisiko wird von lokalen und von zentralen Kreditmanagern analysiert und überwacht. Zu den Aufgaben des zentralen Kreditmanagements gehört außerdem die gebündelte Risikosteuerung des Forderungsvermögens. Trotzdem lassen sich Ausfallrisiken nicht ganz ausschließen.

Länderrisiken

Unsere Strategie, die Produktion an Standorten mit niedrigen Lohnkosten auszubauen und neue Märkte zu erschließen, hat zur Konsequenz, dass wir bewusst angemessene und überschaubare Länder- und Marktrisiken eingehen. Das trifft gegenwärtig vor allem auf unsere Aktivitäten in Schwellenländern zu. Unser allgemeines Risikomanagement beobachtet und prüft die jeweiligen rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen. Wird die Wirtschaftlichkeit einer Investition untersucht, ist die Bewertung des Länderrisikos ein wichtiger Faktor.

Rechtliche Risiken

Über rechtliche Risiken, Rechtsstreitigkeiten und Schadenersatzansprüche berichten wir im Konzernanhang unter der Nr. 32.

Personalrisiken

Bei einem innovativen Unternehmen wie Continental sind hoch qualifizierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von elementarer Bedeutung. Fluktuation birgt die Gefahr eines Verlusts an Know-how. Wir versuchen unsere qualifizierten Fach- und Führungskräfte mit Förderprogrammen, leistungsorientierten Vergütungssystemen und internationalen Entwicklungsperspektiven stärker an das Unternehmen zu binden. Qualifizierte Nachwuchskräfte gewinnen wir durch einen engen Kontakt zu Hochschulen und durch spezielle Rekrutierungsprogramme.

Der Continental-Konzern ist ein weltweit agierendes Unternehmen. Unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben daher zum Teil unterschiedliche kulturelle Hintergründe. Risiken aus vorsätzlichen rechtswidrigen Handlungen Einzelner lassen sich nicht ausschließen. Ein internes Kontrollsystem, bestehend aus Funktionstrennung, Vier-Augen-Prinzip sowie konzernweit geltenden Verfahrensrichtlinien und unserem Verhaltenskodex, soll dem entgegenwirken. Die Konzernrevision überwacht dieses Kontrollsystem. Möglichem Fehlverhalten gehen wir konsequent nach.

Beteiligungsrisiken

Mithilfe von Akquisitionen und Beteiligungen will Continental weitere Wertschöpfung und eine verbesserte Marktposition erreichen. Das gehört zu unserer Unternehmensstrategie. Daraus ergeben sich Beteiligungsrisiken, die wir schon im Vorfeld durch intensive „Due Dilligence“-Prüfungen in Grenzen zu halten versuchen. Alle Akquisitionen und Beteiligungen analysieren wir im Hinblick auf ihre strategische Relevanz und Ertragsstärke. Die in den vergangenen Jahren akquirierten Unternehmen konnten die Erwartungen im Wesentlichen erfüllen.

IT-Risiken

In einer zentralisierten und standardisierten IT-Umgebung besteht die Gefahr, dass man sich von einem System oder einem Rechenzentrum zu sehr abhängig macht. Ein Systemausfall hat dann unter Umständen gravierende Folgen für das gesamte Unternehmen. Wir haben diverse Sicherheitsmaßnahmen umgesetzt, die

dieses Risiko minimieren. Dazu gehören u. a. Zutrittskontrollsysteme, Notfallpläne, die unterbrechungsfreie Stromversorgung wichtiger Systeme und Datenspiegelungen. Gegen Datensicherheitsrisiken durch unberechtigte Zugriffe auf die IT-Systeme setzen wir u. a. Firewallsysteme und Virens Scanner ein.

Zins- und Währungsrisiken, Risiken aus Finanzinstrumenten

Die internationale Ausrichtung unserer Geschäftsaktivitäten führt zu Lieferungs- und Zahlungsströmen in unterschiedlichen Währungen. Die Folge ist ein Verlustrisiko, weil Vermögenswerte, die in einer Währung mit sinkendem Wechselkurs notiert sind, an Wert verlieren. Gleichzeitig werden Verbindlichkeiten in einer Währung mit steigendem Wechselkurs teurer. Das Netto-Exposure, das sich im Wesentlichen aus der Saldierung der Exporte mit den Importen in den einzelnen Währungen ergibt, wird regelmäßig erfasst und bewertet. Der Continental-Konzern praktiziert bereits seit mehreren Jahren den „Natural-Hedge“-Gedanken zur Reduzierung des Währungskursrisikos: Er zielt darauf ab, den Saldo zwischen Einnahmen und Ausgaben in einer bestimmten Währung und damit auch die Auswirkung einer Kursschwankung gegenüber dem Euro möglichst gering zu halten. Darüber hinaus beobachten und analysieren wir die erwartete Entwicklung der Devisenkurse. Aufgrund der Ergebnisse unserer fortlaufenden Überprüfung werden Wechselkursrisiken gegebenenfalls mit geeigneten Finanzinstrumenten abgesichert. Im Rahmen dieses Währungsmanagements sind enge Grenzen für offene Positionen gesetzt, die das Risiko aus dem Abschluss von Sicherungsgeschäften stark einschränken. Zur Absicherung dürfen ausschließlich derivative Finanzinstrumente eingesetzt werden, die sich im Risikomanagementsystem abbilden und bewerten lassen. Das im Ausland gebundene Nettovermögen des Konzerns wird grundsätzlich nicht gegen Wechselkursveränderungen abgesichert. Unsere Importe in den Euroraum sind überwiegend höher als die gegengerichteten Exportströme in andere Währungsräume.

Wenn für unsere Verbindlichkeiten variable Zinssätze vereinbart sind, können sich die Zinsen nach unten und nach oben entwickeln. Die Risiken, die sich durch steigende Zinsen ergeben, werden im Rahmen des Zinsmanagements bewertet, eingeschätzt und durch den Ein-

satz von derivativen Zinssicherungsinstrumenten gesteuert. Gegenstand dieser Steuerung sind die zinstragenden Verbindlichkeiten des Konzerns. Alle Zinssicherungsgeschäfte dienen ausschließlich der Steuerung der identifizierten Zinsänderungsrisiken.

Ein Risiko aus Schwankungen des Zeitwerts längerfristiger finanzieller Verbindlichkeiten durch Veränderungen der Kapitalmarktzinsen besteht für den Continental-Konzern nicht, da die Kapitalgeber daraus kein Recht auf vorzeitige Rückzahlung geltend machen können.

Die Zins- und Währungsmanagementgeschäfte werden zur Reduzierung des Kontrahentenausfallrisikos nur mit ausgewählten Banken abgeschlossen. Durch eine strikte funktionale Trennung der Aufgabenbereiche minimieren wir interne Abwicklungsrisiken. Im Rahmen des zentralen Finanzcontrollings werden die konzernweiten Überschüsse oder Unterdeckungen in den einzelnen Währungen aus dem operativen Geschäft regelmäßig ermittelt und überwacht. Das zentrale Cash-Management führt eine regelmäßige Liquiditätsvorschau durch.

Liquiditätsrisiken

Für das operative Geschäft der Konzerngesellschaften ist eine kostengünstige und ausreichende Deckung des Finanzbedarfs erforderlich. Verschiedene am Markt verfügbare Finanzierungsinstrumente stellen dies sicher. Tages- und Termingelder, Commercial Papers und Anleihen zählen ebenso dazu wie bilaterale und syndizierte Kredite. Investitionen der Konzerngesellschaften werden überwiegend durch Eigenkapital und Darlehen von Banken oder Konzernunternehmen finanziert. Gleichzeitig bestehen Cash-Pooling-Vereinbarungen mit Konzerngesellschaften, soweit dies im Rahmen der jeweiligen rechtlichen und steuerlichen Gegebenheiten möglich und sinnvoll ist. Wenn bestimmte Ereignisse zu einem unerwarteten Finanzbedarf führen, kann Continental sowohl auf vorhandene Liquidität als auch auf feste Kreditzusagen von Banken zurückgreifen.

Gesamtbewertung

Die Gesamtrisikosituation von Continental wird im Rahmen des erläuterten Risikomanagements analysiert und gesteuert. Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten, sind derzeit nicht erkennbar.

Prognosebericht

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen in den folgenden zwei Geschäftsjahren.

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Die Subprime-Krise in den USA und die möglichen Auswirkungen auf die US-Konjunktur haben gerade am Jahresbeginn 2008 zu weiteren Unsicherheiten an den Finanzmärkten geführt.

Erste Anzeichen für eine Abschwächung der US-Konjunktur deuten sich bereits an und verschlechtern damit die Rahmenbedingungen für das Wachstum der Weltwirtschaft 2008. Derzeit überwiegt ebenso die Meinung, dass ein Abflauen der US-Konjunktur auch eine dämpfende Wirkung auf andere Regionen hat. Die nachlassende Nachfrage aus den USA wird voraussichtlich abkühlend auf die zum Teil schon überhitzten Volkswirtschaften Asiens, aber auch auf die Konjunkturentwicklung in anderen Regionen wie Europa wirken. Der Exportboom des abgelaufenen Jahres dürfte in vielen Ländern daher 2008 nachlassen. Im Gegensatz zu den Mustern früherer Wirtschaftszyklen dürften die Schwellenländer (unter anderem die BRIC-Staaten) durch ihre anhaltend hohe Nachfrage jedoch stabilisierend wirken und positiv zum Wachstum der Weltwirtschaft im Jahr 2008 beitragen. Eine sich abschwächende Dynamik des globalen Wachstums könnte zudem zur Beruhigung an den Rohstoffmärkten beitragen und sich somit positiv auf die Teuerungsraten in den einzelnen Wirtschaftsräumen auswirken.

Deutschland

Für 2008 ist eine konjunkturelle Abkühlung zu erwarten. Der private Konsum sollte allerdings aufgrund des Beschäftigungszuwachses im Jahr 2007, der sich auch 2008 fortsetzen sollte, spürbar anziehen und damit einen gewissen Ausgleich für die zu erwartende Verringerung der Wachstumsraten bei Exporten und Ausrustungsinvestitionen sorgen. Ein Wachstum zwischen 1,5 % und 2 % erscheint realisierbar. Die Inflationsrate dürfte sich auch aufgrund der höheren Basis zum Jahresende 2007 in Richtung 2 % reduzieren.

Westeuropa/Euroraum

Wie in Deutschland sollten auch im Euroraum die verbesserten Arbeitsmarktbedingungen zu einem Anziehen des privaten Konsums führen. Analog zu Deutschland ist ein Wachstum von knapp unter 2 % zu erwarten. Die sich

derzeit weiterhin abzeichnende Aufwertung des Euro wird die Wachstumsquote der Exporte verringern.

Die Inflationsrate sollte sich im Jahresverlauf wieder abschwächen, aber weiterhin über 2 % liegen. Die EZB hat Anfang 2008 die Inflationserwartung für 2008 auf 2,5 % prognostiziert und auf mögliche Gefahren durch eine Lohn-Preis-Spirale verwiesen. Verschärfte Kreditvergabeberichtlinien der Banken könnten die wirtschaftliche Entwicklung drosseln.

Die Unsicherheit an den Finanzmärkten hat auch im ersten Quartal 2008 angehalten und die kurzfristigen Zinsen auf einem relativ hohen Niveau belassen. Durch die am Jahresende 2007 über 3 % liegende Inflationsrate erscheint der Spielraum für einen merklichen Zinsrückgang im Jahr 2008 zunächst begrenzt. Durch die etwas nachlassende Dynamik der Weltwirtschaft sollten die langfristigen Kapitalmarktzinsen jedoch auch nur begrenztes Potenzial für einen stärkeren Anstieg haben.

Zentral- und Osteuropa

Mehrere osteuropäische neue Mitgliedsländer der EU sollten auch im Jahr 2008 die Spitzenreiter im BIP-Wachstum in Europa bleiben. Die starke Binnennachfrage wird ein wichtiger Wachstumstreiber bleiben. In Ländern wie Tschechien, der Slowakei und Polen sind erneut BIP-Wachstumsraten von mehr als 4 % prognostiziert.

Russland

Auch für 2008 ist ein BIP-Wachstum von über 6 % zu erwarten. Die zunehmende Bedeutung der russischen Binnenwirtschaft, die auch für anziehende Importe sorgt, wird das Wachstum positiv beeinflussen und damit ausgleichend auf einen möglichen Rückgang der Rohstoffpreise wirken.

USA

Die Krise an den Immobilienmärkten und die gestiegenen Energiepreise dürften sich dämpfend auf den wichtigsten Konjunkturtreiber, den privaten Konsum, auswirken. Der Höhepunkt der Kreditkrise bei US-Wohnimmobilien dürfte erst im Jahresverlauf 2008 erreicht werden. Es ist kaum prognostizierbar, ob die durch den schwächeren

US-Dollar und die starke Weltkonjunktur begünstigten Exportaussichten für die US-Industrie die geringere Zuwachsrate der Konsumentenausgaben ausgleichen kann. Die Wachstumsprognosen gehen auseinander und liegen im Schnitt zwischen 1 % bis über 2,5 %. Bereits Mitte Januar deutete sowohl die Federal Reserve Bank (FED) als auch die US-Regierung an, Maßnahmen ergreifen zu wollen, um der sich andeutenden Abschwächung entgegenzuwirken. Der US-Kongress hat Anfang Februar 2008 die Auflage eines Konjunkturprogramms im Volumen von rund 150 Mrd US-Dollar beschlossen.

Die FED hat Anfang 2008 die Leitzinsen in zwei Schritten um 1,25 % auf 3 % gesenkt. Marktteilnehmer erwarten trotz der vorhandenen Inflationsrisiken weitere Zinssenkungen. Die Zinssenkungen der FED dienen als Instrument zur Unterstützung der Konjunktur. Die kurzfristigen Geldmarktzinsen in den USA dürften vor dem Hintergrund des geringeren Wachstums im Jahr 2008 zurückgehen. Die Kapitalmarktzinsen sollten allerdings vorerst auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau verharren. Sollte die Rezessionsgefahr gebannt sein, ist mit steigenden Kapitalmarktzinsen zu rechnen.

Lateinamerika

Die steigende Binnennachfrage in den lateinamerikanischen Staaten wird ausgleichend auf die negativen Auswirkungen der abkühlenden US-Wirtschaft wirken. Am anfälligsten für nachlassendes Wirtschaftswachstum erscheint im Jahr 2008 Mexiko, da hier eine sehr starke Abhängigkeit der Exportindustrie von den USA existiert. Hohe Rohstoffpreise unterstellend, wird Brasilien weiterhin hohe Wachstumsraten zeigen. Das BIP-Wachstum in Lateinamerika sollte dabei aber insgesamt auf unter 5 % fallen.

Asien

Das Wachstum dürfte auch 2008 anhalten, die im Vergleich zur Weltwirtschaft überdurchschnittlich hohen Wachstumsquoten von teilweise über 10 % sollten leicht abnehmen. Es besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass die Auswirkungen der Verlangsamung des Konjunkturwachstums in den USA das Wachstum der be-

deutendsten Volkswirtschaften Asiens, China und Indien, nur leicht drücken werden. Der innerasiatische Handel hat in den letzten Jahren angezogen, die von China und Indien ausgehende Nachfrage nimmt weiter zu.

Das Wachstum in Japan sollte sich vor dem Hintergrund höherer Investitionen und Konsumausgaben zwischen 1,5 % und 2 % bewegen. Im Schnitt ist in Asien ein BIP-Wachstum von über 7 % zu erwarten.

Branchenentwicklung

Unsere wichtigsten Absatzmärkte sind das weltweite Geschäft mit Automobilherstellern einerseits und die Ersatzmärkte für Pkw- und Nutzfahrzeugreifen andererseits, insbesondere in West- und Zentraleuropa sowie in der NAFTA-Region. Das Erstausrüstungsgeschäft mit Herstellern von Automobilen hat einen bedeutenden Einfluss auf die Geschäftsentwicklung unserer Divisionen Chassis & Safety, Powertrain, Interior und ContiTech. Dagegen sind die Ersatzmärkte für Pkw- und Nutzfahrzeugreifen von wesentlicher Bedeutung für die Reifen-Divisionen.

Für 2008 gehen wir von einem Anstieg der **Fahrzeugproduktion** (Pkw, Kombifahrzeuge, Nutzfahrzeuge < 6 t) aus. Es wird ein Produktionsvolumen von weltweit 72,5 Mio Fahrzeugen unterstellt. Dabei wird das Wachstum wiederholt wesentlich durch den Ausbau der Kapazitäten in den Märkten in Asien, Lateinamerika und Osteuropa getragen. Für Westeuropa und die NAFTA-Region werden hingegen rückläufige Produktionsvolumina unterstellt, die allerdings durch die vorgenannten Regionen überkompensiert werden. In Summe bedeutet dies einen Zuwachs um 3,6 % gegenüber 2007. Es bleibt allerdings zu betonen, dass diese Einschätzung im Wesentlichen von den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die USA und Europa bestimmt wird. Für 2009 wird ein Wachstum von 4,8 % auf 75,8 Mio Einheiten erwartet. Unterstellt man eine langfristige Zuwachsrate der Neuzulassungen von 3 % weltweit, würden die Überkapazitäten (aktuell bei 20 bis 25 %) in den kommenden beiden Jahren weiter zunehmen.

Produktion Pkw, Kombifahrzeuge leichte Nutzfahrzeuge < 6 t** in Mio Stück	2007*	2008	2009
Westeuropa	16,1	16,0	16,3
Osteuropa	5,8	6,4	6,9
NAFTA-Region	15,0	14,1	14,5
Südamerika	3,5	4,1	4,3
Asien	27,6	30,0	32,0
Afrika und Mittlerer Osten	1,8	1,8	1,8
Gesamt	69,9	72,4	75,8

Quelle: Global Insight *vorläufige Schätzung ** Light Vehicles.

Produktion Nutzfahrzeuge > 6 t ** in Tsd Stück	2007*	2008	2009
Westeuropa	517	504	507
Osteuropa	153	160	166
NAFTA-Region	436	499	660
Südamerika	123	125	124
Asien	1.213	1.253	1.238
Gesamt	2.442	2.541	2.695

Quelle: Global Insight *vorläufige Schätzung ** Heavy Vehicles > 6 t.

Absatz im Ersatzgeschäft Pkw-Reifen (inkl. Reifen für leichte Nutzfahrzeuge und allradgetriebene Fahrzeuge)

in Mio Stück	2007*	2008	2009
West-und Zentraleuropa	291,5	299,6	307,7
NAFTA-Region	270,6	274,6	279,1
Asien	211,1	226,6	243,7

Quelle: LMC World Tyre Forecast, 2007 *vorläufige Schätzung

Absatz im Ersatzgeschäft Lkw-Reifen

in Mio Stück	2007*	2008	2009
West-und Zentraleuropa	20,7	21,2	21,8
NAFTA-Region	20,6	20,9	21,6
Asien	56,3	60,6	65,0

Quelle: LMC World Tyre Forecast, 2007 *vorläufige Schätzung

Für 2008 wird mit einem Anstieg der weltweit produzierten **Nutzfahrzeuge** in Höhe von 4,1 % gerechnet. Neben dem Wachstum in der Region Osteuropa (5 % auf 160.000 Einheiten) geht der Anstieg auch auf einen Zuwachs der produzierten Fahrzeuge in der NAFTA-Region zurück. Hier erwartet man, nach dem deutlichen Rückgang im Jahr 2007, ein Wachstum von rund 14 % auf 499.000 Einheiten. Für Westeuropa ist hingegen, nach dem deutlichen Anstieg im Jahr 2007, mit einem

rückläufigen Volumen zu rechnen, das aktuell auf 2,5 % geschätzt wird. Damit würden in Westeuropa 504.000 Einheiten produziert. Für die Regionen Südamerika und Asien rechnen wir mit einem leichten Anstieg der Produktionsvolumina um 1,6 % auf 125.000 Fahrzeuge bzw. 1,25 Mio Fahrzeuge in Asien. 2009 sollte die Wachstumsdynamik noch einmal zulegen. Hintergrund ist die Umstellung der Emissionsvorschriften in den USA von EPA 07 auf EPA 10 im Jahr 2010, die zu einem gewissen

Vorzieheffekt der Nachfrage im Jahr 2009 führen sollte und sich deshalb positiv auf die Produktion auswirken dürfte. In Summe wird von einem Anstieg in Höhe 6,1 % auf 2,7 Mio Einheiten ausgegangen.

Für das **Ersatzgeschäft mit Pkw-Reifen** wird für 2008 und 2009 ein weiter wachsendes Volumen in unseren wichtigen Absatzregionen erwartet. Für beide Jahre unterstellt man ein Wachstum in Europa in Höhe von 2,8 % bzw. 2,7 %. Das Volumen in den Märkten der NAFTA-Region wird nach aktueller Einschätzung 2007 um 1,5 % und 2008 um 1,6 % steigen. In den Kernmärkten liegt das Wachstum damit auf bzw. leicht unter dem langfristigen Wachstumstrend, der bei etwa 2,7 % zu sehen ist. Die Region Asien dürfte das hohe Wachstumsniveau der Vorjahre beibehalten. Dort ist mit einem Zuwachs in Höhe von 7,4 % für 2008 und 7,5 % für 2009 zu rechnen.

Für das **Ersatzgeschäft mit Lkw-Reifen** ist in den Jahren 2008 und 2009 ebenfalls mit Wachstum zu rechnen. Für Europa geht man dabei von einem jährlichen Wachstum in Höhe von 2,5 % bzw. 2,8 % aus. In der NAFTA-Region soll sich nach zwei rückläufigen Jahren für 2008 eine Steigerung der verkauften Reifen um 1,8 % auf 20,9 Mio Stück ergeben, während die Prognose für den Anstieg im Jahr 2009 bei 3 % liegt. Asien wird auch im Lkw-Reifengeschäft auf dem Ersatzmarkt eine sehr hohe Dynamik aufweisen: Es ist mit einem Zuwachs von 7,6 % bzw. 7,1 % zu rechnen.

Rohstoffmärkte

Trotz der in den vergangenen Jahren gestiegenen weltweiten Nachfrage erwarten wir bei den für uns wichtigen Rohmaterialien Öl, Naturkautschuk und Stahl keine Verknappung, da ebenfalls angestiegene Angebotsmengen die Nachfrage decken. Geopolitische Unsicherheiten und Finanzspekulationen mit Rohstoffen können dieses Gleichgewicht jedoch kurzfristig beeinflussen. Aufgrund der jüngsten Preisentwicklungen für Rohöl und Naturkautschuk rechnen wir deshalb mit tendenziell steigenden Rohstoffpreisen für 2008.

Ausblick des Continental-Konzerns

Voraussichtliche Umsatzentwicklung

Für das Jahr 2008 streben wir ein Umsatz an, der über dem pro forma berichteten Umsatz für Continental und Siemens VDO für das Jahr 2007 in Höhe von 26,4 Mrd € liegen soll. 2009 wollen wir, in Übereinstimmung mit unseren strategischen Zielen, ein Wachstum von etwa 5 % erreichen. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass die Erwartungen bezüglich der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung sowie hinsichtlich der Automobilbranche und der Rohstoffmärkte auch tatsächlich eintreten. Ferner nehmen wir an, dass insbesondere in den wichtigen Marktsegmenten keine wesentlichen unvorhersehbaren Veränderungen auftreten werden. Chancen für die beiden kommenden Jahre ergeben sich hingegen, falls die von uns getroffenen Annahmen sich als zu konservativ herausstellen. Zur Steigerung des Konzernumsatzes werden alle Divisionen beitragen.

Die drei neuen Automotive-Divisionen Chassis & Safety, Powertrain und Interior werden zum einen vom erworbenen Automobil-Geschäft der Siemens VDO und zum anderen von einer weiter wachsenden Nachfrage in Asien profitieren. Ferner erwarten wir auch für die kommenden Jahre ein steigendes Absatzvolumen von ESC in der NAFTA-Region.

Wir gehen für die Division Pkw-Reifen von einer anhaltenden Verbesserung des Produktmix aus. Daneben wird sich auch hier die vollständige Einbeziehung der Pkw-Reifenaktivitäten von Matador positiv auf die Umsatzentwicklung auswirken. Für die Region „The Americas“ rechnen wir ferner mit weiteren Absatzzuwächsen im Ersatzgeschäft.

Die fortschreitende Kapazitätserweiterung in Brasilien und der vollständige Einbezug der Nfz-Aktivitäten von Matador werden der Division Nfz-Reifen sowohl 2008 als auch 2009 dazu verhelfen, eine höhere Marktnachfrage abzudecken.

Auch in den Jahren 2008 und 2009 wird die Division ContiTech, gerade auf den osteuropäischen und asiatischen Absatzmärkten, weitere Absatzsteigerungen erzielen. Wir rechnen weiterhin damit, dass das Wachstum überproportional von Produkten außerhalb der Automobilindustrie getragen wird.

Voraussichtliche Ergebnisentwicklung

Wir rechnen für das Jahr 2008 auf Konzernebene mit einer Verbesserung der EBIT-Marge vor Abschreibungen aus der Kaufpreisallokation (PPA) sowie vor Integrations-

und Restrukturierungsaufwendungen gegenüber der pro forma bereinigten EBIT-Marge 2007 in Höhe von 9,3 %. Für das Jahr 2009 rechnen wir mit einer weiteren Verbesserung der um die genannten Effekte bereinigten EBIT-Marge.

Im Rahmen des Erwerbs der Siemens VDO wurde die bisherige Organisationsstruktur des Continental-Konzerns geändert. Die bisherige Division Automotive Systems wurde aufgelöst und zusammen mit den Aktivitäten der Siemens VDO in die drei neuen Divisionen Chassis & Safety, Powertrain und Interior eingebracht. Deshalb ist eine isolierte Prognose der Ergebnisentwicklung der drei neuen Automotive-Divisionen nicht möglich. Des Weiteren ist damit zu rechnen, dass die Eingliederung der ehemaligen Automotive Systems-Aktivitäten in die neue Organisationsstruktur in den kommenden beiden Jahren zu Integrations- und Restrukturierungsaufwendungen im niedrigen dreistelligen Millionenbereich führt. Der Großteil hiervon sollte allerdings das Jahr 2008 betreffen. Zusätzlich sind die drei neuen Automotive-Divisionen nach wie vor einem hohen Preisdruck durch die Automobilhersteller ausgesetzt. In Summe wird dies dazu führen, dass sich die genannten Faktoren negativ auf die EBIT-Marge des Konzerns auswirken werden. Allerdings sehen wir, entgegen unseren früheren Erwartungen, die Chance aus der Zusammenlegung unserer F&E-Aktivitäten, dem kombinierten Einkaufsvolumen und den verschlankten Vertriebsstrukturen Netto-Synergien in Höhe von mehr als 300 Mio € im Jahr 2010 zu heben.

Für die Division Pkw-Reifen ergeben sich in den kommenden beiden Jahren – insbesondere in der ersten Jahreshälfte 2008 – hauptsächlich Risiken aus den wieder gestiegenen Materialpreisen u. a. für Naturkautschuk. Wie in der Vergangenheit werden wir versuchen, diese durch Rationalisierungsmaßnahmen, Mixverbesserungen und Preiserhöhungen zu kompensieren. Ferner stellt sich die Lagersituation bei Winterreifen auf dem Markt in Deutschland und Österreich Anfang des Jahres als schwierig dar. Für das laufende Jahr ist deshalb nicht mit Absatzsteigerungen auf diesen bedeutenden Absatzmärkten zu rechnen. Mittelfristig sehen wir aufgrund unserer guten Positionierung gerade auf den osteuropäischen Märkten Chancen, wieder an den positiven Trend der Vorjahre anzuschließen. Sollte sich die Nachfrage auf dem europäischen Markt weiter eintrüben, werden wir mit Restrukturierungsmaßnahmen insbesondere an den westeuropäischen Standorten reagieren. Chancen für die Jahre 2008 und 2009 sehen wir hingegen insbesondere in den über die vergangenen Jahre sukzessiv verbesser-

ten Strukturen unseres Geschäftes in der Region „The Americas“. Der deutlich verbesserte Produktmix, die erheblich verbesserten Kostenstrukturen und die höhere Auslastung unseres Werkes in Brasilien sollten einen positiven Einfluss auf das operative Ergebnis der gesamten Division in den Jahren 2008 und 2009 haben. Die Risiken für diese Region sind ebenfalls in den steigenden Rohstoffkosten begründet, zumal hier der Kompensationseffekt aus dem gegenüber dem Euro schwächeren US-Dollar entfällt. Die Integration der Pkw-Reifenaktivitäten von Matador wird unsere Kostenposition in Europa noch einmal maßgeblich verbessern. Mit den zusätzlich zur Verfügung stehenden Absatzkanälen und dem Ausbau der Kapazitäten in der Region Osteuropa wird sich auch die Marktpräsenz in dieser Wachstumsregion noch einmal deutlich verbessern. Zusammengekommen rechnen wir in den kommenden beiden Jahren mit einer Steigerung des EBIT vor möglichen Restrukturierungsaufwendungen in dieser Division.

Die Division Nfz-Reifen wird den Produktionsanteil an den Niedrigkostenstandorten auch in den kommenden beiden Jahren weiter ausbauen. 2008 und 2009 werden sich die Erweiterungen unserer Produktionskapazitäten in Brasilien, Malaysia und Osteuropa sowie ein verbesserter Marktauftritt in diesen Regionen positiv auf das EBIT auswirken. Gleichzeitig sollten die schon umgesetzten Maßnahmen zur Kostensenkung an den Standorten Mount Vernon und Hannover-Stöcken einen Anstieg des EBIT nach sich ziehen. Sollten die Rohmaterialpreise gegenüber dem Vorjahr erneut steigen, wird diese Division ebenfalls versuchen, diesen Effekt durch Preiserhöhungen und gesteigerte Effizienzen zu kompensieren.

Die Division ContiTech wird in den Jahren 2008 und 2009 die erreichte Profitabilität weiter festigen. Neben neuen Produkten werden sich der Anteil des profitableren Industriegeschäfts und der Anteil der Produktion in Niedrigkostenländern erhöhen. Die Integration der Roulunds- und Thermopol-Aktivitäten und die Eingliederung des Matador Conveyor Belt Geschäfts bieten darüber hinaus zusätzliche Chancen, die EBIT-Marge auf dem hohen Niveau zu verstetigen.

Geplante Finanzierungsmaßnahmen

Continental hat mit dem im Jahr 2007 abgeschlossenen Kredit über 13,5 Mrd € und der durchgeführten Kapitalerhöhung über 1,48 Mrd € eine solide Finanzierung für die Siemens VDO-Akquisition geschaffen. Für 2008 sind Anleiheemissionen geplant, um die zufließenden Mittel zur Rückführung der durch Banken zur Verfügung ge-

stellten Kredite zu verwenden. Der Zeitpunkt und das Volumen sind abhängig von den Marktverhältnissen. Die Laufzeitenstruktur des im Jahr 2007 abgeschlossenen Kredits über ursprünglich 13,5 Mrd € erlaubt Continental, bei ungünstigen Marktverhältnissen abwarten zu können.

Zur weiteren Stärkung der Bonitätseinschätzung ist die Emission einer Hybridanleihe vorgesehen, die unter anderem aufgrund der Nachrangigkeit gegenüber anderen Finanzschulden zum Teil Eigenkapital stärkenden Charakter aus Sicht von Analysten und Ratingagenturen hat. Der Erfolg der Platzierung wird allerdings in entscheidendem Ausmaß von der weiteren Entwicklung der Kreditmärkte abhängen.

Forschung und Entwicklung

Aufgrund des Erwerbs der Siemens VDO wird sich durch die Kombination aus beiden Bereichen das Verhältnis von Aufwand für Forschung und Entwicklung zum Umsatz im Jahr 2008 auf etwa 6 % erhöhen. Es ist unser Ziel, diese Quote in den kommenden Jahren abzusenken. Für 2009 ist mit einer Quote von knapp unter 6 % zu rechnen.

Investitionen (Bilanzzugang)

Auch in den kommenden beiden Jahren werden wir unsere expansive Investitionspolitik fortsetzen. Daher gehen wir für 2008 und 2009 von einer Investitionsquote in Höhe von etwa 6,0 % aus.

Netto-Finanzschulden und Gearing Ratio

Nach der Akquisition der Siemens VDO hat der Schuldenabbau in den kommenden beiden Jahren höchste Priorität. Ziel ist es, die Gearing Ratio bis 2010 auf unsere strategische Zielgröße von 80 bis 100 % zu senken. Dennoch sind in der Zwischenzeit kleinere Akquisitionen zur Stärkung unseres Non-Automotive-Bereichs denkbar. Mittel- bis langfristig verfolgen wir unverändert das Ziel, mindestens 40 % unseres Umsatzes in Non-Automotive-Geschäftsfeldern zu erzielen. Die Höhe der Dividende für die kommenden beiden Jahre wird unserem Ziel eines schnellen Schuldenabbaus Rechnung tragen. Mit einer Steigerung der Dividende ist deswegen für 2008 und 2009 aus heutiger Sicht nicht zu rechnen.

Konzernabschluss



Konzernabschluss

- 114 Erklärung des Vorstands
- 115 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
- 116 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 117 Konzernbilanz
- 118 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 119 Entwicklung des Konzerneigenkapitals
- 120 Segmentberichterstattung

Konzernanhang

- 123 Allgemeine Erläuterungen
- 123 Grundsätze der Rechnungslegung
- 131 Neue Rechnungslegungsvorschriften
- 134 Konsolidierungskreis
- 135 Erwerbe und Veräußerungen
von Gesellschaften
- 141 Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und
Verlustrechnung
- 147 Erläuterungen zur Konzernbilanz
- 187 Sonstige Erläuterungen

Konzernabschluss

Erklärung des Vorstands

Der Vorstand der Continental AG ist verantwortlich für die Aufstellung, die Vollständigkeit und die Richtigkeit des Konzernabschlusses und des Berichts über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns sowie die sonstigen im Geschäftsbericht gegebenen Informationen. Bei der Erstellung des Konzernabschlusses wurden die International Financial Reporting Standards (IFRS) angewendet, wie sie in der EU angewendet werden und, soweit erforderlich, sachgerechte Schätzungen vorgenommen. Der Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns enthält eine Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns sowie weitere Erläuterungen, die nach den Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuches zu geben sind.

Um die Zuverlässigkeit der Daten sowohl für die Erstellung des Konzernabschlusses einschließlich des Berichts über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns als auch für die interne Berichterstattung sicherzustellen, existiert ein wirksames internes Steuerungs- und Kontrollsystem. Dies beinhaltet konzernweit einheitliche Richtlinien für Rechnungslegung und Risikomanagement entsprechend § 91 Abs. 2 AktG sowie ein integriertes Controllingkonzept als Teil des wertorientierten Managements und Prüfungen durch die interne Revision. Der Vorstand wird damit in die Lage versetzt, wesentliche Risiken frühzeitig zu erkennen und Gegenmaßnahmen einzuleiten.

Die KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hannover, ist von der Hauptversammlung der Continental AG zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2007 bestellt worden. Der Prüfungsausschuss hat den Prüfungsauftrag erteilt. KPMG hat den nach den IFRS erstellten Konzernabschluss und den Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns geprüft. Die Wirtschaftsprüfer haben den nachfolgend abgedruckten Bestätigungsvermerk erteilt.

Gemeinsam mit den Wirtschaftsprüfern wird der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats den Konzernabschluss, den Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns, den Prüfungsbericht und das Risikomanagement eingehend erörtern. Anschließend werden diese Jahresabschlussunterlagen und diese Berichte mit dem gesamten Aufsichtsrat in dessen Bilanzsitzung erörtert.

Hannover, den 11. Februar 2008

Der Vorstand

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der Continental Aktiengesellschaft, Hannover, aufgestellten Konzernabschluss, bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzernbilanz, Konzern-Kapitalflussrechnung, Entwicklung des Konzerneigenkapitals und Konzernanhang, sowie ihren Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2007 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzern-Lagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzern-Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzern-Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzern-Lagebericht überwiegend auf der

Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzern-Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzern-Lagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hannover, den 12. Februar 2008

KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Zehnder	Dr. Thümler
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio €	Anhang Nr.	2007	2006
Umsatzerlöse		16.619,4	14.887,0
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen		-12.595,6	-11.205,2
Bruttoergebnis vom Umsatz		4.023,8	3.681,8
Forschungs- und Entwicklungskosten		-834,8	-677,0
Vertriebs- und Logistikkosten		-912,9	-853,9
Allgemeine Verwaltungskosten		-452,9	-442,5
Sonstige Erträge und Aufwendungen	6	-172,7	-132,7
Ergebnis assoziierter Unternehmen	7	19,0	21,4
Übriges Beteiligungsergebnis	7	6,3	4,8
Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern		1.675,8	1.601,9
Zinserträge	8	57,5	36,5
Zinsaufwendungen	8	-211,7	-147,1
Zinsergebnis		-154,2	-110,6
Ergebnis vor Ertragsteuern		1.521,6	1.491,3
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	9	-471,7	-486,7
Konzernergebnis		1.049,9	1.004,6
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn		-29,3	-22,7
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen		1.020,6	981,9
Ergebnis pro Aktie in €, unverwässert	35	6,79	6,72
Ergebnis pro Aktie in €, verwässert	35	6,52	6,44

Siehe begleitende Erläuterungen im Konzernanhang.

Konzernbilanz

Aktiva

Mio €	Anhang Nr.	31.12.2007	31.12.2006
Goodwill	10	7.289,2	1.717,8
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	10	2.979,8	221,8
Sachanlagen ¹	11	5.998,1	3.549,0
Anteile an assoziierten Unternehmen	12	766,4	121,9
Sonstige Finanzanlagen	13	23,8	15,4
Aktive latente Steuern	14	162,6	141,4
Aktiver Saldo aus Pensionsbewertung	23	77,5	43,0
Langfristige Derivate und verzinsliche Anlagen	27	19,5	20,3
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte	15	48,0	46,4
Sonstige Vermögenswerte	16	19,0	0,9
Langfristige Vermögenswerte		17.383,9	5.877,9
Vorräte	17	2.535,9	1.597,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	18	3.943,6	2.340,3
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	15	190,3	126,9
Sonstige Vermögenswerte	16	577,3	283,4
Ertragsteuerforderungen	25	257,9	29,1
Kurzfristige Derivate und verzinsliche Anlagen	27	51,5	12,8
Flüssige Mittel	19	2.199,4	571,1
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	20	597,8	14,3
Kurzfristige Vermögenswerte		10.353,7	4.975,1
Bilanzsumme		27.737,6	10.853,0

Passiva

Mio €	Anhang Nr.	31.12.2007	31.12.2006
Gezeichnetes Kapital		414,0	375,1
Kapitalrücklage		2.808,7	1.340,1
Kumulierte einbehaltene Gewinne		3.614,4	2.886,8
Kumuliertes übriges Eigenkapital		-253,9	-131,2
Den Anteilseignern zuzurechnendes Eigenkapital		6.583,2	4.470,8
Anteile in Fremdbesitz		272,9	239,1
Eigenkapital	21	6.856,1	4.709,9
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	23	688,6	525,6
Rückstellungen für latente Steuern	14	525,2	189,1
Langfristige Rückstellungen für sonstige Risiken	24	466,0	333,2
Langfristiger Anteil der Finanzschulden	26	9.872,6	1.082,1
Langfristige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	28	73,5	—
Langfristige sonstige Verbindlichkeiten	30	42,4	26,8
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		11.668,3	2.156,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	29	2.758,9	1.465,9
Ertragsteuerverbindlichkeiten	25	532,7	381,6
Kurzfristige Rückstellungen für sonstige Risiken	24	842,6	533,7
Finanzschulden	26	3.254,2	703,1
Kurzfristige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	28	902,9	565,4
Sonstige Verbindlichkeiten	30	679,1	336,6
Zur Veräußerung bestimmte Verbindlichkeiten	31	242,8	—
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		9.213,2	3.986,3
Bilanzsumme		27.737,6	10.853,0

¹ Davon als Finanzinvestition gehaltene Grundstücke und Gebäude mit Buchwerten in Höhe von 29,5 Mio € (Vj. 17,9 Mio €).

Konzern-Kapitalflussrechnung

Mio €	2007	2006
EBIT	1.675,8	1.601,9
Gezahlte Zinsen	-144,8	-114,1
Erhaltene Zinsen	57,0	36,3
Gezahlte Ertragsteuern	-483,9	-451,6
Erhaltene Dividenden	15,0	17,1
Abschreibungen	814,8	699,6
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und sonstigen Finanzanlagen	-25,4	-29,5
Gewinne aus Abgängen von Vermögenswerten, Gesellschaften und Geschäftsbereichen	-21,7	-18,4
Sonstige nicht zahlungswirksame Erträge	-21,2	-12,9
Veränderungen der		
Vorräte	-169,7	-135,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	91,1	-91,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4,5	43,0
Pensionsrückstellungen	28,8	-743,3
übrigen Aktiva und Passiva	102,3	21,9
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	1.913,6	823,1
Erlöse aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	43,4	32,2
Investitionen in Sachanlagen und Software	-896,9	-805,0
Investitionen in immaterielle Vermögenswerte aus Entwicklungsprojekten	-7,3	-0,8
Erlöse aus dem Verkauf von Gesellschaften und Geschäftsbereichen inkl. abgehender flüssiger Mittel	1,0	69,0
Anteilserwerb von Gesellschaften und Geschäftsbereichen inkl. übernommener flüssiger Mittel	-11.676,5	-766,9
Verzinsliche Ausleihungen	-2,9	7,3
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-12.539,2	-1.464,2
Summe des Cashflow vor Finanzierungstätigkeit	-10.625,6	-641,1
Fremdfinanzierung	2.026,5	363,6
Aufnahme langfristiger Finanzschulden	9.188,4	279,6
Tilgung von Finanzschulden	-136,0	-551,0
Ausgabe von Aktien	9,1	2,1
Kapitalerhöhung	1.478,8	-
Gezahlte Dividende an Minderheitsgesellschafter	-11,1	-11,7
Dividendenzahlung	-293,1	-145,9
Mittelzufluss/-abfluss aus Finanzierungstätigkeit	12.262,6	-63,3
Veränderung der flüssigen Mittel	1.637,0	-704,4
Flüssige Mittel am 01.01.	571,1	1.273,8
Wechselkursbedingte Veränderungen der flüssigen Mittel	-8,7	1,7
Flüssige Mittel am 31.12.	2.199,4	571,1

Siehe begleitende Erläuterungen im Konzernanhang.

Entwicklung des Konzerneigenkapitals

	Anzahl Aktien ¹	Ge- zeich- netes Kapital	Kapital- rück- lage	Kumulierte einbe- haltene Gewinne	Kumuliertes	übriges Eigenkapital	Summe	Anteile in Fremd- besitz	Gesamt	
	Unterschiedsbetrag aus									
Mio €	in 1.000 Stück				Suk- zessiven Erwerben	Währungs- umrech- nung	Finanz- instru- menten ²			
Stand 01.01.2006	145.865	373,4	1.307,8	2.049,7	-24,8	-131,6	-0,3	3.574,2	220,8	3.795,0
Konzernergebnis	—	—	—	981,9	—	—	—	981,9	22,7	1.004,6
Veränderungen übriges Eigenkapital	—	—	—	—	—	24,1	-0,5	23,6	-0,3	23,3
Konzerngesamtergebnis	—	—	—	981,9	—	24,1	-0,5	1.005,5	22,4	1.027,9
Gezahlte Dividende	—	—	—	-145,9	—	—	—	-145,9	-11,7	-157,6
Ausgabe von Aktien	664	1,7	33,4	—	—	—	—	35,1	—	35,1
Neubewertungsrücklagen ³	—	—	—	—	1,9	—	—	1,9	—	1,9
Umgliederung des Optionsrechtes der anteilig gewandelten Wandelanleihe	—	—	-1,1	1,1	—	—	—	—	—	—
Veränderung der Fremd- anteile durch Konsolidie- rungskreisänderungen oder Kapitalerhöhungen	—	—	—	—	—	—	—	—	7,6	7,6
Stand 31.12.2006	146.529	375,1	1.340,1	2.886,8	-22,9	-107,5	-0,8	4.470,8	239,1	4.709,9
Konzernergebnis	—	—	—	1.020,6	—	—	—	1.020,6	29,3	1.049,9
Veränderungen übriges Eigenkapital	—	—	—	—	—	-111,0	1,0	-110,0	-5,2	-115,2
Konzerngesamtergebnis	—	—	—	1.020,6	—	-111,0	1,0	910,6	24,1	934,7
Gezahlte Dividende	—	—	—	-293,1	—	—	—	-293,1	-11,1	-304,2
Ausgabe von Aktien	15.183	38,9	1.468,7	—	—	—	—	1.507,6	—	1.507,6
Sukzessiver Erwerb von Anteilen vollkonsolidierter Unternehmen	—	—	—	—	-12,7	—	—	-12,7	-36,4	-49,1
Umgliederung des Optionsrechtes der anteilig gewandelten Wandelanleihe	—	—	-0,1	0,1	—	—	—	—	—	—
Veränderung der Fremd- anteile durch Konsolidie- rungskreisänderungen oder Kapitalerhöhungen	—	—	—	—	—	—	—	—	57,2	57,2
Stand 31.12.2007	161.712	414,0	2.808,7	3.614,4	-35,6	-218,5	0,2	6.583,2	272,9	6.856,1

Siehe begleitende Erläuterungen im Konzernanhang.

¹ Im Umlauf befindliche Aktien.

² Umfasst derivative Finanzinstrumente sowie zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte.

Auf den Bruttobetrag der Finanzinstrumente entfallen latente Steuern in Höhe von insgesamt 0,5 Mio € (Vj. 0,3 Mio €).

³ Wertanpassung von bereits gehaltenen Anteilen an assoziierten Unternehmen auf den Zeitwert zum Zeitpunkt der Beherrschungsmöglichkeit.

Segmentberichterstattung

Segmentberichterstattung nach Divisionen 2007

Mio €	Chassis & Safety	Powertrain	Interior	Pkw-Reifen
Umsatz mit Dritten	4.625,9	1.140,5	1.529,4	4.959,9
Konzerninterner Umsatz	22,7	36,5	2,2	15,7
Gesamtumsatz	4.648,6	1.177,0	1.531,6	4.975,6
EBIT (Segmentergebnis)	567,0	-73,5	10,8	738,7
In % vom Umsatz	12,2	-6,2	0,7	14,8
– davon Ergebnis assoziierter Unternehmen	12,8	0,0	0,5	5,2
Investitionen ¹	279,8	129,6	65,5	222,0
In % vom Umsatz	6,0	11,0	4,3	4,5
Abschreibungen ²	229,4	79,4	90,5	230,9
– davon Wertminderungen ³	5,1	1,4	0,3	19,7
Wesentliche zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	-2,6	18,6	9,9	-32,1
Segmentvermögen	5.584,7	6.231,9	7.312,4	3.230,4
– davon assoziierte Unternehmen	74,5	121,4	503,0	51,7
Operative Aktiva ⁴	5.021,5	5.686,2	6.541,6	2.753,8
ROCE in %	11,3	-1,3	0,2	26,8
Segmentschulden	1.249,1	1.431,9	1.601,2	1.203,1
Anzahl Mitarbeiter zum 31.12.2007	27.809	31.608	33.459	26.281

Mio €	Nfz-Reifen	ContiTech	Sonstiges/Konso.	Continental-Konzern
Umsatz mit Dritten	1.373,4	2.990,3	—	16.619,4
Konzerninterner Umsatz	79,0	73,6	-229,7	—
Gesamtumsatz	1.452,4	3.063,9	-229,7	16.619,4
EBIT (Segmentergebnis)	124,1	362,8	-54,1	1.675,8
In % vom Umsatz	8,5	11,8		10,1
– davon Ergebnis assoziierter Unternehmen	0,4	0,2	-0,1	19,0
Investitionen ¹	83,0	99,8	17,2	896,9
In % vom Umsatz	5,7	3,3		5,4
Abschreibungen ²	78,3	103,6	2,7	814,8
– davon Wertminderungen ³	0,3	0,3	—	27,1
Wesentliche zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	-2,3	-13,9	-8,5	-30,9
Segmentvermögen	1.070,3	1.551,0	-4,7	24.976,0
– davon assoziierte Unternehmen	8,5	2,1	5,2	766,4
Operative Aktiva ⁴	893,1	1.284,5	36,4	22.217,1
ROCE in %	13,9	28,2		7,5
Segmentschulden	386,3	714,5	-25,4	6.560,7
Anzahl Mitarbeiter zum 31.12.2007	8.384	23.871	242	151.654

Siehe begleitende Erläuterungen im Anhang Nr. 34

¹ Investitionen in Sachanlagen und Software.

² Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

³ Der Begriff Wertminderung entspricht dem englischen Begriff „Impairment“ und beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen. Im Segment ContiTech sind 2007 Zuschreibungen in Höhe von 0,7 Mio € enthalten.

⁴ Zur Definition der operativen Aktiva wird auf das Glossar verwiesen.

Segmentberichterstattung nach Divisionen 2006

Mio €	Chassis & Safety	Powertrain	Interior	Pkw-Reifen
Umsatz mit Dritten	4.498,3	637,8	858,3	4.680,6
Konzerninterner Umsatz	23,4	12,9	0,3	13,0
Gesamtumsatz	4.521,7	650,7	858,6	4.693,6
EBIT (Segmentergebnis)	528,3	-21,2	25,1	650,9
In % vom Umsatz	11,7	-3,3	2,9	13,9
– davon Ergebnis assoziierter Unternehmen	9,2	0,0	2,0	7,4
Investitionen ¹	279,1	46,6	33,8	244,5
In % vom Umsatz	6,2	7,2	3,9	5,2
Abschreibungen ²	216,5	40,4	44,8	220,1
– davon Wertminderungen ³	1,9	7,7	3,0	19,9
Wesentliche zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	-0,1	0,9	7,6	-115,2
Segmentvermögen	3.089,4	646,1	828,9	3.024,3
– davon assoziierte Unternehmen	65,7	0,0	0,0	40,8
Operative Aktiva ⁴	2.629,9	554,1	679,0	2.615,7
ROCE in %	20,1	-3,8	3,7	24,9
Segmentschulden	1.006,8	241,2	336,9	1.138,6
Anzahl Mitarbeiter zum 31.12.2006	20.059	4.742	5.397	24.821

Mio €	Nfz- Reifen	ContiTech	Sonstiges/ Konso.	Continental- Konzern
Umsatz mit Dritten	1.395,2	2.816,8	—	14.887,0
Konzerninterner Umsatz	73,1	51,9	-174,6	—
Gesamtumsatz	1.468,3	2.868,7	-174,6	14.887,0
EBIT (Segmentergebnis)	136,2	318,6	-36,0	1.601,9
In % vom Umsatz	9,3	11,1		10,8
– davon Ergebnis assoziierter Unternehmen	0,5	-0,3	2,6	21,4
Investitionen ¹	91,3	105,7	4,0	805,0
In % vom Umsatz	6,2	3,7		5,4
Abschreibungen ²	67,5	111,2	-0,9	699,6
– davon Wertminderungen ³	-1,2	6,9	—	38,2
Wesentliche zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	-36,0	-13,4	-10,4	-166,6
Segmentvermögen	985,6	1.485,2	-16,0	10.043,5
– davon assoziierte Unternehmen	4,3	2,4	8,7	121,9
Operative Aktiva ⁴	844,1	1.231,9	22,9	8.577,6
ROCE in %	16,1	25,9		18,7
Segmentschulden	381,7	693,1	-26,6	3.771,7
Anzahl Mitarbeiter zum 31.12.2006	8.129	21.887	189	85.224

¹ Investitionen in Sachanlagen und Software.

² Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

³ Der Begriff Wertminderung entspricht dem englischen Begriff „Impairment“ und beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen. Im Segment Nfz-Reifen sind 2006 Zuschreibungen in Höhe von 1,2 Mio € und im Segment ContiTech in Höhe von 0,7 Mio € enthalten.

⁴ Zur Definition der operativen Aktiva wird auf das Glossar verwiesen.

Überleitung EBIT zum Konzernergebnis

Mio €	2007	2006
Chassis & Safety	567,0	528,3
Powertrain	-73,5	-21,2
Interior	10,8	25,1
Pkw-Reifen	738,7	650,9
Nfz-Reifen	124,1	136,2
ContiTech	362,8	318,6
Sonstiges / Konsolidierung	-54,1	-36,0
EBIT	1.675,8	1.601,9
Zinsergebnis	-154,2	-110,6
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.521,6	1.491,3
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-471,7	-486,7
Konzernergebnis	1.049,9	1.004,6
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	-29,3	-22,7
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	1.020,6	981,9

Segmentberichterstattung nach Regionen

Mio €	Deutsch- land	Europa ohne Deutschland	Nord- amerika	Asien	Übrige Länder	Continental- Konzern
Umsatz mit Dritten 2007	5.111,0	6.089,1	3.566,7	1.303,8	548,8	16.619,4
Umsatz mit Dritten 2006	4.829,1	5.415,1	3.109,3	1.080,5	453,0	14.887,0
Investitionen 2007	304,0	261,4	187,4	97,2	46,9	896,9
Investitionen 2006	284,3	220,9	144,3	68,9	86,6	805,0
Segmentvermögen¹ zum 31.12.2007	8.522,7	4.887,6	4.061,3	1.270,0	6.234,4	24.976,0
Segmentvermögen ¹ zum 31.12.2006	3.622,0	2.953,6	2.415,1	613,7	439,1	10.043,5
Anzahl Mitarbeiter zum 31.12.2007	52.294	48.720	25.614	18.040	6.986	151.654
Anzahl Mitarbeiter zum 31.12.2006	30.059	26.839	14.306	9.652	4.368	85.224

¹ Das Segmentvermögen entspricht den operativen Aktiva vor Abzug der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Konzernanhang

1. Allgemeine Erläuterungen

Die Continental Aktiengesellschaft mit Sitz in Hannover, Vahrenwalder Straße 9, Deutschland, ist die Muttergesellschaft des Continental-Konzerns und eine börsennotierte Aktiengesellschaft. Sie ist im Handelsregister des Amtsgerichts Hannover eingetragen (HR B 3527). Die Continental AG ist ein weltweit operierender Zulieferer der Automobilindustrie. Der Konzernabschluss der Continental AG wird beim elektronischen Bundesanzeiger eingereicht und dort bekannt gemacht.

Der Tag der Billigung des Konzernabschlusses durch den Aufsichtsrat ist der 7. März 2008.

Der Konzernabschluss der Continental AG zum 31. Dezember 2007 ist gemäß der EU-Verordnung (EG) Nr.

1606/2002 in Verbindung mit § 315 a Abs. 1 Handelsgesetzbuch (HGB) nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, erstellt. Die Bezeichnung IFRS umfasst auch die noch gültigen International Accounting Standards (IAS), die Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) sowie die des ehemaligen Standing Interpretations Committee (SIC). Alle für das Geschäftsjahr 2007 verbindlichen IFRS-Standards wurden angewendet.

Soweit in diesem Geschäftsbericht Zahlen für die Zeiträume von 1998 bis 2003 angegeben sind, handelt es sich um in der Vergangenheit veröffentlichte Zahlen gemäß US GAAP.

2. Grundsätze der Rechnungslegung

Der Konzernabschluss ist grundsätzlich auf der Basis der fortgeführten historischen Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten erstellt. Ausnahmen bilden derivative Finanzinstrumente, die zum Marktwert bilanziert sind und zur Veräußerung bestimmte finanzielle Vermögenswerte.

Die Jahresabschlüsse der in den Konzern einbezogenen Gesellschaften werden entsprechend IAS 27 nach einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen aufgestellt. Der Stichtag der Einzelabschlüsse der einbezogenen Konzerngesellschaften entspricht grundsätzlich dem Stichtag des Konzernabschlusses.

Der Konzernabschluss wurde in Euro aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt, sind alle Beträge in Millionen Euro (Mio €) angegeben.

Konsolidierungsgrundsätze

Alle wesentlichen Tochterunternehmen, an denen die Continental AG mittelbar oder unmittelbar die Mehrheit der Stimmrechte hält und die Beherrschungsmöglichkeit besitzt, sind in den Konzernabschluss einbezogen und werden voll konsolidiert. Unabhängig vom Stimmrechtsverhältnis kann der Konsolidierungskreis auch Gesellschaften umfassen, die nach der Bestimmung von SIC 12 (Consolidation – Special Purpose Entities) unter anderem durch Vereinbarungen und Garantien von der Continental AG beherrscht werden können. Weder 2007 noch 2006 wurden Gesellschaften aufgrund dieser Bestimmung in

den Konzernabschluss einbezogen. Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Erwerbsmethode durch Verrechnung der Anschaffungskosten mit dem auf das Mutterunternehmen entfallenden anteiligen zum Zeitwert bewerteten Nettoeintragsvermögen zum Zeitpunkt des Erwerbs. Dabei werden auch immaterielle Vermögenswerte mit ihren Zeitwerten angesetzt, die bisher im Einzelabschluss des erworbenen Unternehmens nicht erfasst wurden. Bei einem Unternehmenserwerb identifizierte immaterielle Vermögenswerte, darunter zum Beispiel Markennamen, Patente, Technologie, Kundenbeziehungen und Auftragsbestände, werden zum Erwerbszeitpunkt nur dann separat angesetzt, wenn die Voraussetzungen nach IAS 38 für die Aktivierung eines immateriellen Vermögenswertes vorliegen. Insofern die Bewertung zum Erwerbszeitpunkt nur vorläufig erfolgen kann, werden erforderliche Anpassungen innerhalb von zwölf Monaten nach dem Erwerb zugunsten bzw. zulasten der Vermögenswerte und Schulden vorgenommen. Ein verbleibender aktiver Unterschiedsbetrag wird als Goodwill aktiviert. Um die Werthaltigkeit vom Goodwill aus einer noch nicht vollständig abgeschlossenen Bewertung und demnach vorläufigen Kaufpreisaufteilung sicherzustellen, wird zum Bilanzstichtag eine vorläufige Aufteilung des vorläufigen Goodwills auf die betroffenen Managementeinheiten vorgenommen. Diese vorläufige Aufteilung kann deutlich von der endgültigen Verteilung abweichen.

Auf Konzernfremde entfallende Anteile am Eigenkapital werden unter „Anteile in Fremdbesitz“ im Eigenkapital ausgewiesen.

Für den Zeitraum, in dem Konzerngesellschaften gegenüber Minderheitsaktionären verbindliche Kaufoptionen für die von Minderheitsaktionären gehaltenen Anteile an Konzerngesellschaften anbieten, erfolgt der Ausweis der hiervon betroffenen Minderheiten nicht als Anteile in Fremdbesitz, sondern als finanzielle Verbindlichkeiten. Diese Verbindlichkeiten werden zum Zeitwert, der dem Kaufpreisangebot entspricht, ausgewiesen. Soweit die Kaufoption unmittelbar im Zusammenhang mit dem Erwerb einer Mehrheitsbeteiligung durch die Continental AG ausgesprochen wird, stellt der Wert der Kaufoption einen Bestandteil der Anschaffungskosten der Beteiligung dar. Erfolgt dagegen das Kaufangebot unabhängig von und nach der Erlangung einer Mehrheitsbeteiligung, so wird der Unterschiedsbetrag zwischen dem Kaufpreisangebot und dem Buchwert der Minderheitenanteile zum Zeitpunkt der Optionserteilung erfolgsneutral mit dem Eigenkapital verrechnet. Kaufoptionen für Minderheitenanteile sind in Deutschland insbesondere bei Abschluss eines Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags aufgrund des Abfindungsangebots nach § 305 AktG gesetzlich vorgesehen.

Im Falle sukzessiver Erwerbe bei bereits bestehender Beherrschung werden sich ergebende Unterschiedsbeträge zwischen Kaufpreis und Buchwert der erworbenen Minderheitenanteile erfolgsneutral mit dem Eigenkapital verrechnet.

Im Fall eines sukzessiven Erwerbs und einer damit verbundenen Erlangung der Beherrschungsmöglichkeit wird der Unterschiedsbetrag zwischen dem Buchwert und dem Zeitwert, der auf die bisher bilanzierten Anteile entfällt, erfolgsneutral im Eigenkapital verrechnet. Insofern sich diese Aufwertung auf den Zuwachs stiller Reserven bezieht, wird der Zuschreibungsbetrag in eine Neubewertungsrücklage im Eigenkapital eingestellt.

Wesentliche Beteiligungen werden, wenn die Continental AG zwischen 20,0 % und 50,0 % der Stimmrechte hält und dementsprechend einen maßgeblichen Einfluss auf das Beteiligungsunternehmen ausüben kann (assoziierte Unternehmen), grundsätzlich nach der Equity-Methode bilanziert. Nicht in den Konzernabschluss einbezogen werden Gesellschaften, die wegen ihrer ruhenden oder nur geringen Geschäftstätigkeit von untergeordneter Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

des Continental-Konzerns sind. Die Bilanzierung erfolgt im Konzernabschluss zu fortgeführten Anschaffungskosten, wenn eine Bewertung zum Zeitwert entsprechend IAS 39 für diese Gesellschaften nicht möglich ist.

Die Beteiligungsbuchwerte der nach der Equity-Methode konsolidierten assoziierten Unternehmen werden entsprechend dem anteiligen Eigenkapital des Beteiligungsunternehmens fortgeführt. Sofern die Abschlüsse der assoziierten Unternehmen nicht rechtzeitig vorliegen, erfolgt die Berücksichtigung der anteiligen Gewinne oder Verluste auf der Basis einer zuverlässigen Schätzung. Ein im Rahmen der Erstkonsolidierung entstandener Goodwill wird im Equity-Ansatz ausgewiesen und nicht planmäßig abgeschrieben, sondern einer jährlichen Werthaltigkeitsprüfung unterzogen.

Forderungen und Verbindlichkeiten sowie Erträge und Aufwendungen zwischen einbezogenen Gesellschaften werden gegeneinander aufgerechnet. Zwischenergebnisse aus konzerninternen Lieferungen und Leistungen und innerhalb des Konzerns ausgeschüttete Dividenden werden eliminiert. Auf ergebniswirksame Konsolidierungsvorgänge werden latente Steuern angesetzt, die der Höhe der durchschnittlichen Ertragsteuerbelastung des Konzerns entsprechen.

Währungsumrechnung

Die Bilanzen ausländischer Tochterunternehmen, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden zu Mittelkursen zum Bilanzstichtag, die Gewinn- und Verlustrechnung mit Transaktionskursen in Euro umgerechnet. Umrechnungsdifferenzen aus der Währungsumrechnung werden bis zum Abgang des Tochterunternehmens ergebnisneutral im kumulierten übrigen Eigenkapital ohne Berücksichtigung latenter Steuern erfasst.

In den Einzelabschlüssen der Continental AG und der Tochterunternehmen werden Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten bei Zugang mit dem zu diesem Zeitpunkt geltenden Transaktionskurs bewertet und zum Bilanzstichtag an den dann gültigen Wechselkurs angepasst. Eingetretene Währungsgewinne und -verluste werden – mit Ausnahme bestimmter Finanzierungsvorgänge – erfolgswirksam erfasst. Währungskursdifferenzen aufgrund der Stichtagsumrechnung konzerninterner Finanzierungen, die in der jeweiligen funktionalen Währung einer der Vertragsparteien auftreten und deren Rückzahlung in absehbarer Zeit nicht erwartet wird, werden ergebnisneutral im kumulierten übrigen Eigenkapital erfasst.

Entsprechend den Vorschriften von IAS 21 wird bei allen Unternehmenserwerben der Goodwill des erworbenen Tochterunternehmens als eigener Vermögenswert ausgewiesen und gegebenenfalls zum Bilanzstichtag mit dem Mittelkurs in Euro umgerechnet. Die aus der Währungsumrechnung resultierenden Differenzen werden

erfolgsneutral im kumulierten übrigen Eigenkapital dargestellt.

Die der Währungsumrechnung zugrunde liegenden Wechselkurse mit wesentlichem Einfluss auf den Konzernabschluss haben sich wie folgt entwickelt:

Währungen		Stichtagskurs		Jahresdurchschnittskurs	
1 € in		31.12.2007	31.12.2006	2007	2006
Brasilien	BRL	2,59	2,82	2,67	2,73
Schweiz	CHF	1,66	1,61	1,64	1,57
China	CNY	10,74	10,12	10,37	10,01
Tschechische Republik	CZK	26,52	27,44	27,75	28,34
Großbritannien	GBP	0,74	0,67	0,68	0,68
Ungarn	HUF	253,81	251,68	251,33	264,10
Japan	JPY	166,07	156,65	161,21	146,09
Südkorea	KRW	1.376,51	1.225,00	1.273,07	1.198,84
Mexiko	MXN	16,00	14,32	14,98	13,70
Malaysia	MYR	4,88	4,65	4,71	4,61
Philippinen	PHP	60,69	64,63	63,09	64,41
Rumänien	RON	3,61	3,39	3,34	3,52
Slowakische Republik	SKK	33,68	34,39	33,76	37,21
USA	USD	1,47	1,32	1,37	1,26
Südafrika	ZAR	10,06	9,22	9,66	8,52

Umsatzrealisierung

Umsätze – ohne Umsatzsteuern und nach Erlösschmälerungen – werden grundsätzlich zum Zeitpunkt der Auslieferung realisiert, wenn das wirtschaftliche Eigentum und die wesentlichen damit verbundenen Nutzen und Risiken auf den Erwerber übergegangen sind und die Bezahlung zum Zeitpunkt der Umsatzrealisierung wahrscheinlich ist.

Als Umsätze werden nur die aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit des Unternehmens resultierenden Produktverkäufe ausgewiesen. Nebenerlöse und ähnliche Erträge sowie Erlöse aus dem Verkauf von Anlagen, Verkaufserlöse für Abfälle, Miet- sowie Lizenzeinnahmen werden mit den zugehörigen Aufwendungen verrechnet.

Bei Auftragsfertigungen – im Wesentlichen für Betreiber von öffentlichen Verkehrsmitteln – werden Umsätze grundsätzlich nach dem effektiven Projektfortschritt (Percentage-of-Completion-Methode) realisiert. Als Berechnungsgrundlage dient dabei das Verhältnis der bereits angefallenen Kosten zum geschätzten gesamten Kostenvolumen des Vertrags. Erwartete Verluste aus

diesen Aufträgen werden in dem Berichtszeitraum berücksichtigt, in dem die aktuell geschätzten Gesamtkosten die aus dem jeweiligen Vertrag zu erwartenden Umsatzerlöse übersteigen.

Produktbezogene Aufwendungen

Aufwendungen für Werbung und Absatzförderung sowie sonstige absatzbezogene Aufwendungen werden zum Zeitpunkt ihres Anfalls ergebniswirksam. Rückstellungen für mögliche Inanspruchnahmen aus Gewährleistungsverpflichtungen für bereits verkaufte Produkte werden auf der Grundlage von Erfahrungswerten sowie unter Berücksichtigung gesetzlicher und vertraglicher Fristen gebildet. Darüber hinaus werden für identifizierte Einzelfälle zusätzliche Rückstellungen angesetzt.

Forschungs- und Entwicklungskosten

Aufwendungen für Forschungs- und Entwicklungskosten umfassen die Kosten für Forschung, Entwicklung sowie die Aufwendungen für kundenspezifische Applikationen, Prototypen und Versuche. Zuschüsse oder Kostenerstattungen von Kunden werden mit den Aufwendungen zum

Zeitpunkt der Rechnungsstellung saldiert. Ferner werden die Aufwendungen um den Anteil, der auf die Anwendung von Forschungsergebnissen für die Entwicklung neuer oder wesentlich verbesserter Produkte entfällt, reduziert, soweit dieser Anteil nach den Voraussetzungen für selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte nach IAS 38 zu aktivieren ist. Dieser Anteil ist ein Vermögenswert und wird ab dem Zeitpunkt der Veräußerbarkeit der entwickelten Produkte über einen Zeitraum von drei Jahren abgeschrieben. Jedoch gelten grundsätzlich Aufwendungen für kundenspezifische Applikationen, Vorserienprototypen oder Testkosten für bereits vermarktete Produkte – das sogenannte Application Engineering – als nicht aktivierungsfähige Entwicklungsleistungen. Ebenfalls werden Aufwendungen, die im direkten Zusammenhang mit der Ingangsetzung neuer Produktionsanläufe oder Werke entstehen, nicht aktiviert, sondern sofort ergebniswirksam.

Nur bei wenigen Entwicklungsprojekten sind die strengen Kriterien für eine Aktivierung erfüllt, weil die wesentlichen mittel- und längerfristigen Projekte im Zusammenhang mit der Belieferung von Fahrzeugherstellern – dem sogenannten Erstausrüstungsgeschäft – erfolgen. Neue Entwicklungen für das Erstausrüstungsgeschäft werden erst vermarktbar, nachdem die Continental für Fahrzeugplattformen bzw. Modelle als Lieferant nominiert und anhand von Freigabestufen zugelassen ist. Diese Freigaben setzen ferner aufgrund der besonderen Anforderungen an Sicherheits- und Komforttechnologien die technische Realisierbarkeit voraus. Demnach erfolgt eine Aktivierung von Entwicklungskosten ausschließlich erst ab dem Zeitpunkt der Nominierung und dem Erreichen einer bestimmten Freigabestufe. Mit dem Erreichen der endgültigen Freigabe für die unbegrenzte Serienfertigung gilt die Entwicklung als abgeschlossen.

Nominierungen von Erstausrüstern führen in aller Regel zu einer Belieferungspflicht über die gesamte Lebensdauer der jeweiligen Modelle oder Plattformen. Dabei entsprechen diese Liefervereinbarungen weder langfristigen Fertigungsaufträgen noch festen Verpflichtungen, insbesondere wegen der fehlenden Zusage der Erstausrüster für Abnahmemengen. Deshalb werden sämtliche Aufwendungen für Vorserienleistungen – mit Ausnahme der oben beschriebenen aktivierten Entwicklungsaufwendungen – sofort ergebniswirksam erfasst.

Zins- und Beteiligungsergebnis

Zinsaufwendungen und Zinserträge werden zeitanteilig, Dividendenerträge zum Zeitpunkt des Entstehens des rechtlichen Anspruchs erfasst.

Ergebnis pro Aktie

Das Ergebnis pro Aktie wird auf der Basis des gewogenen Durchschnitts der ausgegebenen Aktien ermittelt. Aktien werden für den Zeitraum, in dem sie sich im eigenen Bestand befinden, hiervon abgesetzt. Das „Ergebnis pro Aktie verwässert“ berücksichtigt zusätzlich die aufgrund von Options- oder Umtauschrechten potenziell auszugebenden Aktien. Darüber hinaus werden Aufwendungen, die aufgrund einer Wandlung oder eines Umtauschs entfallen würden, eliminiert.

Gliederung der Bilanz

Vermögenswerte und Schulden werden als langfristige Vermögenswerte und Schulden in der Bilanz ausgewiesen, wenn sie eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr haben; entsprechend kürzere Restlaufzeiten führen zum Ausweis als kurzfristige Vermögenswerte bzw. Schulden. Schulden gelten generell als kurzfristig, wenn kein uneingeschränktes Recht besteht, die Erfüllung der Verpflichtung innerhalb des nächsten Jahres zu vermeiden. Die Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen sowie Ansprüche oder Verpflichtungen aus latenten Steuern werden grundsätzlich als langfristige Vermögenswerte oder Schulden gezeigt. Soweit Vermögenswerte und Schulden sowohl einen kurzfristigen als auch einen langfristigen Anteil aufweisen, werden diese in ihre Fristigkeitskomponenten aufgeteilt und entsprechend dem Bilanzgliederungsschema als kurzfristige und langfristige Vermögenswerte bzw. Schulden ausgewiesen.

Goodwill

Ein Goodwill entspricht dem aktivischen Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten und den Zeitwerten der erworbenen Vermögenswerte und Schulden im Rahmen eines Unternehmenserwerbes. Der Goodwill unterliegt keiner planmäßigen Abschreibung, vielmehr erfolgt mindestens einmal jährlich ein Werthaltigkeitstest (Impairment-Test) zur Bestimmung eines möglichen Wertminderungsbedarfs.

Immaterielle Vermögenswerte

Erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten und selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte zu ihren Herstellungskosten aktiviert, wenn die Voraussetzungen für eine Aktivierung selbst erstellter immaterieller Vermögenswerte gemäß IAS 38

vorliegen. Sofern sie einer begrenzten Nutzungsdauer unterliegen, werden immaterielle Vermögenswerte linear über ihre Nutzungsdauer von drei bis acht Jahren abgeschrieben. Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer werden jährlich auf ihre Werthaltigkeit (Impairment-Test) überprüft.

Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet. Außerplanmäßige Abschreibungen erfolgen bei Vorliegen von Wertminderungen. Investitionszuschüsse werden grundsätzlich von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt.

Die Herstellungskosten selbst erstellter Anlagen umfassen Einzelkosten sowie die zurechenbaren Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich der Abschreibungen. Sie beinhalten keine Finanzierungskosten.

Sobald ein Anlagegut betriebsbereit ist, können weitere Anschaffungs- oder Herstellungskosten nur aktiviert werden, wenn diese zu einer Veränderung des Nutzungszwecks des Anlageguts führen oder durch die Änderung ein zusätzlicher Mehrwert des Anlageguts entsteht und die Kosten eindeutig identifizierbar sind. Alle sonstigen nachträglichen Aufwendungen werden als laufender Instandhaltungsaufwand gebucht.

Sachanlagen werden auf der niedrigsten Ebene in Komponenten aufgeteilt, sofern diese Komponenten wesentlich voneinander abweichende Nutzungsdauern haben und ein Ersatz bzw. eine Überholung dieser Komponenten während der Gesamtlebensdauer der Anlage wahrscheinlich ist. Wartungs- und Reparaturkosten werden grundsätzlich als Aufwand erfasst. Im Konzern sind keine Anlagen vorhanden, die aufgrund ihrer Nutzungsart nur in mehrjährigen Abständen gewartet werden können. Folgende Nutzungsdauern kommen zur Anwendung: bis zu 33 Jahre bei Grundstückseinrichtungen und Gebäuden; bis zu zwölf Jahre bei technischen Anlagen und Maschinen und zwei bis zehn Jahre bei Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien

Grundstücke und Gebäude, die zur Erzielung von Mieteinnahmen gehalten und nicht zur Leistungserbringung oder zu Verwaltungszwecken genutzt werden, werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Die Abschreibungen erfolgen linear über die zugrunde gelegten

Nutzungsdauern, wobei diese denen der eigengenutzten Immobilien entsprechen.

Leasing

Die Continental AG ist Leasingnehmer von Sachanlagen, insbesondere von Gebäuden. Sofern die Risiken und Chancen aus der Nutzung des Leasingobjekts der Continental AG zuzurechnen sind, liegt ein Finanzierungsleasing (finance lease) vor und der Leasinggegenstand sowie die dazugehörige Verbindlichkeit werden bilanziert. Beim Mietleasing (operating lease) liegt das wirtschaftliche Eigentum beim Leasinggeber, die Leasingraten sind laufender Aufwand. Als Leasinggeschäfte gelten auch Ansprüche bzw. Verpflichtungen, insbesondere aus Dienstleistungsverträgen, zu deren Erfüllung die Nutzung eines bestimmten Vermögenswerts erforderlich ist und die ein Recht auf Nutzung dieses Vermögenswerts auf den Anspruchsberechtigten übertragen.

Außerplanmäßige Abschreibungen

Der Konzern überprüft die Werthaltigkeit immaterieller Vermögenswerte und Sachanlagen, sobald Hinweise auf eine mögliche Wertminderung bekannt werden. Die Werthaltigkeit wird durch den Vergleich des Buchwerts mit dem erzielbaren Betrag beurteilt. Der erzielbare Betrag entspricht dem höheren der beiden Werte aus dem Zeitwert abzüglich der Verkaufskosten und dem Barwert des zurechenbaren künftigen Cashflow durch die fortgeführte Nutzung des Vermögenswertes. Liegt der Buchwert über dem erzielbaren Betrag, wird der Vermögenswert um die sich ergebende Differenz außerplanmäßig abgeschrieben. Sofern die Gründe für eine in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung entfallen, werden entsprechende Zuschreibungen vorgenommen.

Der jährliche Werthaltigkeitstest für aktivierte Goodwill erfolgt auf der Ebene der strategischen Geschäftsbereiche (Business Units), die die für den Test relevanten Zahlungsmittel generierenden Einheiten (Cash Generating Units) darstellen. Die Werthaltigkeit wird durch Gegenüberstellung des Buchwerts des Geschäftsbereichs einschließlich des zuzurechnenden Goodwill und des erzielbaren Betrags der Geschäftseinheit bestimmt. Der erzielbare Betrag für diese Betrachtung ist der auf der Basis des diskontierten Cashflow vor Steuern ermittelte Nutzungswert. Übersteigt der Buchwert den erzielbaren Betrag des Geschäftsbereichs, liegt in Höhe der Differenz eine erfolgswirksam zu erfassende Wertminderung vor. Außerplanmäßig abgeschriebener Goodwill wird nicht wieder durch Zuschreibungen berichtigt.

Der erwartete Cashflow der Geschäftsbereiche wird aus der Langfristplanung der Geschäftsbereiche abgeleitet. Diese Planung umfasst einen Zeithorizont von fünf Jahren. Für die sich daran anschließenden Zeiträume wird der Cashflow unter Berücksichtigung der jeweils erwarteten Wachstumsraten der einzelnen Geschäftsbereiche extrapoliert. Die durchschnittlich angewendete Wachstumsrate im Geschäftsjahr 2007 lag bei 0,42 % (Vj. 0,37 %). Die Plandaten werden um wesentliche erwartete Sondereffekte bereinigt. Der Planung liegen insbesondere Annahmen hinsichtlich makroökonomischer Entwicklungen sowie der Entwicklung von Verkaufspreisen, von Rohstoffpreisen und Währungskursen zugrunde.

Der im Geschäftsjahr 2007 für die Diskontierung des Cashflow verwendete Zinssatz beträgt 12,8 % (Vj. 12,2 %).

Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Einzelne langfristige Vermögenswerte oder eine Gruppe langfristiger Vermögenswerte und dazugehöriger Schulden werden als zur „Veräußerung bestimmt“ klassifiziert und gesondert in der Bilanz ausgewiesen, wenn die Veräußerung beschlossen und deren Durchführung wahrscheinlich ist. Die so klassifizierten Vermögenswerte werden zum niedrigeren Wert aus Buchwert und Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten angesetzt. Die planmäßige Abschreibung von Vermögenswerten endet mit der Einstufung als „zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte“.

Finanzinstrumente

Ein Finanzinstrument gemäß IAS 32 ist ein vertraglich vereinbarter Anspruch oder eine vertraglich vereinbarte Verpflichtung, aus dem bzw. aus der ein Zu- bzw. Abfluss von finanziellen Vermögenswerten oder die Ausgabe von Eigenkapitalrechten resultiert. Sie umfassen einerseits originäre Finanzinstrumente wie Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Wertpapiere oder auch Finanzforderungen, Finanzschulden und sonstige Finanzverbindlichkeiten. Andererseits gehören hierzu auch die derivativen Finanzinstrumente, die zur Absicherung gegen Risiken aus Änderungen von Währungskursen und Zinssätzen eingesetzt werden. Die Bilanzierung von Finanzinstrumenten erfolgt zu dem Zeitpunkt, an dem die Verpflichtung eingegangen wird, einen Vermögenswert zu kaufen oder zu verkaufen.

Originäre Finanzinstrumente

Vermögenswerte aus originären Finanzinstrumenten werden ihrer jeweiligen Zwecksetzung entsprechend einer der folgenden vier Kategorien zugeordnet. Die Einordnung wird zum Bilanzstichtag überprüft und beeinflusst den Ausweis als lang- oder kurzfristige Vermögenswerte und entscheidet über eine Bewertung zu Anschaffungskosten oder zu Zeitwerten.

- a. Veränderungen des Zeitwertes von „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte“ (*at fair value through profit and loss*) – die entweder beim ersten Ansatz entsprechend kategorisiert oder als „zu Handelszwecken gehalten“ (*held for trading*) eingestuft sind – werden sofort in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Ferner werden sie als kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen, wenn sie entweder zu Handelszwecken gehalten oder voraussichtlich innerhalb von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag realisiert werden sollen.
- b. „Bis zur Endfälligkeit gehaltene finanzielle Vermögenswerte“ (*held to maturity*) – die zum Zeitpunkt des ersten Ansatzes fixe oder bestimmbare Zahlungen beinhalten sowie eine feste Endfälligkeit besitzen und bis dahin gehalten werden sollen – werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert und entsprechend ihrer Fristigkeit als lang- oder kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen. Wertminderungen (*Impairment Losses*) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung ergebniswirksam.
- c. „Ausleihungen und Forderungen“ (*loans and receivables*) – die fixe oder bestimmbare Zahlungen haben und nicht an einem Markt notiert sind – werden zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Berücksichtigung erforderlicher Wertberichtigungen bewertet. Soweit sie nicht aus Lieferungen und Leistungen entstanden sind, werden sie in der Bilanz unter den sonstigen finanziellen Vermögenswerten und entsprechend ihrer Fristigkeit als lang- oder kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen.
- d. „Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ (*available for sale*) – die zum Zeitpunkt ihres ersten Ansatzes als verfügbar zur Veräußerung designiert sind – werden soweit vorhanden zum Zeitwert angesetzt und entsprechend der erwarteten Veräußerbarkeit als lang- oder kurzfristige Vermögenswerte bilanziert. Unrealisierte Gewinne oder

Verluste werden bis zur Ausbuchung des Vermögenswertes unter Berücksichtigung von Steuereffekten im kumulierten übrigen Eigenkapital berücksichtigt. Im Falle einer dauerhaften Wertminderung wird der Aufwand sofort erfolgswirksam erfasst. Wenn keine Zeitwerte vorhanden sind, zum Beispiel für Finanzanlagen von nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen sowie für Beteiligungen, werden die Vermögenswerte zu Anschaffungskosten angesetzt.

Die Verbindlichkeiten aus originären Finanzinstrumenten können entweder zu ihren fortgeführten Anschaffungskosten oder als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten“ (*at fair value through profit and loss*) angesetzt werden. Die Continental AG bewertet grundsätzlich sämtliche finanziellen Verbindlichkeiten mit den fortgeführten Anschaffungskosten. Diese entsprechen den Anschaffungskosten unter Berücksichtigung von Rückzahlungen, Emissionskosten und der Amortisation eines Agios oder Disagios. Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing werden mit dem Barwert der Leasingraten auf der Grundlage des bei Abschluss des Leasingvertrages angewendeten Zinssatzes ausgewiesen. Die finanziellen Verpflichtungen mit fixen bzw. bestimmbareren Zahlungen, die weder aus Finanzschulden noch derivativen finanziellen Verbindlichkeiten an einem Markt notiert sind, werden in der Bilanz unter den sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten entsprechend ihrer Fristigkeit ausgewiesen.

Hybride Finanzinstrumente

Finanzinstrumente, die sowohl eine Fremd- als auch eine Eigenkapitalkomponente enthalten, werden ihrem Charakter entsprechend in unterschiedlichen Bilanzpositionen angesetzt. Zu den hier relevanten Eigenkapitalinstrumenten gehören im Wesentlichen Options- und Wandelanleihen. Der Marktwert von Wandlungsrechten wird bereits bei der Emission einer Wandelanleihe in die Kapitalrücklage eingestellt und gleichzeitig von der Anleiheverbindlichkeit abgesetzt. Marktwerte von Wandlungsrechten aus unterverzinslichen Anleihen werden anhand des kapitalisierten Unterschiedsbetrags aus dem Zinsvorteil ermittelt. Während der Laufzeit der Anleihe wird der Zinsaufwand der Fremdkapitalkomponente aus dem Marktzins zum Zeitpunkt der Emission für eine vergleichbare Anleihe ohne Wandlungsrecht errechnet. Der Differenzbetrag zwischen dem berechneten und dem gezahlten Zins erhöht den Buchwert der Anleiheverbindlichkeit. Die Emissionskosten der Wandelanleihe reduzieren direkt die Anschaffungskosten der Fremdkapitalkomponente.

Bei Fälligkeit oder Wandlung der Wandelanleihe wird gemäß dem Wahlrecht in IAS 39 die in der Kapitalrücklage bei der Emission eingestellte Eigenkapitalkomponente mit den kumulierten einbehaltenen Gewinnen aufgerechnet.

Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich für Bilanzpositionen und zukünftige Zahlungsströme eingesetzt; der Ansatz erfolgt zum Zeitwert (*Fair Value*). Der Zeitwert entspricht im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert. Existiert kein aktiver Markt, wird der beizulegende Zeitwert mittels finanzmathematischer Methoden, zum Beispiel durch Diskontierung der erwarteten zukünftigen Zahlungsflüsse mit dem Marktzinssatz oder durch die Anwendung anerkannter Optionspreismodelle ermittelt. Finanzinstrumente werden zum Zeitpunkt, an dem die Verpflichtung zum Kauf oder Verkauf des Vermögenswertes eingegangen wurde, dem Handelstag, angesetzt.

Änderungen der Marktwerte derivativer Finanzinstrumente, die zur Steuerung von Schwankungen des Marktwerts bilanzierter Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten zum Einsatz kommen (*Fair Value Hedges*), werden zusammen mit den Wertänderungen des korrespondierenden Grundgeschäfts im Ergebnis der Periode erfasst. Marktwertänderungen derivativer Finanzinstrumente, die zur Absicherung künftiger Zahlungsströme dienen (*Cash-flow Hedges*) und deren Absicherung sich als effektiv erwiesen hat, werden unmittelbar im Eigenkapital angesetzt, bis das zugehörige Grundgeschäft eintritt. Werden die für das Hedge Accounting notwendigen Kriterien bei einzelnen derivativen Finanzinstrumenten nicht erfüllt oder erweist sich die Absicherung als nicht effektiv, erfolgt die Buchung der jeweiligen Schwankungen des Marktwertes im Periodenergebnis unabhängig vom Grundgeschäft. Ergibt sich aus der Absicherung eines Zahlungsstroms zu einem späteren Zeitpunkt der Ansatz eines finanziellen Vermögenswerts oder einer finanziellen Verbindlichkeit, werden die bislang im Eigenkapital ausgewiesenen Gewinne oder Verluste in das Periodenergebnis umgebucht. Ergibt sich ein nicht finanzieller Vermögenswert, wird dies durch eine Erhöhung bzw. Minderung der Anschaffungskosten berücksichtigt.

Forderungen

Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte werden zum Nennwert bilanziert. Wertberichtigungen werden entsprechend der in Einzelfällen erwarteten Ausfallrisiken bzw. pauschal aufgrund von Erfahrungs-

werten vorgenommen. Die Continental AG verkauft teilweise Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, vor allem mittels Asset-Backed-Securitization-Programmen. Die Forderungen werden in der Bilanz als Vermögenswert angesetzt, wenn die mit den Forderungen verbundenen Risiken und Chancen, insbesondere das Bonitäts- und Ausfallrisiko, nicht übertragen werden. Die Rückzahlungsverpflichtungen aus diesen Verkäufen sind kurzfristige Finanzschulden.

Vorräte

Vorräte werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten oder zu niedrigeren Nettoveräußerungswerten angesetzt. Die Anschaffungskosten werden grundsätzlich nach der Durchschnittsmethode ermittelt. Die Herstellungskosten umfassen direkt zurechenbare Kosten und produktionsbezogene Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie Abschreibungen. Bestandsrisiken, die sich durch eingeschränkte Verwertbarkeit oder eine erhebliche Lagerdauer ergeben, werden durch entsprechende Wertberichtigungen berücksichtigt.

Sonstige Vermögenswerte

Die Bilanzierung der sonstigen Vermögenswerte erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten. Erforderliche Wertberichtigungen, die sich nach dem wahrscheinlichen Ausfallrisiko bemessen, werden berücksichtigt.

Bilanzierung von Ertragsteuern

Ertragsteuern werden gemäß IAS 12 nach der Verbindlichkeitsmethode bilanziert. Als Ertragsteuern werden die steuerlichen Aufwendungen und Erstattungen erfasst, die vom Einkommen und Ertrag abhängig sind. Dementsprechend werden auch Versäumniszuschläge und Zinsen aus nachträglich veranlagten Steuern ab dem Zeitpunkt als Steueraufwand ausgewiesen, ab dem die Versagung der Anerkennung einer vorgenommenen steuerlichen Minderung wahrscheinlich ist.

Laufende Steuern werden für die geschuldeten Steuern vom Einkommen und vom Ertrag zum Zeitpunkt ihrer Verursachung erfasst.

Die hierin enthaltenen latenten Steuern umfassen zu erwartende Steuerzahlungen oder -erstattungen aus temporären Bewertungsunterschieden zwischen der Konzern- und den Steuerbilanzen sowie aus der Nutzung von Verlustvorträgen. Aktivierter Goodwill, der nicht gleichzeitig steuerlich abzugsfähig ist, führt nicht zu latenten Steuern. Die aktiven und passiven latenten Steuern werden mit den zukünftig gültigen Steuersätzen

bewertet, wobei Steuersatzänderungen grundsätzlich erst zum Zeitpunkt des effektiven Inkrafttretens der Gesetzesänderung berücksichtigt werden. Soweit die Realisierbarkeit von aktiven latenten Steuern in Zukunft nicht hinreichend wahrscheinlich erscheint, erfolgt kein Ansatz.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die betriebliche Altersversorgung im Konzern ist auf der Basis sowohl von leistungs- als auch von beitragsorientierten Zusagen geregelt.

Die Pensionsrückstellungen für die leistungsorientierten Zusagen werden gemäß IAS 19 auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) unter Berücksichtigung des Gehalts- und Rententrends sowie der Fluktuation berechnet. Der hierbei verwendete Diskontierungssatz richtet sich nach den Verhältnissen für langfristige Anleihen am jeweiligen Kapitalmarkt. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden, soweit sie zu Beginn des Geschäftsjahres 10% des höheren Werts aus Anwartschaftsbarwert oder Zeitwert des Planvermögens übersteigen, erfolgswirksam über die erwartete durchschnittliche Restdienstzeit der Berechtigten verteilt. Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen sowie Erträge der Pensionsfonds werden nicht gesondert im Finanzergebnis ausgewiesen, sondern den entsprechenden Funktionsbereichen zugeordnet.

Analog werden die Zinseffekte anderer langfristig fälliger Leistungen an Arbeitnehmer in den entsprechenden Funktionskosten und nicht im Finanzergebnis ausgewiesen. Mehrere Konzern-Gesellschaften führen Pensionsfonds zur Deckung der Verpflichtungen. Als Planvermögen gelten zudem sämtliche Vermögenswerte und Ansprüche aus Rückdeckungsversicherungen, die ausschließlich für Zahlungen an Pensionsberechtigte und nicht zur Deckung von Ansprüchen anderer Gläubiger verwendet werden können. Pensionsverpflichtungen und Planvermögen werden in der Bilanz saldiert dargestellt.

In den USA, Kanada und anderen Ländern bestehende Verpflichtungen zur Zahlung von Krankheitskosten an Mitarbeiter nach deren Pensionierung werden wegen ihres Versorgungscharakters den Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen zugeordnet.

Für beitragsorientierte Zusagen zahlt das Unternehmen vertraglich festgelegte Beträge, die bis zum Renteneintritt des betroffenen Mitarbeiters bei unabhängigem,

externen Vermögensverwaltern hinterlegt werden. Die Beiträge sind zum Teil davon abhängig, inwieweit der Mitarbeiter eigene Beiträge leistet. Das Unternehmen übernimmt keine Garantie für die Entwicklung des Vermögenswerts bis zum Renteneintritt oder darüber hinaus. Folglich sind alle Ansprüche durch die im Jahr geleisteten Beiträge abgegolten.

Rückstellungen für sonstige Risiken

Rückstellungen werden bilanziert, wenn eine rechtliche oder faktische Verpflichtung gegenüber Dritten entstanden ist, die wahrscheinlich zu einem künftigen Mittelabfluss führt und deren Höhe sich zuverlässig ermitteln oder einschätzen lässt. Der Ansatz der Rückstellungen zum Bilanzstichtag erfolgt mit dem Wert, zu dem die Verpflichtungen wahrscheinlich erfüllt bzw. auf Dritte übertragen werden könnten. Langfristige Rückstellungen, wie zum Beispiel Prozess- oder Umweltrisiken, werden auf ihren Barwert diskontiert. Der entsprechend entstehende Zinsaufwand bei Aufzinsung der Rückstellungen wird inklusive eines Zinsänderungseffektes im Zinsergebnis ausgewiesen.

Nicht finanzielle Verbindlichkeiten

Kurzfristige Verbindlichkeiten werden mit ihrem Rückzahlungsbetrag angesetzt. Langfristige nicht finanzielle Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

Aktionsoptionspläne

Die Höhe der in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Personalaufwendungen für Mitarbeiter aus Aktienoptionen richtet sich nach dem Zeitwert der Optionen zum Zeitpunkt der Zusage. Die Ableitung des Zeitwertes der Optionen erfolgt mithilfe des Monte-Carlo-Simulationsmodells. Der Optionswert wird sowohl in der Kapitalrücklage als auch in der Gewinn- und Verlustrechnung über die Sperrfrist verteilt erfasst.

Schätzungen

Zur ordnungsgemäßen und vollständigen Erstellung des Konzernabschlusses müssen vom Management Schätz-

ungen vorgenommen und Annahmen getroffen werden, die die bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, die Angaben im Anhang und den Ausweis von Erträgen und Aufwendungen während der Berichtsperiode beeinflussen.

Die wichtigsten Schätzungen betreffen die Bestimmung von Nutzungsdauern für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen, die Werthaltigkeit der Goodwill und des Anlagevermögens, besonders die dafür verwendeten Cashflow-Prognosen sowie den Abzinsungsfaktor, die Einschätzung der Einbringlichkeit von Forderungen und sonstigen Vermögenswerten, die Realisierbarkeit von Steuerforderungen, die finanzmathematischen Einflussgrößen auf Aktienoptionspläne und die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen, insbesondere die versicherungsmathematischen Parameter für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie die Eintrittswahrscheinlichkeiten und die Höhe von Gewährleistungs-, Prozess- und Umweltrisiken.

Den Annahmen und Schätzungen liegen Prämissen zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand zum Zeitpunkt der Erstellung des Konzernabschlusses beruhen. Die Prämissen werden regelmäßig überwacht und, falls erforderlich, den tatsächlichen Entwicklungen angepasst.

Konzern-Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung zeigt die Herkunft und Verwendung von Geldströmen. Dabei umfassen die Zahlungsmittelbestände sämtliche Barmittel und Sichteinlagen. Als Zahlungsmitteläquivalente gelten kurzfristige (Laufzeit unter drei Monaten), äußerst liquide Finanzinvestitionen, die jederzeit in bestimmte Zahlungsmittelbeträge umgewandelt werden können und nur unwesentlichen Wertschwankungen unterliegen. Finanzinvestitionen gehören nur dann zu den Zahlungsmitteläquivalenten, wenn sie eine Laufzeit von nicht mehr als drei Monaten besitzen.

3. Neue Rechnungslegungsvorschriften

Die Rechnungslegung der Continental AG nach IFRS erfolgt entsprechend der EU-Verordnung Nr. 1606/2002 i.V.m. § 315 a Abs. I HGB auf der Grundlage der von der Kommission der Europäischen Gemeinschaft im Rahmen

des Anerkennungsverfahrens für die Europäische Union übernommenen IFRS. Eine verpflichtende Anerkennung der IFRS ergibt sich dementsprechend nur nach einer

Anerkennung des neuen Standards durch die EU-Kommission.

Folgende verabschiedete Änderungen und Interpretationen zu veröffentlichten Standards, die für die Continental AG anwendbar waren, wurden im Geschäftsjahr 2007 erstmals wirksam und entsprechend angewendet:

IFRS 7 – Finanzinstrumente: Angaben und Änderungen zu IAS 1 – Darstellung des Abschlusses – Angaben zum Kapital – enthalten erweiterte Angabepflichten für Finanzinstrumente, insbesondere für das Ausmaß von Risiken, insbesondere für Kredit-, Liquiditäts- und Marktrisiken einschließlich Sensitivitätsanalysen. Diese Angaben sind bei der Beschreibung der jeweiligen Instrumente enthalten.

IFRIC 10 – Vorgehensweise bei Wertberichtigungen in Zwischenberichten – stellt klar, dass in Zwischenberichten – beginnend für die Continental AG ab 2007 – vorgenommene außerplanmäßige Abschreibungen auf bestimmte Vermögenswerte im Jahresabschluss nicht wieder rückgängig gemacht werden dürfen. Im Jahr 2007 gab es keine Wertberichtigungen, die von dieser Bestimmung betroffen waren.

Folgende Standards und Interpretationen werden erst zu einem späteren Zeitpunkt wirksam:

IAS 23 – Fremdkapitalkosten – wurde dementsprechend angepasst, dass Fremdkapitalkosten, die direkt dem Erwerb, Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zugeordnet werden können, grundsätzlich zu aktivieren sind. Das bislang geltende Wahlrecht in Bezug auf die Aktivierung von Fremdkapitalkosten wurde gestrichen. Ein qualifizierter Vermögenswert liegt in diesem Zusammenhang vor, wenn ein beträchtlicher Zeitraum erforderlich ist, um den Vermögenswert in seinen beabsichtigten gebrauchsfähigen Zustand zu versetzen. Diese Änderung ist erst verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen. Als qualifizierte Vermögenswerte sind davon im Wesentlichen neu geplante Fabrikanlagen betroffen.

IFRS 8 – Segmentberichterstattung – stellt die Segmentberichterstattung vom sogenannten „*risk and reward approach*“ des IAS 14 auf den „*management approach*“ in Bezug auf die Segmentidentifikation um. Maßgeblich sind dabei die Informationen, die dem sogenannten „*chief operating decision maker*“ regelmäßig für Ent-

scheidungszwecke zur Verfügung gestellt werden. Gleichzeitig wird die Bewertung der Segmente vom „*financial accounting approach*“ des IAS 14 auf den „*management approach*“ umgestellt. Obwohl IFRS 8 erst verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden ist, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen, entspricht diese Segmentidentifikation und -bewertung bereits den bei der Continental AG angewendeten Grundsätzen.

IFRS 3 (revised) – Unternehmenszusammenschlüsse – wurde im Hinblick auf verschiedene Sachverhalte im Zusammenhang mit der Bilanzierung von Unternehmenszusammenschlüssen angepasst. Im Wesentlichen wurde geändert,

- dass sämtliche Transaktionskosten einschließlich der Aufwendungen, die im direkten Zusammenhang mit dem Vollzug des Erwerbs anfallen, sofort im Aufwand zu erfassen sind, anstatt diese Kosten als Bestandteil des Kaufpreises für das erworbene Unternehmen zu behandeln;
- dass künftig für jeden Unternehmenszusammenschluss, in dem nicht 100 % der Anteile erworben werden, das Wahlrecht besteht, die Minderheitenanteile inklusive des auf sie entfallenden Goodwill oder wie bisher lediglich mit dem beizulegenden Zeitwert der auf die Minderheiten entfallenden identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden anzusetzen;
- dass bedingte Kaufpreisbestandteile nunmehr unabhängig von ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit mit ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt in die Bestimmung des Kaufpreises einzubeziehen sind. Spätere Änderungen des Zeitwertes von als Schulden klassifizierten bedingten Kaufpreisbestandteilen sind grundsätzlich in der Periode, in der die Änderung eintritt, erfolgswirksam zu erfassen;
- dass im Falle eines sukzessiven Unternehmenserwerbs („*step acquisition*“) künftig die Unterschiede zwischen Buchwert und beizulegendem Zeitwert der bisher gehaltenen Anteile zum Erwerbszeitpunkt erfolgswirksam erfasst werden und nicht mehr wie bisher in einer separaten Rücklage direkt im Eigenkapital;
- dass alle zum Erwerbszeitpunkt beim erworbenen Unternehmen bestehenden Vertragsverhältnisse außer Leasingverträge erneut zu klassifizieren oder designieren sind; und

- dass ein vonseiten des Veräußerers an den Erwerber gewährter Anspruch auf Ersatzleistungen im Zusammenhang mit einer Schuld des erworbenen Unternehmens, z. B. im Zusammenhang mit Steuerrisiken oder Rechtsstreitigkeiten, künftig zum Ansatz eines Vermögenswertes in Höhe der damit zusammenhängenden Schuld führt. In den Folgeperioden ist dieser Vermögenswert dann korrespondierend mit der zusammenhängenden Schuld zu bewerten.

Diese Änderungen des IFRS 3 sind erst für Unternehmenserwerbe zu beachten, die in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen, erfolgen. Die Anwendung wird Auswirkungen auf die Behandlung der ab 2010 getätigten Erwerbe haben.

IAS 27 (revised 2008) – Konzern- und Einzelabschlüsse – wurde um folgende Klarstellungen angepasst:

- Der „Economic Entity Approach“ ist verpflichtend für sämtliche Transaktionen mit Minderheiten. Demnach müssen Käufe oder Verkäufe von Anteilen an einem Tochterunternehmen, die zu keiner Änderung hinsichtlich der Beherrschungsmöglichkeit führen, erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst werden. Es ergeben sich insofern keine Buchwertänderungen der bilanzierten Vermögenswerte (einschließlich des Geschäfts- oder Firmenwerts) und Schulden aus solchen Transaktionen.
- Bei Anteilsverkäufen, die hingegen den Verlust der Beherrschungsmöglichkeit zur Folge haben, wird ein Veräußerungsgewinn oder -verlust ergebniswirksam erfasst. In das Veräußerungsergebnis gehen künftig ebenfalls die Unterschiede zwischen bisherigem Buchwert und beizulegendem Zeitwert für solche Anteile ein, die nach Verlust der Beherrschungsmöglichkeit zurückbehalten werden.
- Die bisherige Begrenzung des auf Minderheiten entfallenden Verlustes auf die Höhe des Buchwertes der Minderheitenanteile wird aufgehoben, sodass der Buchwert von Minderheitsanteilen künftig auch negativ werden kann.

Diese Änderungen des IAS 27 sind erst verpflichtend für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen, anzuwenden und werden auf zukünftige Transaktionen ab 2010 einen entsprechenden Einfluss haben.

IFRIC 11 – Anteilsbasierte Vergütungen – soll die Anwendung von IFRS 2 auf Vergütungen mit eigenen Eigenkapitalinstrumenten und mit Eigenkapitalinstrumenten eines anderen Unternehmens derselben Unternehmensgruppe (z. B. des Mutterunternehmens) klarstellen. Die Interpretation verlangt, dass anteilsbasierte Vergütungen, bei denen das Unternehmen Dienstleistungen oder Güter für die Hingabe eigener Eigenkapitalinstrumente erhält, gemäß IFRS 2 darzustellen sind, unabhängig davon, wie die Eigenkapitalinstrumente beschafft werden (bspw. Rückkauf oder bedingte Kapitalerhöhung).

IFRIC 11 tritt für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. März 2007 beginnen. Hieraus werden keine wesentlichen Auswirkungen für den Continental-Konzern erwartet.

IFRIC 12 – Öffentliche Infrastrukturleistungen von privaten Unternehmen an den Staat – gibt Hilfestellung für die bilanzielle Behandlung von öffentlich-privaten Dienstleistungskonzessionen, bei denen dem Investor für einen begrenzten Zeitraum öffentliche Infrastruktur zur Nutzung überlassen wird. Die Interpretation ist auf Vereinbarungen anzuwenden, wenn

- der Konzessionsgeber vorschreibt und steuert, welche Dienstleistungen der Betreiber an wen zu welchem Preis anzubieten hat, und
- der Konzessionsgeber durch Eigentümerschaft, wirtschaftliche Ansprüche oder anderweitig, am Ende der Vereinbarung jeglichen Restanspruch an der Infrastruktur behält.

IFRIC 12 tritt für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2008 beginnen. Hieraus werden keine wesentlichen Auswirkungen für den Continental-Konzern erwartet.

IFRIC 13 – Kundentreueprogramme – regelt die Bilanzierung von Unternehmen, die Prämiegutschriften, wie Treuepunkte oder Flugmeilen, an Kunden beim Kauf von anderen Gütern oder Dienstleistungen vergeben. Nach der Interpretation ist ein Teil der Umsatzerlöse aus dem Verkaufsgeschäft den Prämiegutschriften zuzurechnen. Dieser Teil der Umsätze darf erst als Ertrag vereinnahmt werden, wenn die Verpflichtung erfüllt ist. Diese Regelung tritt für Geschäftsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Juli 2008 beginnen. Hieraus werden keine wesentlichen Auswirkungen für den Continental-Konzern erwartet.

IFRIC 14 – Grenze für einen Planvermögensüberschuss, Mindestbeitragszahlungen und deren Wechselwirkungen – legt weitere Kriterien für die Begrenzung des Ansatzes eines Planvermögensüberschusses nach IAS 19 fest. Demzufolge muss das Unternehmen unabdingbar über die Verwendung eines Überschusses zur Reduzierung künftiger Einzahlungen verfügen können, um einen Vermögenswert anzusetzen. Dabei soll auch die Möglichkeit zur Vermeidung von Zuschüssen zum Ausgleich gesetz-

licher Mindestdotierungen berücksichtigt werden. Andererseits müssen zusätzliche Rückstellungen gebildet werden, wenn ein Unternehmen einer gesetzlichen Verpflichtung zur weiteren Vermögensdeckung bereits erdienter Zusagen unterliegt. Diese Klarstellungen sind verpflichtend für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2008 beginnen, zu beachten. Hieraus werden keine wesentlichen Auswirkungen für den Continental-Konzern erwartet.

4. Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der Muttergesellschaft 371 (Vj. 278) inländische und ausländische Unternehmen, an denen die Continental AG direkt oder indirekt mit mehr als 20,0 % der Stimmrechte beteiligt ist. Davon werden 318 (Vj. 244) voll konsolidiert und 53 (Vj. 34) nach der Equity-Methode bilanziert.

Gegenüber dem Vorjahr hat sich der Konsolidierungskreis in Summe um 93 Gesellschaften erweitert. Es wurden 102 Gesellschaften erworben und zwei Gesellschaften wurden neu gegründet. Eine Gesellschaft wurde verkauft und drei Gesellschaften wurden liquidiert. Zusätzlich reduzierte sich der Konsolidierungskreis um sechs Gesellschaften durch Verschmelzung und eine Gesellschaft wurde entkonsolidiert.

Die Zugänge 2007 zum Konsolidierungskreis betreffen im Wesentlichen den Erwerb der Siemens VDO Automotive AG mit den dazugehörigen Tochterunternehmen. Die Auswirkungen hieraus sind unter Anhang Nr. 5 – Erwerb und Veräußerung von Gesellschaften – erläutert.

60 (Vj. 52) Unternehmen, deren Vermögenswerte und Schulden, Aufwendungen und Erträge jeweils und insgesamt für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von untergeordneter Bedeutung sind, werden nicht konsolidiert. Hiervon sind 30 (Vj. 26) Gesellschaften verbundene Unternehmen, von denen zurzeit 20 (Vj. 17) inaktiv sind. Weitere 30 (Vj. 26) nicht konsolidierte Gesellschaften sind assoziierte Unternehmen, von denen zurzeit sechs (Vj. sechs) inaktiv sind.

Weitere Informationen über die Beteiligungen sind in der Aufstellung über den Anteilsbesitz des Konzerns enthalten, die mit dem Konzernabschluss im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht wird.

Befreiungsvorschriften für inländische Gesellschaften

Bei folgenden inländischen Kapital- bzw. Personenhandelsgesellschaften wurden Befreiungsvorschriften nach § 264 Abs. 3 HGB bzw. § 264 b HGB in Anspruch genommen:

ADC Automotive Distance Control Systems GmbH, Lindau, Alfred Teves Beteiligungs-GmbH, Frankfurt am Main, ASM Automobil-System-Montagen GmbH, Haldensleben, Babel Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH, Mainz, Benecke-Kaliko Aktiengesellschaft, Hannover, Beneform GmbH, Peine, CAS München GmbH, Hannover, Benoac Fertigteile GmbH, Peine, CAS-ONE Holdinggesellschaft mbH, Hannover, Consejo GmbH, Hamburg, Continental Automotive Grundstücksgesellschaft mbH, Frankfurt am Main, Continental Mechanical Components Germany GmbH, Roding, IDM GmbH Industriesensoren, Lindau, IPM GmbH, Hamburg, Conti Temic microelectronic GmbH, Nürnberg, Conti Versicherungsdienst Versicherungsvermittlungsgesellschaft mbH, Hannover, Continental Automotive GmbH, Hannover, Continental Caoutchouc-Export-Aktiengesellschaft, Hannover, Continental Engineering Services GmbH, Frankfurt, ContiTech Antriebssysteme GmbH, Hannover, ContiTech Elastomer-Beschichtungen GmbH, Hannover, ContiTech Formpolster GmbH, Hannover, ContiTech Kühner Beteiligungsgesellschaft mbH, Oppenweiler, ContiTech Luftfedersysteme GmbH, Hannover, ContiTech Schlauch GmbH, Hannover, ContiTech Techno-Chemie GmbH, Karben, ContiTech Transportbandsysteme GmbH, Hannover, ContiTech Verwaltungs-GmbH, Hannover, ContiTech Vibration Control GmbH, Hannover, ContiTech-Universe Verwaltungs-GmbH, Hannover, Correx Handelsgesellschaft für Kautschukprodukte mbH, Hannover, Eddelbüttel & Schneider GmbH, Hamburg, eStop GmbH, Seefeld, Formpolster GmbH, Hannover,

GERAP Grundbesitz- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Frankfurt am Main, Göppinger Kaliko GmbH, Eislingen, Matador Deutschland GmbH, Düsseldorf, Max Kammerer GmbH, Frankfurt am Main, Kyros 31 GmbH, München, Metallgummi GmbH, Hamburg, Mündener Gummiwerk GmbH, Hannoversch Münden, OTA Grundstücks- und Beteiligungsverwaltung GmbH, Frankfurt am Main, Phoenix 6. Verwaltungs-GmbH, Hamburg, Phoenix Automotive GmbH, Hamburg, Phoenix Beteiligungsgesellschaft mbH, Hamburg, Phoenix Compounding Technology GmbH, Hamburg, Phoenix Conveyor Belt Systems Asia GmbH, Hamburg, Phoenix Conveyor Belt Systems GmbH, Hamburg, Phoenix Dichtungstechnik GmbH, Waltershausen, Phoenix Fluid Handling Industry GmbH, Hamburg, Phoenix Industrieanlagen Verwaltungs GmbH, Hamburg, Phoenix Sechste Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg, Phoenix Siebte Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg, Phoenix Traffic Technology GmbH, Hamburg, Phoenix Vermögensverwaltungs-

GmbH, Hamburg, REG-Reifen-Entsorgungsgesellschaft mbH, Hannover, Siemens Automotive Beteiligungs GmbH, Regensburg, Siemens Restraint Systems GmbH, Regensburg, Siemens VDO Mechatronic Verwaltungsgesellschaft mbH, Stollberg, Siemens VDO Trading GmbH, Frankfurt am Main, Steinebronn Beteiligungs-GmbH, Oppenweiler, TEMIC Automotive Electric Motors GmbH, Berlin, UMG Beteiligungsgesellschaft mbH, Hannover, VDO Automotive AG, Regensburg, Vergölst GmbH, Bad Nauheim;

Continental Automotive Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co. KG, Continental Teves AG & Co. oHG, Frankfurt, ContiTech Kühner GmbH & Cie. KG, Oppenweiler, Phoenix Service GmbH & Co. KG, Hamburg, Siemens VDO Mechatronic GmbH & Co. KG, Stollberg, Union Mittelland Gummi GmbH & Co. Grundbesitz KG, Hannover.

5. Erwerbe und Veräußerungen von Gesellschaften

Siemens VDO

Am 25. Juli 2007 schlossen die Continental AG und ihre Tochtergesellschaft Continental Automotive GmbH (damals firmierend als CAS Two Holding Gesellschaft mbH) mit der Siemens AG und mit ihr verbundenen Unternehmen einen Kaufvertrag über den Erwerb von 100 % der Aktien der Siemens VDO Automotive AG (seit 10. Dezember 2007 firmierend als VDO Automotive AG) mit deren Tochtergesellschaften. Nach Freigabe ohne Auflagen durch die zuständigen Wettbewerbsbehörden wurde die Transaktion am 3. Dezember 2007 vollzogen. Der Kaufpreis einschließlich Anschaffungsnebenkosten be-

trug 11,3 Mrd €. Der bis zu diesem Datum aufgelaufene Finanzierungsbedarf der Siemens VDO Automotive AG von 1,0 Mrd € ist im Rahmen einer Gesamtzahlung in Höhe von 12,3 Mrd € vergütet worden. Von diesem Gesamtbetrag entfielen 6,9 Mrd € auf den Erwerb sämtlicher Aktien und 5,4 Mrd € auf Forderungen der Siemens AG gegenüber der Siemens VDO Automotive AG sowie gegenüber deren Tochter- bzw. Enkelgesellschaften. Die erworbenen Vermögenswerte und Schulden der Siemens VDO Automotive AG wurden zum Erwerbszeitpunkt mit folgenden vorläufigen Zeitwerten angesetzt:

Erwerb Siemens VDO	Buchwert unmittelbar vor Zusammenschluss	Zeitwert zum Erstkonsolidierungszeitpunkt
Immaterielle Vermögenswerte	133,5	2.757,9
Sachanlagen	2.107,8	2.299,2
Finanzanlagen	295,9	636,3
Vorräte	829,1	778,6
Forderungen	1.877,0	1.706,2
Sonstige Vermögenswerte	396,5	373,7
Flüssige Mittel	838,1	838,1
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	0,5	502,2
Pensionsrückstellungen	-134,8	-151,3
Latente Steuern netto	773,4	-198,0
Sonstige Rückstellungen	-597,0	-629,6
Finanzschulden	-1.152,1	-109,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-1.444,0	-1.310,6
Sonstige Verbindlichkeiten	-497,4	-439,8
Zur Veräußerung bestimmte Verbindlichkeiten	—	-228,8
Nettovermögen	3.426,5	6.824,4
Minderheitsanteile	49,6	57,0
Erworbenes Nettovermögen	3.376,9	6.767,5
Kaufpreisanteile		6.882,7
Übernommene Forderungen der Siemens AG		4.409,0
Kaufpreis		11.291,8
Ablösung Finanzierung zum Closing		1.042,4
Gesamtzahlung zum Closing		12.334,1
Anschaffungsnebenkosten		5,1
Goodwill		5.571,8

Es ist nicht auszuschließen, dass infolge der endgültigen Kaufpreisverteilung insbesondere aufgrund schwebender Verpflichtungen aus z. B. Gewährleistungen, wesentliche Anpassungen des Goodwill bzw. der Bewertung der Vermögensgegenstände und Schulden erfolgen können.

Auf Basis dieser vorläufigen Kaufpreisallokation ergab sich ein Goodwill in Höhe von 5.571,8 Mio €. Die wesentlichen Gründe für die Entstehung des Goodwill sind die weitgehende Ergänzung des Produktangebots mit dem der Continental AG und die damit verbundenen Marktchancen, die über die vorhandenen Ertragschancen der Siemens VDO allein hinausgehen, sowie weitere aus dem Zusammenschluss zu erwartenden Synergien. Die übrigen erworbenen immateriellen Vermögenswerte umfassen im Wesentlichen Technologien und noch nicht abgeschlossene Forschungs- und Entwicklungsprojekte (1.518,2 Mio €) mit einer durchschnittlich geschätzten Nutzungsdauer von knapp sieben Jahren sowie kunden-

bezogene Vermögenswerte (1.206,0 Mio €) mit einer durchschnittlich geschätzten Nutzungsdauer von knapp acht Jahren.

Die Siemens VDO trug seit dem Erwerb mit 659,3 Mio € zum Umsatz und -121,5 Mio € (inkl. Abschreibungen aus Purchase Price Allocation – PPA – [Kaufpreisallokation]) zum Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen bei. Die für 2007 ausgewiesenen Umsatzerlöse des Continental-Konzerns hätten sich um 9.748,7 Mio € erhöht und das Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen um -199,5 Mio € (inkl. Abschreibungen aus PPA) verringert, wenn diese Transaktion bereits am 1. Januar 2007 vollzogen worden wäre. Das für 2007 ausgewiesene Ergebnis pro Aktie hätte sich demzufolge und aufgrund des zusätzlichen Zinsaufwands zur Finanzierung des Erwerbs der Siemens VDO um 3,55 € verringert, wenn diese Transaktion bereits am 1. Januar 2007 vollzogen worden wäre.

Matador

Am 2. November 2007 hat die Continental AG eine Mehrheitsbeteiligung in Höhe von 51 % am Reifen- und Transportbandgeschäft sowie dem Geschäftsbereich Kautschuk verarbeitende Maschinen der slowakischen Matador Group erworben. Dabei hat die Continental AG das Recht, schrittweise weitere 49 % der Anteile zu

kaufen, während Matador jederzeit die Möglichkeit hat, bis zu 49 % der Anteile an die Continental AG zu verkaufen. Der vorläufige Kaufpreis beträgt 150,0 Mio € für 100 % der Anteile (Equity Value). Die erworbenen Vermögenswerte und Schulden von Matador wurden zum Erwerbszeitpunkt mit folgenden Zeitwerten angesetzt:

Erwerb Matador	Buchwert unmittelbar vor Zusammenschluss	Zeitwert zum Erstkon- solidierungszeitpunkt
Immaterielle Vermögenswerte	4,6	17,6
Sachanlagen	134,3	122,9
Finanzanlagen	16,4	39,9
Vorräte	59,3	57,8
Forderungen	68,3	65,0
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	10,4	10,4
Finanzielle Vermögenswerte	3,9	3,9
Flüssige Mittel	7,8	7,8
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	2,9	3,0
Pensionsrückstellungen	-0,3	-0,3
Latente Steuern netto	-12,8	-11,2
Langfristige sonstige Rückstellungen	-1,6	-1,4
Finanzschulden	-86,0	-86,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-35,4	-35,7
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	-18,2	-18,2
Zur Veräußerung bestimmte Verbindlichkeiten	-2,3	-2,3
Nettovermögen	151,3	173,2
Minderheitsanteile	0,2	0,2
Erworbenes Nettovermögen	151,1	173,0
Kaufpreis		150,0
Anschaffungsnebenkosten		1,8
Negativer Unterschiedsbetrag		-21,2

Auf Basis dieser vorläufigen Kaufpreisallokation ergab sich ein negativer Unterschiedsbetrag in Höhe von 21,2 Mio €, der innerhalb der sonstigen betrieblichen Erträge realisiert wurde. Der Kaufpreis in Höhe von 150,0 Mio € wurde aufgrund des damals vorliegenden Geschäftsplanes und der entsprechend unterstellten Geschäftserwartungen festgelegt. Der negative Unterschiedsbetrag ist auf die Höhe des Nettovermögens zum Closing Stichtag zurückzuführen. Dabei wirkt im Wesentlichen die Aktivierung von immateriellen Vermögenswerten (u. a. Marken).

Das Matador-Geschäft trug seit dem Erwerb mit 50,7 Mio € zum Umsatz und -2,3 Mio € zum Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen bei. Die für 2007 ausgewiesenen Umsatzerlöse des Continental-Konzerns hätten sich um 316,2 Mio €, das Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen um 13,2 Mio € und das Ergebnis pro Aktie um 0,07 € erhöht, wenn diese Transaktion bereits am 1. Januar 2007 vollzogen worden wäre.

Thermopol

Am 1. Februar 2007 erwarb die ContiTech AG 100 % der Anteile des Schlauchherstellers Thermopol International Ltd., London, einschließlich dessen Tochtergesellschaften zu einem endgültigen Kaufpreis von 25,2 Mio € zzgl.

Anschaffungsnebenkosten in Höhe von 0,8 Mio €. Entsprechende Verträge waren am 31. Januar 2007 in London unterzeichnet worden. Die übernommenen Vermögensgegenwerte und Schulden wurden mit folgenden Werten angesetzt:

Erwerb der Thermopol-Gruppe	Buchwert unmittelbar vor Zusammenschluss	Zeitwert zum Erstkonsolidierungszeitpunkt
Immaterielle Vermögenswerte	0,5	6,8
Sachanlagen	5,7	5,9
Vorräte	4,4	4,4
Forderungen	10,0	10,0
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	1,6	1,7
Flüssige Mittel	0,8	0,8
Pensionsrückstellungen	-0,2	-0,2
Latente Steuern netto	-0,3	-1,9
Langfristige sonstige Rückstellungen	0,0	-0,8
Finanzschulden	-5,7	-5,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4,7	-4,7
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	-1,8	-1,8
Nettovermögen	10,3	14,5
Minderheitsanteile	—	—
Erworbenes Nettovermögen	10,3	14,5
Kaufpreis		25,2
Anschaffungsnebenkosten		0,8
Goodwill		11,5

Auf Basis dieser Kaufpreisallokation ergab sich ein Goodwill in Höhe von 11,5 Mio €. Der Goodwill reflektiert die Stärkung der weltweiten Marktposition im Hochleistungs-Silikonschlauchgeschäft für Pkw und Nutzfahrzeuge.

Das Thermopol-Geschäft trug seit Erwerb Anfang Februar mit 39,5 Mio € zum Umsatz und -0,2 Mio € zum Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen bei. Die für 2007 ausgewiesenen Umsatzerlöse des Continental-Konzerns hätten sich um 3,5 Mio € erhöht, das Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen um -0,2 Mio € verringert und das Ergebnis pro Aktie unwe-

sentlich verändert, wenn diese Transaktion bereits am 1. Januar 2007 vollzogen worden wäre.

AP Italia

Am 1. September 2007 hat die Continental AG 100 % der Anteile der Pacifica European Holdings Ltd. UK, und deren Tochtergesellschaft Automotive Products Italia (SV) S.r.l. (AP) von der australischen Pacifica Group Ltd. zu einem Kaufpreis von 63,1 Mio € zzgl. Anschaffungsnebenkosten in Höhe von 0,6 Mio € erworben. Die übernommenen Vermögenswerte und Schulden wurden zum Erwerbszeitpunkt mit den folgenden Zeitwerten angesetzt:

Erwerb AP Italia	Buchwert unmittelbar vor Zusammenschluss	Zeitwert zum Erstkonsolidierungszeitpunkt
Immaterielle Vermögenswerte	4,1	23,4
Sachanlagen	19,7	22,4
Vorräte	5,4	5,2
Forderungen	20,4	20,4
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	0,0	0,4
Flüssige Mittel	0,9	0,9
Pensionsrückstellungen	-3,5	-3,1
Latente Steuern netto	-4,3	-11,7
Finanzschulden	-16,2	-16,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-17,7	-17,7
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	-6,1	-7,4
Nettovermögen	2,7	16,6
Minderheitsanteile	—	—
Erworbenes Nettovermögen	2,7	16,6
Kaufpreis		63,1
Anschaffungsnebenkosten		0,6
Goodwill		47,1

Auf Basis dieser Kaufpreisallokation ergab sich ein Goodwill in Höhe von 47,1 Mio €. Der Goodwill reflektiert die Stärkung der internationalen Position im Bereich der Trommel- und Feststellbremsen sowie die Wachstumsmöglichkeiten in neuen, wachstumsstarken Märkten der Schwellenländer, insbesondere in Asien.

Seit dem Erwerb trug AP mit 24,1 Mio € zum Umsatz und 3,4 Mio € zum Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen bei. Die für 2007 ausgewiesenen Umsatzerlöse des Continental-Konzerns hätten sich um 56,8 Mio €, das Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen um 4,2 Mio € und das Ergebnis pro Aktie um 0,03 € erhöht, wenn diese Transaktion bereits am 1. Januar 2007 vollzogen worden wäre.

In den Divisionen Powertrain und Pkw-Reifen sind in 2007 weitere Akquisitionen für einen Gesamtkaufpreis von 2,6 Mio € abgeschlossen worden. In diesem Zusammenhang sind kunden- und technologiebezogene Vermögenswerte in Höhe von 2,3 Mio € aufgedeckt worden. Auf zusätzliche Angaben zu diesen Erwerben wurde verzichtet, da die Auswirkungen in Summe keinen wesentlichen Effekt auf die Vermögens- und Ertragslage des Continental-Konzerns haben.

Phoenix

Die Continental AG hat am 2. November 2004 aufgrund eines öffentlichen Übernahmeangebots 75,6 % der Aktien der Phoenix AG erworben. Die erworbenen Phoenix-Aktien wurden in die ContiTech AG eingebracht. Am 16. November 2004 schlossen die Phoenix AG und die ContiTech AG sowohl einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag als auch einen Verschmelzungsvertrag ab. Die Hauptversammlungen der Phoenix AG und der ContiTech AG haben den Verträgen zugestimmt. Gegen die Zustimmungsbeschlüsse der Phoenix-Hauptversammlung haben außen stehende Aktionäre Anfechtungsklagen erhoben. Der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag wurde am 9. März 2005 in das Handelsregister der Phoenix AG eingetragen und ist damit wirksam geworden. Die Verschmelzung ist am 16. Januar 2007 in das Handelsregister der ContiTech AG eingetragen und wirksam geworden. Mit der Verschmelzung ist die Phoenix AG erloschen. Die zum Zeitpunkt der Verschmelzung außen stehenden Aktionäre der Phoenix AG sind nun Aktionäre der ContiTech AG mit einem Anteil am Kapital und den Stimmrechten der ContiTech AG von ca. 3,15 %. Durch diese Beteiligung außen stehender Aktionäre an der ContiTech AG endete der mit der ContiTech-Universe Verwaltungs-GmbH als herrschendem Unternehmen bestehende Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag gemäß § 307

Aktiengesetz zum Ende des Geschäftsjahres 2007. Am 11. Juli 2007 hat die ContiTech AG als beherrschtes Unternehmen mit der ContiTech-Universe Verwaltungs-GmbH als herrschendem Unternehmen einen neuen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit Wirkung ab dem 1. Januar 2008 geschlossen. Der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag enthält ein Abfindungsangebot an die außen stehenden Aktionäre der ContiTech AG, wonach diese gegen Gewährung einer Barabfindung in Höhe von 24,83 € pro Aktie aus der ContiTech AG ausscheiden können. Die ordentliche Hauptversammlung der ContiTech AG vom 22. August 2007 stimmte dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zu und beschloss darüber hinaus die Übertragung der Aktien der außen stehenden Aktionäre auf die ContiTech-Universe Verwaltungs-GmbH gegen Gewährung einer Barabfindung nach § 327a AktG (sog. Squeeze Out). Die Abfindung beträgt ebenfalls 24,83 € für je eine Stückaktie der ContiTech AG. Gegen beide Beschlüsse haben außen stehende Aktionäre Anfechtungsklagen erhoben, die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses noch anhängig sind. Der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag ist am 9. Januar 2008 in das Handelsregister der ContiTech AG eingetragen und damit wirksam geworden. Über die Angemessenheit der Barabfindung aus dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag sind Spruchverfahren eingeleitet worden, die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses noch anhängig waren. Nach Abschluss der Spruchverfahren kann sich das Abfindungsangebot ändern.

Unternehmensverkäufe

Am 20. Dezember 2007 wurde der Vertrag zum Verkauf der Elektromotoren-Aktivitäten an die Brose-Unternehmensgruppe – überwiegend im Rahmen eines Asset-Deals – für einen Erlös von insgesamt 240,0 Mio € (Enterprise Value) abgeschlossen. Die zu veräußernde Sparte umfasst vor allem Motoren für Fensterheber, Antiblockiersysteme, Heizung/Lüftung, Motorkühlung und elektrische Servolenkungen sowie Entwicklungsbüros. Die Veräußerung, die noch von den Kartellbehörden freizugeben ist, wird voraussichtlich im zweiten Quartal 2008 abgeschlossen. Der zur Veräußerung bestimmte Geschäftsbereich beinhaltet auch die im Rahmen des Kaufes der Siemens VDO erworbenen Motorenaktivitäten. Entsprechende Bilanzwerte wurden unter „Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte“ und „Zur Veräußerung bestimmte Verbindlichkeiten“ ausgewiesen. Aus der endgültigen Ausgliederung und Veräußerung wird kein wesentliches Ergebnis erwartet.

Mit Wirkung in 2007 hat der Geschäftsbereich Benecke-Kaliko sein Möbelfolien-Geschäft im Rahmen eines Asset-Deals an die Renolit-Gruppe veräußert. Hierbei entstand ein Ertrag in Höhe von 8,2 Mio €.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

6. Sonstige Erträge und Aufwendungen

Mio €	2007	2006
Sonstige Aufwendungen	-296,7	-318,2
Sonstige Erträge	124,0	185,5
	-172,7	-132,7

Die sonstigen Aufwendungen entfallen im Wesentlichen auf:

Mio €	2007	2006
Strukturmaßnahmen ohne Wertminderungen	28,6	127,8
Wertminderungen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	27,1	38,7
Prozess- und Umweltrisiken	58,2	52,7
Aufwendungen aus Fremdwährungsumrechnung	26,2	47,4
Verluste aus Veräußerungen von Geschäftsbereichen und Gesellschaften	0,0	2,5
Aufwand aus Wertberichtigungen auf Forderungen	14,8	9,5
Altersvorsorgeverpflichtungen USA	49,9	0,0
Aufwendungen für Abfindungen	33,2	14,8
Übrige	58,7	24,8
	296,7	318,2

Im Rahmen der fortschreitenden Integration des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola entstanden im Berichtszeitraum Restrukturierungsaufwendungen und Wertminderungen von Sachanlagen in Höhe von insgesamt 8,1 Mio € – einschließlich der Aufwendungen im Zusammenhang mit den im ersten Quartal 2007 abgeschlossenen Verhandlungen über den Sozialplan für das Werk Angers, Frankreich. Im Vorjahr führten die Produktionseinstellungen aufgrund hoher Produktionskosten in den Werken Angers, Frankreich, Elma und Seguin, USA, zu Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 45,6 Mio €.

Aus der in 2006 begonnenen Verlagerung von Produktionskapazität zur Verbesserung der Kostenstruktur im Bereich Radbremse aus dem Werk Ebbw Vale, Großbritannien, in das slowakische Werk Zvolen, entstand im Jahr 2007 ein weiterer Aufwand für Wertminderungen in Höhe von 1,4 Mio € (Vj. Restrukturierungsaufwand in Höhe von 28,0 Mio €).

Zur Optimierung der Produktionsorganisation in Deutschland sowie zur Verbesserung der Kostenstruktur im Bereich Elektrische Antriebe wurde der Standort Haldensleben bis auf kleinere Restabwicklungsaktivitäten bis Ende 2007 geschlossen. Die dortigen Aktivitäten

wurden nach Berlin verlagert. Dadurch fielen im Berichtszeitraum Aufwendungen für Strukturmaßnahmen ohne Wertminderungen in Höhe von insgesamt 5,8 Mio € an, davon 4,2 Mio € innerhalb der sonstigen Aufwendungen.

In der Division ContiTech entstanden im Berichtszeitraum unter anderem für Roulunds, Dänemark, Restrukturierungsaufwendungen und Wertminderungen in Höhe von insgesamt 2,9 Mio €.

Durch die Schließung im Jahre 2007 des Innenstadtstandortes in Bangalore, Indien, Division Interior, und die Verlagerung der Maschinen in das Umland von Bangalore fielen Aufwendungen für Restrukturierung in Höhe von 2,1 Mio € an.

Am Standort Chatham, Kanada, Division Powertrain, wurde am 20. Dezember 2007 bekannt gegeben, die bestehende Produktion einzustellen. In diesem Zusammenhang fielen Aufwendungen für Restrukturierung und Wertminderung von Sachanlagen in Höhe von 10,1 Mio € an.

Die Einstellung der Reifenproduktion auf unbestimmte Zeit im Werk Charlotte, USA, hatte in 2006 Restrukturierungsaufwendungen von 48,4 Mio € zufolge, von denen 22,2 Mio € in den sonstigen Aufwendungen ausgewiesen wurden. Aufgrund der Schließung der Vorproduktion für die Reifenfertigung in Mayfield, USA, waren in 2006 Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 36,6 Mio € berücksichtigt worden.

Die Continental Teves Japan Inc. verkaufte mit Wirkung zum 1. Januar 2008 wesentliche Teile des Werkgeländes inkl. der dazugehörenden Gebäude und Maschinen am Standort Hiroshima, Japan, an die Nisshinbo Industries Inc. zum symbolischen Wert von 1 Yen, um die Kosten einer Werkschließung zu vermeiden. Gemäß den IFRS-Vorschriften ist der Buchwert auf den erwarteten Verkaufspreis außerordentlich abzuschreiben. Hieraus ergibt sich eine Wertminderung in Höhe von 3,6 Mio €.

Aufgrund nicht erreichter Prozesseffizienzen und der damit verbundenen Ergebnissituation wurde am Standort Mt. Vernon, USA, im Jahre 2007 das Sachanlagevermögen in Höhe von 18,7 Mio € außerplanmäßig abgeschrieben.

Im Jahr 2006 war aufgrund der weiterhin nicht erreichten Prozesseffizienzen und der damit verbundenen Ertragslage am Standort San Luis Potosí, Mexiko, das Sachanlagevermögen in Höhe von 18,7 Mio € außerplanmäßig abgeschrieben worden.

Die im Dezember 2006 angekündigten Werkschließungen in Angers, Frankreich, Sequin und Elma, USA, führten in 2006 zu Wertminderungen in Höhe von 10,7 Mio €. Weiterhin waren in der Division ContiTech aufgrund nicht wertschöpfender Aktivitäten Wertminderungen auf das Sachanlagevermögen in Höhe von 7,6 Mio € angefallen.

Bezüglich der Aufwendungen aus Prozess- und Umwelt Risiken verweisen wir auf Fußnote 24.

Die amerikanische Reifengesellschaft Continental Tire North America (CTNA) hatte 2006 die Beteiligung des Unternehmens an Gesundheitsfürsorgekosten für Pensionäre geändert. Einer gegen diese Maßnahme eingereichten Sammelklage hat das zuständige erstinstanzliche Gericht in einem Zwischenbescheid insoweit Recht gegeben, dass die Umsetzung der Änderungen im Vorseplan nicht im vollen Umfang einseitig hätte erfolgen dürfen. CTNA hat gegen diese Entscheidung Rechtsmittel eingelegt. Daneben hat CTNA einen Vorschlag zur Herbeiführung einer einvernehmlichen Lösung für die betroffenen Pensionäre unterbreitet, der im Wesentlichen eine einmalige Dotierung eines externen Fondsträgers vorsieht. Im Rahmen dieser Verständigung blieben die bisherigen Planänderungen bestehen. In diesem Zusammenhang wurde im Berichtszeitraum ein Aufwand in Höhe von 49,9 Mio € berücksichtigt.

Die Aufwendungen für Abfindungen in Höhe von 33,2 Mio € (Vj. 14,8 Mio €) betreffen diverse individuelle Personalanpassungsmaßnahmen, die nicht die Voraussetzung einer Restrukturierungsmaßnahme erfüllen.

Ende 2006 wurde beschlossen, die im Rahmen des Erwerbs des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola übernommenen Mietflächen in der Nähe von Detroit, USA, ab 2007 nicht weiter zu nutzen. Der zugehörige Mietvertrag läuft erst Ende 2025 aus. Da eine Untervermietung nicht möglich ist, wurde eine weitere Rückstellung in den übrigen Aufwendungen im Jahr 2007 in Höhe von 5,2 Mio € (Vj. 11,5 Mio €) gebildet.

Die Position „Übrige“ beinhaltet zudem insbesondere Aufwendungen für Mitarbeiterbeteiligungsprogramme, Aktienoptionspläne sowie Integrationskosten Motorola.

Die sonstigen Erträge entfallen auf:

Mio €	2007	2006
Erträge aus der Auflösung von Vorsorgeverpflichtungen in den USA	42,0	108,8
Erträge aus der Veräußerung von Gesellschaften und Geschäftsbereichen	8,2	19,8
Negativer Unterschiedsbetrag aus dem Erwerb der Matador-Gruppe (Vj. Roulunds-Gruppe)	21,2	12,9
Erträge aus Anlageverkäufen	13,4	1,1
Erstattungen für Kundenwerkzeuge	13,6	12,3
Übrige	25,6	30,6
	124,0	185,5

Im Berichtszeitraum wurden die medizinischen Vorsorgepläne für die Gehaltsempfänger im Reifenbereich in den USA angepasst, indem die medizinischen Leistungen weiterhin begrenzt wurden. Dabei ergaben sich positive Ergebniseffekte in Höhe von 42,0 Mio €. Nach rechtlicher Einschätzung bedarf es für diese Anpassung keiner Zustimmung durch die betroffenen Angestellten bzw. Rentner.

Ende 2006 wurde in den USA allen Lohnempfängern im Reifenbereich einschließlich der bereits pensionierten ehemaligen Mitarbeiter angekündigt, dass ab Anfang 2007 die Obergrenze der medizinischen Vorsorgeleistungen weiter reduziert wird. Damit wurden diese Begünstigten auf eine einheitliche Vorsorgedeckung gebracht. Diese Plananpassungen führten im Vorjahr zu einer Auflösung der bisher gebildeten Rückstellung für Altersvorsorgeverpflichtungen in Höhe von 108,8 Mio €.

Aus der Veräußerung des Möbelfolien-Geschäfts des Geschäftsbereichs Benecke-Kaliko in 2007 ergab sich in der Division ContiTech ein Ertrag in Höhe von 8,2 Mio €. In diesem Zusammenhang fielen Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 4,7 Mio € an.

Im Jahr 2006 wurden die nordamerikanischen OTR-Aktivitäten an die Titan Tire Corporation, einem führenden Anbieter im OTR-Reifengeschäft, verkauft. Aus der Veräußerung entstand ein Gewinn von 19,1 Mio €.

Aus der Erstkonsolidierung der Matador-Gruppe in 2007 ergab sich ein Ertrag aus dem negativen Unterschiedsbetrag in Höhe von 21,2 Mio €. Gegenläufig wirkten Impairments für einen nicht genutzten Markennamen sowie ein in der bestehenden Form nicht weiter genutztes Kraftwerk in Höhe von 1,3 Mio €.

Im Jahr 2006 entstand aus der Erstkonsolidierung der Roulunds-Gruppe ein negativer Unterschiedsbetrag in Höhe von 12,9 Mio €.

Im Rahmen der Abwicklung der Restrukturierungsmaßnahmen im Reifenwerk Charlotte, USA, wurden im Berichtsjahr vor allem nicht verwendete Rückstellungen in Höhe von 3,1 Mio € aufgelöst.

Im Jahr 2006 waren alle Klagen von ehemaligen Mitarbeitern in Zusammenhang mit der Schließung des Werkes Gretz rechtskräftig abgewiesen worden. Die dafür gebildete Rückstellung in Höhe von 9,9 Mio € wurde im Vorjahr entsprechend aufgelöst.

Im Berichtszeitraum wurden Erstattungen für Kundenwerkzeuge in Höhe von 13,6 Mio € vereinnahmt (Vj. 12,3 Mio €).

Zudem wurden staatliche Zuschüsse, die nicht für Investitionen in das Anlagevermögen bestimmt waren, in Höhe von 6,5 Mio € (Vj. 7,3 Mio €) ergebniswirksam in der Position „Übrige“ sowie in Fixkostenpositionen vereinnahmt.

In den Aufwandspositionen der Gewinn- und Verlustrechnung sind insgesamt folgende Personalaufwendungen verrechnet:

Mio €	2007	2006
Löhne und Gehälter	2.967,3	2.585,5
Soziale Abgaben	577,0	530,3
Aufwendungen für Altersversorgung	108,4	59,4
	3.652,7	3.175,2

Der Anstieg der Personalaufwendungen ist insbesondere auf die Erstkonsolidierung der Siemens VDO im Dezember 2007 zurückzuführen. Die durchschnittliche Mitarbeiterzahl in 2007 betrug 93.895 (Vj. 81.603).

7. Beteiligungsergebnis

Mio €	2007	2006
Ergebnis assoziierter Unternehmen	19,0	21,4
Ergebnis aus übrigen Beteiligungen	6,4	8,1
Abschreibungen auf assoziierte Unternehmen	0,0	-3,2
Sonstige Finanzanlagen und Ausleihungen	-0,1	-0,1
Übriges Beteiligungsergebnis	6,3	4,8

Das Beteiligungsergebnis beinhaltet insbesondere die anteiligen Ergebnisse der nach der At Equity-Methode bilanzierten Unternehmen in Höhe von 19,0 Mio € (Vj.

21,4 Mio €). In 2007 beinhaltet dieses Ergebnis Wertminderungen in Höhe von 5,5 Mio € an der Drahtcord Saar KG.

8. Zinsergebnis

Mio €	2007	2006
Zinserträge	57,5	36,5
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-189,3	-104,0
Aufwand aus Finanzierungsleasing	-1,7	-5,0
Wandelanleihe	-9,8	-9,9
Gewinne/Verluste aus Fremdwährungsumrechnung	22,4	-37,9
Verluste/Gewinne aus Änderungen des Zeitwerts von Derivaten	-23,8	15,8
Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	-9,5	-6,1
Zinsaufwendungen	-211,7	-147,1
Zinsergebnis	-154,2	-110,6

Im Zinsergebnis 2007 sind aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages 0,2 Mio € Ausgleichszahlungen an außen stehende Anteilseigner der Conti-Tech AG ausgewiesen. Im Vorjahr betrugen die Ausgleichszahlungen an außen stehende Anteilseigner der Phoenix AG 3,8 Mio €.

Da die Continental AG den Kaufpreis für Siemens VDO erst Anfang Dezember 2007 an Siemens zahlte, sind die Auswirkungen der höheren Finanzverschuldung für das Zinsergebnis 2007 nur begrenzt ersichtlich.

9. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Ertragsteuern des Konzerns teilen sich auf das In- und Ausland wie folgt auf:

Mio €	2007	2006
Laufende Steuern Deutschland	-224,4	-282,7
Laufende Steuern Ausland	-302,6	-212,5
Latente Steuern Deutschland	12,1	19,4
Latente Steuern Ausland	43,2	-10,9
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-471,7	-486,7

Der durchschnittliche Steuersatz im Jahr 2007 betrug im Inland 39,2 % (Vj. 39,2 %). Dieser Steuersatz wurde unter Berücksichtigung eines Körperschaftsteuersatzes von

25,0 % (Vj. 25,0 %) sowie eines Solidaritätszuschlags von 5,5 % (Vj. 5,5 %) und eines Gewerbesteuersatzes von 17,3 % (Vj. 17,3 %) ermittelt.

Die Überleitung vom erwarteten zum ausgewiesenen Steueraufwand ergibt sich wie folgt:

Mio €	2007	2006
Erwarteter Steueraufwand zum inländischen Steuersatz	-596,5	-584,6
Besteuerungsunterschiede Ausland	125,8	92,0
Umkehrung von temporären Differenzen, die in der Vergangenheit nicht zum Ansatz aktiver latenter Steuern geführt haben	—	10,4
Unterlassener Ansatz von aktiven latenten Steuern aufgrund nicht hinreichend wahrscheinlicher Realisierung	-24,0	-81,0
Steuerlich nicht abzugsfähige Abschreibungen auf Goodwill	—	-0,2
Effekte aus Veräußerungen bzw. Wertminderungen von Geschäftseinheiten	—	-0,3
Realisierung von bisher nicht angesetzten aktiven latenten Steuern aus Verlustvorträgen	—	4,9
Erstmaliger Ansatz von aktiven latenten Steuern aufgrund wahrscheinlicher Realisierung	—	17,1
Negativer Unterschiedsbetrag Matador (Vj. Roulunds)	8,3	5,1
Förderungen und befristete Befreiungen	24,6	33,4
Effekte aus Änderungen des Steuersatzes	-1,5	1,4
Steuern für Vorjahre	3,5	16,2
Sonstiges	-11,9	-1,1
Ausgewiesener Steueraufwand	-471,7	-486,7
Steuerquote in %	31,0	32,6

Die durch den ausländischen Besteuerungsunterschied hervorgerufene Minderung des Steueraufwands ist im Wesentlichen auf den Geschäftsumfang in Osteuropa und Portugal zurückzuführen. Unter Berücksichtigung des Besteuerungsunterschieds ergibt sich die durchschnittliche Konzernsteuerquote.

Im Jahr 2007 gab es keine Umkehrungen von temporären Differenzen aus Sachverhalten, die in der Vergangenheit nicht zum Ansatz aktiver latenter Steuern geführt hatten. Im Jahr 2006 erfolgte die Umkehrung von temporären Differenzen hauptsächlich aus der Auflösung von Rückstellungen für Risiken im Zusammenhang mit der Schließung von Produktionsstandorten in vergangenen Jahren. Aufgrund der unwahrscheinlichen Realisierbarkeit waren keine aktiven latenten Steuern hierfür angesetzt worden.

Der Effekt aus dem unterlassenen Ansatz von aktiven latenten Steuern aufgrund nicht hinreichend wahrscheinlicher Realisierung ist gegenüber dem Vorjahr deutlich verringert und betrifft vor allem den Anstieg der Verlustvorträge in den USA sowie in Mexiko.

Im Jahr 2007 wurden Verlustvorträge in Höhe von 56,1 Mio € (Vj. 27,3 Mio €) in Anspruch genommen bzw. sind verfallen. Hieraus ergab sich keine Minderung des Steueraufwands (Vj. 4,9 Mio €), da hierfür bereits aktive latente Steuern in der Bilanz angesetzt waren bzw. wertberichtigt waren.

Durch die Abwertung aktiver Überhänge an latenten Steuern ergab sich insgesamt trotz Steuersatzsenkungen ein Steuerbelastungseffekt.

Die Steuererminderungen durch staatliche Förderprogramme und befristete Steuerbefreiungen haben sich im Vergleich zum Vorjahr insbesondere aufgrund von auslaufenden Förderprogrammen in Osteuropa verringert.

Die Steuern für Vorjahre betreffen in 2007 neben der Abwicklung von offenen Steuerpositionen aus dem Jahr 2006 die Erstattung von Steuern aufgrund eines positiv entschiedenen Rechtsbehelfsverfahrens. 2006 resultierten die Steuern für Vorjahre aus der Auflösung von laufenden und latenten Steuerrückstellungen für nicht mehr bestehende Risiken im Beteiligungsbereich im Wesentlichen im Zusammenhang mit der steuerlichen Berücksichtigung von Abschreibungen auf Goodwill.

Die Position Sonstiges beinhaltet hauptsächlich nicht abzugsfähige Aufwendungen. Sie ist für das Vorjahr bereinigt um den Effekt aus dem negativen Unterschiedsbetrag aus dem Erwerb der Roulunds Rubber-Gruppe dargestellt.

Erläuterungen zur Konzernbilanz

10. Goodwill und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Mio €	Goodwill	Selbsterstellte immaterielle Vermögenswerte	Erworbene immaterielle Vermögenswerte	Geleistete Anzahlungen	Summe sonstige immaterielle Vermögenswerte
Stand zum 01.01.2006					
Anschaffungs-/Herstellungskosten	1.744,0	27,2	437,6	9,3	474,1
Kumulierte Abschreibungen	320,2	19,6	331,6	—	351,2
Buchwerte	1.423,8	7,6	106,0	9,3	122,9
Nettoentwicklung 2006					
Buchwerte	1.423,8	7,6	106,0	9,3	122,9
Währungskursänderungen	-38,8	—	-4,9	0,1	-4,8
Zugänge	—	0,8	25,8	10,4	37,0
Zugänge aus Konsolidierungs- kreisänderungen	332,8	—	120,5	—	120,5
Umbuchungen	—	—	5,6	-5,6	—
Abgänge	—	—	1,1	—	1,1
Abschreibungen	—	3,4	49,3	—	52,7
Buchwerte	1.717,8	5,0	202,6	14,2	221,8
Stand zum 31.12.2006					
Anschaffungs-/Herstellungskosten	2.033,5	28,0	577,0	14,2	619,2
Kumulierte Abschreibungen	315,7	23,0	374,4	—	397,4
Buchwerte	1.717,8	5,0	202,6	14,2	221,8
Nettoentwicklung 2007					
Buchwerte	1.717,8	5,0	202,6	14,2	221,8
Währungskursänderungen	-54,9	0,2	-5,6	0,0	-5,4
Zugänge	—	7,3	41,9	15,2	64,4
Zugänge aus Konsolidierungs- kreisänderungen	5.630,4	—	2.808,0	—	2.808,0
Umbuchungen in „zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte“	—	—	-3,5	—	-3,5
Umbuchungen	—	—	10,5	-10,5	0,0
Abgänge	4,1	—	0,2	—	0,2
Abschreibungen	—	3,6	100,8	—	104,4
Wertminderungen	—	—	0,9	—	0,9
Buchwerte	7.289,2	8,9	2.952,0	18,9	2.979,8
Stand zum 31.12.2007					
Anschaffungs-/Herstellungskosten	7.595,1	25,3	3.375,1	18,9	3.419,3
Kumulierte Abschreibungen	305,9	16,4	423,1	—	439,5
Buchwerte	7.289,2	8,9	2.952,0	18,9	2.979,8

Aus den Erwerben der Siemens VDO, AP Italia und der Thermopol-Gruppe ist ein Goodwill in Höhe von insgesamt 5.630,4 Mio € entstanden. Der übrige ausgewiesene Buchwert des Goodwill entstand im Wesentlichen aus den Erwerben des Automobilelektronik-Geschäfts von

Motorola (2006), der Continental Teves (1998), Continental Temic (2001) und dem Erwerb der Phoenix AG (2004). Der Goodwill verteilt sich auf die einzelnen Konzerndivisionen wie folgt:

Mio €	31.12.2007	31.12.2006
Chassis & Safety	2.719,7	1.155,4
Powertrain	1.911,1	173,0
Interior	2.566,5	307,7
Pkw-Reifen	13,8	13,8
Nfz-Reifen	3,0	3,0
ContiTech	75,1	64,9
	7.289,2	1.717,8

In den selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten sind aktivierte Entwicklungskosten ausgewiesen. Von den im Jahr 2007 insgesamt angefallenen Entwicklungskosten erfüllten 7,3 Mio € (Vj. 0,8 Mio €) die Aktivierungsvoraussetzungen.

Die Zugänge in den erworbenen immateriellen Vermögenswerten aus Konsolidierungskreisänderungen betreffen im Wesentlichen die erworbenen Kundenbeziehungen und technologiebezogenen Vermögenswerte aus den Erwerben der Siemens VDO, AP Italia, der Thermopol-Gruppe und Matador.

Die restlichen Zugänge betreffen vor allem Software.

Die für die immateriellen Vermögenswerte angefallenen planmäßigen Abschreibungen in Höhe von 104,4 Mio € (Vj. 52,7 Mio €) sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung mit 83,5 Mio € (Vj. 42,2 Mio €) in den Her-

stellkosten und mit 20,9 Mio € (Vj. 10,5 Mio €) in den Verwaltungskosten enthalten.

In den erworbenen immateriellen Vermögenswerten sind Buchwerte in Höhe von 88,5 Mio € (Vj. 7,7 Mio €) enthalten, die keinen planmäßigen Abschreibungen unterliegen. Die Zugänge im Berichtsjahr betreffen insbesondere den Markennamen von VDO in Höhe von 71,4 Mio. €, den Markennamen von Matador in Höhe von 8,1 Mio. € und den Markennamen von Thermopol in Höhe von 1,5 Mio €.

Des Weiteren enthalten die erworbenen immateriellen Vermögenswerte zum 31. Dezember 2007 überwiegend Buchwerte für Software in Höhe von 88,4 Mio € (Vj. 65,2 Mio €), die planmäßig abgeschrieben werden.

Hinsichtlich der außerplanmäßigen Abschreibungen verweisen wir auf Anhang Nr. 6.

11. Sachanlagen

Mio €	Grundstücke und grund- stücksgleiche Rechte und Bauten	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Stand zum 01.01.2006					
Anschaffungs-/Herstellungskosten	1.627,9	5.812,6	981,0	488,7	8.910,2
Kumulierte Abschreibungen	786,7	4.130,0	719,9	5,8	5.642,4
Buchwerte	841,2	1.682,6	261,1	482,9	3.267,8
davon Finanzierungsleasing	43,0	0,6	1,7	—	45,3
davon als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	12,5	—	—	—	12,5
Nettoentwicklung 2006					
Buchwerte	841,2	1.682,6	261,1	482,9	3.267,8
Währungskursänderungen	-6,7	-21,1	-2,3	-10,4	-40,5
Zugänge	83,1	362,0	88,7	236,8	770,6
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen	109,7	86,9	34,9	23,2	254,7
Abgänge aus Konsolidierungskreisänderungen	0,2	—	—	1,8	2,0
Umbuchungen in „zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte“	-2,9	-9,0	-0,1	—	-12,0
Umbuchungen	88,5	218,1	36,8	-343,4	0,0
Abgänge	6,7	25,3	8,0	2,7	42,7
Abschreibungen	62,7	452,1	93,9	0,0	608,7
Wertminderungen	7,6	23,9	1,2	7,4	40,1
Wertaufholungen	0,7	1,2	—	—	1,9
Buchwerte	1.036,4	1.819,4	316,0	377,2	3.549,0
Stand zum 31.12.2006					
Anschaffungs-/Herstellungskosten	1.835,7	6.103,3	1.075,8	393,8	9.408,6
Kumulierte Abschreibungen	799,3	4.283,9	759,8	16,6	5.859,6
Buchwerte	1.036,4	1.819,4	316,0	377,2	3.549,0
davon Finanzierungsleasing	39,4	1,3	1,3	—	42,0
davon als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	17,9	—	—	—	17,9
Nettoentwicklung 2007					
Buchwerte	1.036,4	1.819,4	316,0	377,2	3.549,0
Währungskursänderungen	-20,1	-25,0	-2,3	-7,4	-54,8
Zugänge	39,1	340,3	89,4	372,7	841,5
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen	649,5	1.359,2	190,7	251,1	2.450,5
Abgänge aus Konsolidierungskreisänderungen	—	—	—	—	—
Umbuchungen in „zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte“	-12,0	-12,8	-2,0	-7,3	-34,1
Umbuchungen	36,5	253,7	9,1	-299,3	0,0
Abgänge	26,0	9,3	1,2	8,0	44,5
Abschreibungen	67,1	508,5	107,7	—	683,3
Wertminderungen	3,7	18,5	0,5	4,2	26,9
Wertaufholungen	0,7	—	—	—	0,7
Buchwerte	1.633,3	3.198,5	491,5	674,8	5.998,1
Stand zum 31.12.2007					
Anschaffungs-/Herstellungskosten	2.427,6	7.701,6	1.301,2	681,8	12.112,2
Kumulierte Abschreibungen	794,3	4.503,1	809,7	7,0	6.114,1
Buchwerte	1.633,3	3.198,5	491,5	674,8	5.998,1
davon Finanzierungsleasing	49,0	46,4	1,5	—	96,9
davon als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien	29,5	—	—	—	29,5

Die Zugänge zum Sachanlagevermögen aus Konsolidierungskreisänderungen resultierten im Wesentlichen aus der Erstkonsolidierung der Siemens VDO (2.299,2 Mio €), dem Erwerb der Thermopol-Gruppe (5,9 Mio €), der AP Italia (22,4 Mio €) und der Erstkonsolidierung von Matador (122,9 Mio €).

Die Division Chassis & Safety hat in die Erweiterung von Produktionskapazitäten für Brems- und Sicherheitssysteme in Amerika und Europa investiert. In der Division Powertrain wurde die Fertigungskapazität für Getriebe-steuergeräte weiter ausgebaut. Im Berichtsjahr hat die Division Interior insbesondere in den Aufbau von zusätzlichen Fertigungskapazitäten für Telematikprodukte in den USA investiert. Der Schwerpunkt der Investitionen in der Division Pkw-Reifen lag in den fortgesetzten Kapazitätserweiterungen in den europäischen Niedrigkostenstandorten Portugal, Rumänien und Tschechien. Die Investitionen im Bereich der Division Nfz-Reifen erfolgten zum Aufbau der Fertigungskapazitäten in Mt. Vernon, USA, und in Puchov, Slowakei. ContiTech hat den Schwerpunkt der Investitionen in den Ausbau der Standorte in Rumänien, Ungarn und Mexiko gelegt.

Hinsichtlich der außerplanmäßigen Abschreibungen verweisen wir auf Anhang Nr. 6.

Direkt von Anschaffungskosten abgesetzt wurden 10,0 Mio € (Vj. 13,1 Mio €) an staatlichen Investitionszuschüssen.

Die zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte betreffen im Wesentlichen Sachanlagen und kleinere zu veräußernde Aktivitäten.

Die Sachanlagen enthalten gemietete Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen, die wegen der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet werden. Im Wesentlichen handelt es sich um Verwaltungsgebäude und Fertigungsanlagen. Die Leasingverträge haben eine durchschnittliche Laufzeit von 20 Jahren für Gebäude und von fünf Jahren für technische Anlagen. Ihnen liegen Zinssätze zwischen 5,5 bzw. 8,6 % zugrunde. In den Verträgen sind im Wesentlichen keine Verlängerungs- noch Kaufoptionen vereinbart.

Die Grundstücke und Gebäude des Konzerns, die als Finanzinvestitionen gehalten werden, haben sich im Berichtsjahr wie folgt entwickelt:

Mio €	2007	2006
Anschaffungs-/Herstellungskosten zum 01.01.	27,8	19,0
Kumulierte Abschreibungen zum 01.01.	9,9	6,5
Nettoentwicklung		
Buchwerte zum 01.01.	17,9	12,5
Währungskursänderungen	0,0	0,0
Konsolidierungskreisänderungen	17,4	—
Zugänge	0,4	6,5
Abgänge	5,5	0,2
Abschreibungen	0,7	0,9
Buchwerte zum 31.12.	29,5	17,9
Anschaffungs-/Herstellungskosten zum 31.12.	39,7	27,8
Kumulierte Abschreibungen zum 31.12.	10,2	9,9

Die Marktwerte – nach dem Ertragswertverfahren bzw. auf der Grundlage von Bodenrichtwerten – der als Finanzinvestitionen gehaltenen Grundstücke und Gebäude betrugen zum 31. Dezember 2007 33,9 Mio € (Vj.

23,6 Mio €). Die Mieterträge im Jahr 2007 beliefen sich auf 3,7 Mio € (Vj. 4,4 Mio €), während die zuzurechnenden Instandhaltungskosten 2,7 Mio € (Vj. 3,1 Mio €) betrugen.

12. Assoziierte Unternehmen

Mio €	2007	2006
Stand 01.01.	121,9	122,7
Zugänge	0,7	—
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen	632,6	—
Abgänge	-1,0	—
Änderungen in der Konsolidierungsmethode	—	-9,5
Umbuchungen	0,0	—
Anteiliges Ergebnis	24,5	21,4
Wertminderungen	-5,5	-3,7
Erhaltene Dividende	-8,6	-9,0
Währungskurseffekte	1,8	0,0
Stand 31.12.	766,4	121,9

Die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen betreffen mit 627,3 Mio € im Rahmen des Erwerbs der Siemens VDO zum beizulegenden Zeitwert bilanzierte assoziierte Unternehmen, insbesondere die Hyundai Autonet Co. Ltd., Kyoungki-do, Korea, die S-Y-Systems Technologies Europe GmbH, Regensburg, die Emitec GmbH, Lohmar, die SAS Autosystemtechnik GmbH & Co. KG, Karlsruhe, und die Siemens VDO Automotive Huizhou Co. Ltd. Huizhou, China.

Aufgrund der Ergebnislage wurde die Beteiligung an der Drahtcord Saar KG in Höhe von 5,5 Mio € wertberichtigt; diese ist im Ergebnis aus assoziierten Unternehmen enthalten.

Im Vorjahr haben sich die Beteiligungsbuchwerte der assoziierten Unternehmen um 3,7 Mio € infolge der außerplanmäßigen Abschreibung der Anteile an der Sandusky Ltd., USA, reduziert; 0,5 Mio € hiervon entfielen auf den Goodwill.

Die Änderungen in der Konsolidierungsmethode im Vorjahr betrafen im Wesentlichen die Umgliederung der Barum Centrum Prag, Tschechien, in die verbundenen Unternehmen.

Die wesentlichen Anteile an assoziierten Unternehmen betreffen für die Automotive Divisionen die Hyundai Autonet Co. Ltd., Kyoungki-do, Korea, die S-Y-Systems Technologies Europe GmbH, Regensburg, die Emitec GmbH, Lohmar, die SAS Autosystemtechnik GmbH & Co. KG, Karlsruhe, die Siemens VDO Automotive Huizhou Co. Ltd. Huizhou, China, und Shanghai Automotive Brake Systems Co. Ltd., China; für die Reifenaktivitäten die Compania Ecuatoriana del Caucho, S.A., Ecuador, sowie die MC Projects B.V., Niederlande.

Aus den beiden letzten zur Verfügung stehenden Jahresabschlüssen dieser wesentlichen assoziierten Unternehmen lassen sich die folgenden ungeprüften zusammengefassten Kennzahlen ableiten (die Angabe der Kennzahlen erfolgt zu 100 %; die Vorjahreszahlen wurden vergleichbar dargestellt):

- ◊ Umsatzerlöse 4.961,6 Mio € (Vj. 4.521,6 Mio €)
- ◊ Jahresergebnis 107,8 Mio € (Vj. 100,3 Mio €)
- ◊ Bilanzsumme 1.749,3 Mio € (Vj. 1.547,6 Mio €)
- ◊ Schulden 776,6 Mio € (Vj. 974,3 Mio €).

13. Sonstige Finanzanlagen

Mio €	Anteile an verbundenen Unternehmen	Beteiligungen	Gesamt
Stand 01.01.2006	6,7	2,6	9,3
Währungskursänderungen	0,0	-0,2	-0,2
Zugänge	0,1	6,9	7,0
Umbuchungen	-0,7	0,0	-0,7
Stand 31.12.2006	6,1	9,3	15,4
Währungskursänderungen	0,0	-0,6	-0,6
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen	0,1	9,0	9,1
Zugänge	0,0	0,0	0,0
Abgänge	0,0	0,0	0,0
Umbuchungen	0,0	0,0	0,0
Abschreibungen	-0,1	0,0	-0,1
Stand 31.12.2007	6,1	17,7	23,8

Die sonstigen Finanzanlagen sind zu Anschaffungskosten bilanziert, da sich die beizulegenden Zeitwerte nicht verlässlich ermitteln lassen.

14. Latente Steuern

Die aktiven und passiven latenten Steuern setzen sich wie folgt zusammen:

Mio €	31.12.2007	31.12.2006
Immaterielle Vermögenswerte	-616,9	-192,3
Sachanlagen	-186,4	-124,9
Vorräte	28,1	22,1
Sonstige Vermögenswerte	-9,0	-34,4
Pensionsverpflichtungen abzgl. aktiver Saldo	112,5	61,2
Sonstige Rückstellungen	164,2	72,8
Finanzschulden	-7,5	39,2
Sonstige Unterschiede	38,7	53,0
Anrechenbare Steuerguthaben	28,4	26,9
Steuerliche Verlustvorträge	85,3	28,7
Nettobetrag der latenten Steuern	-362,6	-47,7
Aktive latente Steuern	162,6	141,4
Passive latente Steuern	525,2	189,1

Die Bewertung der latenten Steuern erfolgt gemäß IAS 12 zu dem Steuersatz, der für die Periode der erwarteten Realisierung der latenten Steuern anzuwenden sein wird. Aufgrund des Gesetzes zur Unternehmenssteuerreform 2008 reduziert sich der Körperschaftsteuersatz in Deutschland mit Wirkung zum 1. Januar 2008 auf 15,0 % (zzgl. 5,5 % Solidaritätszuschlag). Weiterhin sinkt auch

die durchschnittliche Gewerbesteuerbelastung auf ca. 14,1 %, während die Abziehbarkeit der Gewerbesteuer von der Bemessungsgrundlage der Körperschaftsteuer nunmehr ausgeschlossen ist. Die Bewertung der latenten Steuern in den deutschen Gesellschaften erfolgt daher zu 29,9 %.

Die Veränderung der latenten Steuern aus immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen sowie den sonstigen Rückstellungen ist im Wesentlichen begründet durch die Anpassungen im Rahmen des Siemens VDO-Erwerbs.

Die Finanzschulden sind im Vergleich zum Vorjahr gesondert und nicht mehr innerhalb der sonstigen Unterschiede dargestellt. Weiterhin werden die Bewertungsunterschiede aus Pensionsverpflichtungen und dem aktiven Saldo aus der Pensionsbewertung saldiert dargestellt.

2007 waren in einzelnen Konzerngesellschaften bzw. Organkreisen aktive latente Steuern in Summe von 63,8 Mio € (Vj. 51,8 Mio €) angesetzt, die sich aus laufenden Verlusten und aus einem aktiven Überhang latenter Steuern ergeben. Die Realisierbarkeit dieser aktiven latenten Steuern wird in Erwartung künftiger steuerpflichtiger Gewinne als ausreichend wahrscheinlich beurteilt.

Zum 31. Dezember 2007 bestehen im Konzern körperschaftsteuerliche Verlustvorräte in Höhe von 822,1 Mio € (Vj. 751,4 Mio €). Der Großteil der im Konzern vorhandenen Verlustvorräte entfällt auf Tochterge-

sellschaften im Ausland und ist überwiegend in der Vortragsfähigkeit begrenzt.

Insgesamt sind im Konzern 429,6 Mio € (Vj. 471,6 Mio €) aktive latente Steuern bisher nicht aktiviert worden, da ihre Nutzung zum heutigen Zeitpunkt als unzureichend wahrscheinlich angesehen wird. Davon entfallen 232,2 Mio € (Vj. 211,0 Mio €) auf Verlustvorräte insbesondere in den USA sowie in Mexiko.

Der Bestand latenter Steuern aus Posten, die direkt dem Eigenkapital belastet oder gutgeschrieben wurden, hat sich im Vergleich zum Vorjahr von 0,3 Mio € auf 0,5 Mio € erhöht.

Die latenten Steuerverpflichtungen aus nicht ausgeschütteten ausländischen Ergebnissen belaufen sich insgesamt auf 47,8 Mio € (Vj. 50,4 Mio €). Hiervon wurden für Beträge, für die nicht auszuschließen ist, dass sie kurz- oder mittelfristig der Muttergesellschaft zufließen werden, passive latente Steuern in Höhe von 9,8 Mio € (Vj. 13,0 Mio €) berücksichtigt. Die Reduzierung gegenüber dem Vorjahr ist auf den für das Inland ab 2008 geltenden geringeren Steuersatz zurückzuführen.

15. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Mio €	31.12.2007		31.12.2006	
	Restlaufzeiten		Restlaufzeiten	
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	bis 1 Jahr	über 1 Jahr
Forderungen und Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	43,6	9,9	26,4	0,4
Ausleihungen an Dritte	—	37,7	—	34,4
Forderungen gegen Mitarbeiter	16,0	—	5,4	—
Forderungen gegenüber Lieferanten	2,9	—	3,8	—
Forderungen aus dem Verkauf von Kundenwerkzeugen	35,0	—	24,1	—
Übrige finanzielle Forderungen	92,8	0,4	67,2	11,6
	190,3	48,0	126,9	46,4

Die Buchwerte der sonstigen finanziellen Vermögenswerte entsprechen ihren Marktwerten. Die Forderungen gegen Mitarbeiter betreffen vor allem Abschlagszahlungen für noch nicht endgültig erfolgte Lohnabrechnungen sowie für geleistete Vorschüsse. In den übrigen finanziellen Forderungen sind 36,9 Mio € (Vj. 51,9 Mio €) aus Kaufpreisanpassungen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Gesellschaften enthalten. Aus dem Verkauf

von Anlagen und Geschäftsbereichen sind Forderungen in Höhe von 48,9 Mio € (Vj. 11,1 Mio €) enthalten.

Die Ausleihungen an Dritte betreffen im Wesentlichen Ausleihungen an Kunden in den USA in lokaler Währung und haben eine Laufzeit bis 2009 bzw. 2010. Der Effektivzinssatz beträgt 5,9 %. Die Ausleihungen an Dritte beinhalten zudem Mieterdarlehen an einzelnen Liegenschaften.

16. Sonstige Vermögenswerte

Mio €	31.12.2007		31.12.2006	
	Restlaufzeit bis 1 Jahr über 1 Jahr		Restlaufzeit bis 1 Jahr über 1 Jahr	
Steuererstattungsansprüche (Umsatz- und sonstige Steuern)	351,0	—	189,9	—
Rechnungsabgrenzungsposten	65,3	—	38,2	—
Übrige	161,0	19,0	55,3	0,9
	577,3	19,0	283,4	0,9

Der Anstieg der sonstigen Vermögenswerte ist insbesondere durch die Akquisition der Siemens VDO bedingt.

Ausfallrisiken der sonstigen Vermögenswerte wurden durch Wertberichtigungen in Höhe von 4,2 Mio € (Vj. 1,8 Mio €) berücksichtigt.

17. Vorräte

Mio €	31.12.2007	31.12.2006
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	896,2	511,8
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	335,5	179,7
Fertige Erzeugnisse und Waren	1.313,0	904,0
Geleistete Anzahlungen	13,0	8,1
Erhaltene Anzahlungen	-21,8	-6,4
	2.535,9	1.597,2

Die Wertminderungen auf Vorräte betrugen im Berichtsjahr 41,1 Mio € (Vj. 89,4 Mio €). Im Vorratsbestand sind wertberichtigte Vorräte (Bruttobestände) von 150,0 Mio € (Vj. 140,6 Mio €) enthalten.

Der Anstieg der Vorräte ist insbesondere durch die Akquisition der Siemens VDO bedingt.

18. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio €	31.12.2007	31.12.2006
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.059,1	2.427,4
Wertberichtigungen	-115,5	-87,1
	3.943,6	2.340,3

Die Buchwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen nach Wertberichtigungen entsprechen ihren Marktwerten.

Der Konzern hat den Einzelwertberichtigungen sowie den Wertberichtigungen auf Portfoliobasis auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen während des Geschäftsjahres 2007 einen Betrag in Höhe von 19,7 Mio € (Vj. 21,2 Mio €) zugeführt. Im gleichen Zeitraum kam es zu einer Inanspruchnahme von in Vorjahren gebildeten Wertberichtigungen in Höhe von 20,7 Mio € (Vj. 21,3 Mio €) sowie zu einer Auflösung von 4,8 Mio € (Vj. 11,7 Mio €). Der Saldo aus Zuführungen und Auflösungen von Wertberichtigungen wurde in der Gewinn- und Verlustrechnung in den sonstigen Aufwendungen erfasst. Die Zugänge aus Konsolidierungskreisveränderungen betrugen 37,1 Mio € (Vj. 4,7 Mio €), im Wesentlichen aus dem Erwerb der Siemens VDO. Ferner wurden 0,1 Mio € in „zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte“ umgebucht. Die Währungsumrechnungseffekte betrugen im Geschäftsjahr 2007 -2,6 Mio € (Vj. 3,8 Mio €).

Innerhalb der Forderungen sind zum 31. Dezember 2007 erstmalig Beträge in Höhe von 35,4 Mio € aus „Percentage-of-Completion“ enthalten, die ausschließlich auf Änderungen im Konsolidierungskreis durch die Akquisition der Siemens VDO zurückzuführen sind. Im Berichtszeitraum wurden keine diesbezüglichen Anzahlungen von Kunden erhalten. Die kumulierten Kosten und Gewinne der am Stichtag noch laufenden Fertigungsaufträge betrugen in 2007 -1,6 Mio € (Vj. keine) und sind im Zeitraum seit der Erstkonsolidierung der Siemens VDO angefallen.

Die Ermittlung der Risikovorsorge erfolgt nach konzern-einheitlichen Maßstäben. Die Kundenbeziehungen werden in regelmäßigen Zeitabständen analysiert. Dabei wird bei zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten zwischen Einzelwertberichtigung und Portfoliowertberichtigung differenziert. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, für die Einzelwertberichti-

gungen zu bilden sind, werden bei der Ermittlung der Portfoliowertberichtigung nicht berücksichtigt.

Die Wertberichtigung zweifelhafter Forderungen umfasst im Wesentlichen Maße Einschätzungen und Beurteilungen einzelner Forderungen, die auf der Kreditwürdigkeit des jeweiligen Kunden, aktuellen Konjunkturentwicklungen und der Analyse historischer Forderungsausfälle beruhen.

Das im Juli 2004 durch die West LB arrangierte Forderungsverkaufsprogramm mit einem Volumen von 350,0 Mio € können die Continental AG, Hannover, Continental Teves AG & Co. oHG, Frankfurt am Main, und Conti Temic microelectronic GmbH, Nürnberg, in Anspruch nehmen. Das Programm hat eine Laufzeit bis Juli 2009 und wurde zum Bilanzstichtag von allen teilnehmenden Gesellschaften genutzt.

Zum 31. Dezember 2007 haben die betreffenden Gesellschaften 221,4 Mio € Forderungen im Rahmen dieses Programms verkauft (Vj. 22,8 Mio €). Sämtliche verkauften Forderungen werden weiterhin in der Bilanz als Vermögenswert angesetzt, da die mit den Forderungen verbundenen Risiken und Chancen, insbesondere das Bonitäts- und Ausfallrisiko, nicht vollständig übertragen wurden. Sämtliche Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

Die mit den verkauften Forderungen im Zusammenhang stehenden Verbindlichkeiten betragen 279,2 Mio € (Vj. 22,8 Mio €). Die Verbindlichkeiten sind im Unterschied zu dem Bestand der verkauften Forderungen nicht um die zum Stichtag bereits beglichenen Forderungen reduziert; insgesamt waren 127,9 Mio € (Vj. 0,0 Mio €) Zahlungseingänge zu verzeichnen.

Im Mai 2006 wurde ein Forderungsverkaufsprogramm über 250,0 Mio US-Dollar auf revolvingender Basis mit der Wachovia Capital Markets, LLC, als Arrangeur und Administrator des Programms abgeschlossen, wonach Continental Tire North America, Inc., und Continental Teves, Inc., USA, Forderungen aus Lieferungen und

Leistungen an eine Zweckgesellschaft der Wachovia verkaufen können. Das Programm hat eine Laufzeit von fünf Jahren und wurde zum 31. Dezember 2007 nicht in Anspruch genommen.

Im Geschäftsjahr 2007 wurden bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen mit einem Buchwert in Höhe von 0,4 Mio € (Vorjahr 0,4 Mio €) die Vertragskonditionen neu verhandelt, da sonst eine Überfälligkeit entstanden wäre. Im Wesentlichen wurde eine Verlängerung des Zahlungsziels vorgenommen.

Die nicht wertgeminderten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gliedern sich zu den Abschlussstichtagen in folgende Laufzeitbänder:

Mio €		davon: davon: in den folgenden Zeitbändern überfällig						
	Buchwert ¹	noch nicht fällig	weniger als 15 Tage	15 - 29 Tage	30 - 59 Tage	60 - 89 Tage	90 - 119 Tage	mehr als 120 Tage
31.12.2007								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.019,9	3.465,5	231,1	116,7	93,7	37,7	22,9	52,3
31.12.2006								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.370,3	2.129,3	84,5	78,4	30,5	16,9	11,9	18,8

¹ Die Differenz zur vorherigen Tabelle in Höhe von 39,2 Mio € in 2007 (Vj. 57,1 Mio €) resultiert aus den einzelwertberichteten Forderungen.

19. Flüssige Mittel

Die als flüssige Mittel ausgewiesenen Zahlungsmittelbestände umfassen sämtliche Barmittel und Sichteinlagen. Als Zahlungsmitteläquivalente gelten kurzfristige, äußerst

liquide Finanzinvestitionen, die jederzeit in bestimmte Zahlungsmittelbeträge umgewandelt werden können und nur unwesentlichen Wertschwankungen unterliegen.

20. Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte

Mio €	2007	2006
Vermögenswerte der zur Veräußerung bestimmten Geschäftsbereiche	584,9	—
Zur Veräußerung bestimmte Sachanlagen	12,9	14,3
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	597,8	14,3

Die zur Veräußerung bestimmten Geschäftsbereiche betreffen im Wesentlichen die zum Verkauf stehenden Elektromotoren-Aktivitäten und weitere Aktivitäten. Sie sind mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert vor Klassifi-

zierung der Sachgesamtheit als zur Veräußerung bestimmter Vermögenswert und dem Nettozeitwert bewertet. Die entsprechenden Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

Mio €	2007
Anlagevermögen	263,8
Vorräte	105,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	193,2
Sonstiges Umlaufvermögen	19,4
Flüssige Mittel	3,3
	584,9

Anhang Nr. 31 enthält eine Übersicht der zur Veräußerung bestimmten Verbindlichkeiten.

21. Eigenkapital

Anzahl der im Umlauf befindlichen Aktien in Stück	2007	2006
Am 01.01.	146.529.127	145.864.709
Veränderung durch Wandlungen und Optionsausübungen	530.044	664.418
Barkapitalerhöhung	14.652.912	—
Am 31.12.	161.712.083	146.529.127

Im Rahmen der Finanzierung des Erwerbs der Siemens VDO hat die Continental AG am 30. Oktober 2007 eine Kapitalerhöhung gegen Bareinlagen über knapp 10 % der ausstehenden Aktien unter Ausschluss des Bezugsrechts durchgeführt. Dabei wurden 14.652.912 Aktien zu einem Preis von 101,00 € je Aktie bei institutionellen Anlegern platziert und das gezeichnete Kapital um 37,5 Mio € (Vj. - Mio €) erhöht. Das gezeichnete Kapital stieg gegenüber dem Vorjahr zudem durch Ausübung von Wandlungsrechten um 0,1 Mio € (Vj. 1,1 Mio €) und durch Ausübung von Bezugsrechten um 1,3 Mio € (Vj. 0,6 Mio €).

Das Grundkapital der Gesellschaft zum Bilanzstichtag beträgt somit 413.982.932,48 € (Vj. 375.114.565,12 €) und ist eingeteilt in 161.712.083 (Vj. 146.529.127) auf den Inhaber lautende Stückaktien.

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 24. April 2007 stand dem Unternehmen ein genehmigtes Kapital in Höhe von ursprünglich 187,5 Mio € zur Ausgabe neuer Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen bis zum 23. April 2012 zur Verfügung. Durch die 2007 erfolgte Ausgabe neuer Aktien gegen Bareinlagen verringerte sich dieses genehmigte Kapital auf 150,0 Mio € entsprechend 58.589.275 Aktien.

Aus dem 1999 aufgelegten Aktienoptionsplan für Vorstände und Führungskräfte wurden insgesamt 1.381.840 Bezugsrechte emittiert, die jeweils zum Bezug einer Aktie berechtigen. Von den emittierten Bezugsrechten sind 10.000 (Vj. 61.500) noch offen. 2007 wurden 51.500 Aktien (Vj. 228.090) ausgegeben, während keine Bezugsrechte verfallen sind (Vj. 6.000). Die Ermächtigung zur Ausgabe von Bezugsrechten aus dem Aktienoptionsplan 1999 war bis zum 1. September 2004 befristet, sodass weitere Bezugsrechte aus diesem Programm nicht mehr ausgegeben werden können.

Die Hauptversammlung hat am 14. Mai 2004 den Aktienoptionsplan 2004 für Vorstände und Führungskräfte beschlossen. Der Aktienoptionsplan 2004 endet zum 13. Mai 2009 und ermächtigt den Vorstand zur Gewährung von insgesamt 3.936.000 Bezugsrechten, die jeweils zum Bezug einer Aktie berechtigen. 2007 wurden 859.880 (Vj. 810.850) Bezugsrechte emittiert, 462.750 wurden ausgeübt (Vj. 0) und 116.300 sind verfallen (Vj. 44.750). Von den insgesamt 3.058.180 (Vj. 2.198.300) ausgegebenen Bezugsrechten sind somit 2.350.980 (Vj. 2.070.150) noch offen, 244.450 (Vj. 128.150) Bezugsrechte sind insgesamt verfallen.

Am 19. Mai 2004 wurde eine Wandelanleihe von nominal 400,0 Mio € über die Conti-Gummi Finance B.V., Amsterdam, Niederlande, begeben. Die Wandelanleihe

hat eine Laufzeit bis zum 19. Mai 2011 und ist mit einem Kupon von 1,625 % ausgestattet. Das Wandlungsrecht beinhaltete ursprünglich den Umtausch in Aktien der Continental AG zum Preis von je 51,00 €; damit hätten insgesamt 7.843.137 nennwertlose Stückaktien bezogen werden können. Die für die Geschäftsjahre 2004 bis 2006 beschlossenen Dividendenerhöhungen haben gemäß den Anleihebedingungen zu Anpassungen des Wandlungsverhältnisses geführt. Das Wandlungsverhältnis entspricht nunmehr einem Wandlungspreis von 50,05 € (Vj. 50,65 €) und berechtigt somit – nach Berücksichtigung bislang ausgeübter Wandlungsrechte – zum Bezug von insgesamt 7.534.917 nennwertlosen Stückaktien entsprechend einem bedingten Kapital von 19,3 Mio €. Weitere Minderungen des Wandlungspreises aufgrund künftiger Ausschüttungen können zu einer höheren Inanspruchnahme des bedingten Kapitals führen. 2007 wurden Wandlungsrechte in Höhe von 0,8 Mio € ausgeübt und führten zur Ausgabe von 15.794 Aktien.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 1. Juni 1999 darf das Grundkapital für die Gewährung von Bezugsrechten aus dem Aktienoptionsplan 1999 um bis zu 4,0 Mio € bedingt erhöht werden.

Das Grundkapital wurde ferner durch Beschluss der Hauptversammlung vom 23. Mai 2001 für die Gewährung von Wandel- und Optionsrechten aus bis zum

22. Mai 2006 zu begebenen Wandel- bzw. Options-schuldverschreibungen ursprünglich um 140,0 Mio € bedingt erhöht. Hiervon können nach dem Beschluss der Hauptversammlung vom 14. Mai 2004 zudem 6,3 Mio € für die Bedienung von Bezugsrechten im Rahmen des Aktienoptionsplans 2004 verwendet werden. Die Hauptversammlung vom 5. Mai 2006 hat beschlossen, dieses bedingte Kapital teilweise aufzuheben und von 140,0 Mio € auf 31,9 Mio € herabzusetzen sowie das Grundkapital für die Gewährung von Wandel- und Optionsrechten aus bis zum 4. Mai 2011 auszugebenden Wandel- und Optionsschuldverschreibungen um 149,0 Mio € bedingt zu erhöhen. Die Herabsetzung des bedingten Kapitals ist am 14. Juni 2007 und das neue bedingte Kapital am 17. August 2007 in das Handelsregister eingetragen worden. Aufgrund einer Anfechtungsklage hat das Landgericht Hannover mit Urteil vom 22. Februar 2007 den Beschluss der Hauptversammlung zur bedingten Kapitalerhöhung für nichtig erklärt. Gegen dieses Urteil des Landgerichts hat die Gesellschaft zunächst Berufung beim Oberlandesgericht Celle und gegen dessen zurückweisendes Urteil nunmehr Revision beim Bundesgerichtshof eingelegt.

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 14. Mai 2004 wurde das Grundkapital um 3,8 Mio € für die Gewährung von Bezugsrechten im Rahmen des Aktienoptionsplans 2004 bedingt erhöht.

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

Tsd €

Bedingtes Kapital 01.01.2007	29.006
Zugänge	149.229
Ausübung von Wandlungs- und Bezugsrechten	-1.357
Verfall von ausgegebenen Bezugsrechten	-297
Bedingtes Kapital 31.12.2007	176.581

Nach dem Aktiengesetz bemessen sich die an die Aktionäre ausschüttbaren Dividenden nach dem im Jahresabschluss der Continental AG gemäß deutschem Handelsrecht ausgewiesenen Bilanzgewinn zum 31. Dezember 2007 in Höhe von 336,7 Mio €. Der Hauptversammlung wird eine Ausschüttung von 2,00 € pro Aktie für das Jahr

2007 vorgeschlagen. Unter der Annahme, dass die Hauptversammlung der vorgeschlagenen Dividende zustimmt, beträgt die Ausschüttungssumme 323,4 Mio €, das entspricht 31,7 % des Konzernergebnisses den Anteilseignern zuzurechnen. Im Jahr 2007 wurde für 2006 eine Dividende von 2,00 € pro Aktie ausgeschüttet.

22. Aktienorientierte Vergütung

Die Umsetzung der aktienorientierten Vergütungen im Geschäftsjahr 2007 ist im Rahmen der Ausführungen zum Eigenkapital unter Anhang Nr. 21 erläutert.

Die Aufwendungen aus den Aktienoptionsplänen werden im Personalaufwand erfasst und betrugen 2007 18,9 Mio € (Vj. 13,7 Mio €).

Variabler Aktienoptionsplan 1999

Mit Zustimmung der Hauptversammlung vom 1. Juni 1999 hat die Continental AG einen variablen Aktienoptionsplan (Aktienoptionsplan 1999) zur Gewährung von Bezugsrechten an Personen aus dem Kreis der oberen Führungskräfte sowie für den Vorstand eingeführt. Die nach diesem Plan gewährten Optionen berechtigen jeweils zum Bezug einer Aktie. Nach Ablauf einer Sperrfrist von drei Jahren, beginnend mit dem Datum des Vorstandsbeschlusses (bzw. Aufsichtsratsbeschlusses) über die Zuteilung, können die Aktienoptionen in den darauf folgenden zwei Jahren innerhalb bestimmter Ausübungsfenster ausgeübt, d.h. die entsprechende Anzahl Aktien der Continental AG bezogen werden.

Als Voraussetzung für die Ausübung der Bezugsrechte enthalten die variablen Aktienoptionspläne der Continental AG ein Erfolgsziel. Danach ist für die Ausübung erforderlich, dass der durchschnittliche Börsenkurs der Continental-Aktie in der Xetra-Schlussauktion der Frankfurter Wertpapierbörse während der letzten zehn Handelstage vor einem Ausübungsfenster mindestens 15 % (= Ausübungshürde) über dem durchschnittlichen Schlusskurs der letzten zehn Handelstage vor dem Ausgabetag gelegen hat.

Die Höhe des Ausübungspreises variiert in Höhe eines Outperformance- sowie eines Performance- Abschlages. Der Outperformance-Abschlag wird auf Basis der Entwicklung der Continental-Aktie im Vergleich zur Entwicklung des MDAX ermittelt. Der Performance-Abschlag errechnet sich in Abhängigkeit von der relativen Veränderung der EBIT-Marge des Konzerns.

Die ausgegebenen Bezugsrechte werden mittels des Monte-Carlo-Simulationsmodells bewertet. Dieses Mo-

dell gewährleistet eine realitätsnahe Berücksichtigung der Auswirkungen des Erfolgszieles sowie des Performance- und des Outperformance-Abschlages. Das Modell simuliert dabei den Kurs der Continental-Aktie sowie den Kurs des MDAX, um die Outperformance der Continental-Aktie gegenüber dem Vergleichsindex und die Steigerung des durchschnittlichen Schlusskurses der Continental-Aktie gegenüber dem Referenzkurs abzubilden.

Die Anpassung des Ausübungspreises durch die Outperformance der Continental-Aktie im Vergleich zum MDAX ist nach IFRS eine sogenannte Market Condition und wird nur in der Bewertung zum Ausgabetag berücksichtigt. Die Anpassung des Ausübungspreises an die Entwicklung der Umsatz-Rendite (EBIT in % vom Umsatz) des Continental-Konzerns ist nach IFRS eine sogenannte Performance Condition. Für die Bewertung zum Ausgabetag wird kein entsprechender Abschlag berücksichtigt. Für Bewertungsstichtage, die nach dem Ausgabetag liegen, wird aufgrund neu ermittelter Kennzahlen nach unabhängigen Analystenschätzungen unter Beibehaltung der übrigen Parameter die Bewertung zum Ausgabetag erneut vorgenommen.

Das verwendete Modell berücksichtigt die Möglichkeit der vorzeitigen Ausübung der Optionen in all den Fällen, in denen der angepasste Ausübungspreis die Schwelle von 50 % des Referenzkurses unterschreiten würde und soweit das Erfolgsziel während der Ausübungsfenster erreicht ist. Darüber hinaus wird im Modell auf der Basis von Erfahrungswerten die sofortige Ausübung nach Ablauf der Sperrfrist von aus dem Konzern ausgeschiedenen Optionsberechtigten unterstellt.

Die erwarteten Dividenden, die für jedes Laufzeitjahr der Optionen im Modell angesetzt werden, basieren auf veröffentlichten Schätzungen von Analysten.

Für die Volatilität und Korrelation wurden die historischen Volatilitäten und die historische Korrelation herangezogen. Die Ermittlung erfolgt auf der Basis von Schlusskursen für die Continental-Aktie und den MDAX-Index zum Bilanzstichtag. Der Betrachtungshorizont umfasst die jeweilige Restlaufzeit der Optionsrechte.

Aktienoptionsplan 1999

Mio €	2007		2006	
	Anzahl der Bezugsrechte	Durchschnittlicher Ausübungspreis	Anzahl der Bezugsrechte	Durchschnittlicher Ausübungspreis
	1.000 Stück	€/Stück	1.000 Stück	€/Stück
Bestand am 01.01.	61,5	21,05	295,6	21,08
Ausgeübt ¹	51,5	21,03	228,1	21,09
Verfallen	—	—	6,0	21,14
Noch bestehend am 31.12.	10,0	21,14	61,5	21,05
Ausübbar am 31.12.	10,0	9,19	61,5	9,15

¹ Nach Abzug der Performance- und Outperformance-Abschläge betrug der durchschnittliche Ausübungspreis 9,15 € (Vj. 9,17 €).

Der gewichtete Durchschnitt der restlichen Vertragslaufzeit beträgt sechs Monate (Vj. ein Jahr und vier Monate).

Variabler Aktienoptionsplan 2004

Mit Zustimmung der Hauptversammlung vom 14. Mai 2004 hat die Continental AG erneut einen variablen Aktienoptionsplan (Aktienoptionsplan 2004) eingeführt, der den Aktienoptionsplan 1999 ersetzt. Der Plan entspricht in den Grundzügen dem im Jahr 1999 entwickelten Aktienoptionsplan. Unterschiede bestehen insoweit, als bei der Berechnung des Ausübungspreises auch

Zuschläge aufgrund einer negativen Entwicklung der Continental-Aktie im Vergleich zum Referenzkurs möglich sind und dass bei der Ermittlung der Outperformance die Entwicklung gegenüber dem DAX anstelle des MDAX zugrunde gelegt wird. Weiterhin wurde eine Höchstgrenze der erzielbaren Vermögensvorteile der Bezugsberechtigten eingeführt.

Aktienoptionsplan 2004

Mio €	2007		2006	
	Anzahl der Bezugsrechte	Durchschnittlicher Ausübungspreis ¹	Anzahl der Bezugsrechte	Durchschnittlicher Ausübungspreis ¹
	1.000 Stück	€/Stück	1.000 Stück	€/Stück
Bestand am 01.01.	2.070,2	70,67	1.304,1	57,68
Ausgeübt ²	462,8	43,10	—	—
Gewährt	859,9	118,65	810,9	91,13
Verfallen	116,3	78,89	44,8	62,70
Noch bestehend am 31.12.	2.351,0	93,24	2.070,2	70,67
Ausübbar am 31.12.	74,3	18,74	—	—

¹ Für die noch nicht ausübaren Optionen wird hier die durchschnittliche Ausübungshürde angegeben.

² Nach Abzug der Performance- und Outperformance-Korrekturen betrug der durchschnittliche Ausübungspreis 18,74 €.

Die Prämissen für die Berechnung des Zeitwerts der jeweiligen Tranchen haben sich wie folgt entwickelt:

	2007	2006
Referenzkurs in €	103,17	79,24
Schlusskurs Continental in €	104,62	80,82
Schlusskurs DAX-Index	8.050,68	5.712,69
Risikofreier Anlagezinssatz (in %)	4,42	3,81
Volatilität Continental (in %)	29,19	32,39
Volatilität DAX (in %)	22,99	27,10
Korrelation Continental/DAX	0,55	0,52
Dividendenrendite (in %)	2,27	1,82
Laufzeit	5 Jahre	5 Jahre
Zeitwert zum Gewährungszeitpunkt in €	37,84	30,84
Zeitwert zum Bilanzstichtag 31.12.2007 in €	36,18	30,44
Zeitwert zum Bilanzstichtag 31.12.2006 in €	—	31,59

Der gewichtete Durchschnitt der restlichen Vertragslaufzeit beträgt drei Jahre und sechs Monate (Vj. drei Jahre und acht Monate).

23. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind insgesamt in folgenden Bilanzpositionen ausgewiesen:

Mio €	31.12.2007	31.12.2006
Pensionsrückstellungen (Verpflichtungen ohne Fonds sowie passiver Saldo aus Verpflichtungen und zugehörigen Fonds)	405,3	326,9
Rückstellungen für andere Versorgungsleistungen	191,8	178,8
Rückstellungen für ähnliche Verpflichtungen	91,5	19,9
Pensionsverpflichtungen	688,6	525,6
Aktiver Saldo aus Pensionsbewertung (Unterschied aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigen Fonds)	77,5	43,0

Pensionspläne

Der Continental-Konzern gewährt seinen Mitarbeitern betriebliche Altersversorgung in Form von leistungs- und beitragsorientierten Plänen innerhalb von allgemeinen Rahmenplänen sowie Einzelzusagen. Die Rückstellungen decken die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen, die insbesondere in Deutschland, den USA, Kanada, Großbritannien, der Schweiz, Österreich, Frankreich und Irland bestehen.

Für die wesentlichen Pensionspläne bestehen ausgelagerte Pensionsfonds, die zur kompletten bzw. teilweisen Finanzierung der Pensionsverpflichtungen dienen. Das Fondsvermögen darf ausschließlich für die Abwicklung

der Pensionsverpflichtungen verwendet werden. Die wesentlichen Fonds bestehen in Deutschland durch die 2006 erfolgte Erstdotierung eines Treuhandfonds im Rahmen eines Contractual Trust Arrangement (CTA), den USA und Großbritannien. Durch die Akquisition der Siemens VDO sind wesentliche Pensionsfonds in den Ländern Deutschland, USA, Kanada, Großbritannien und der Schweiz hinzugekommen. Im Rahmen der Integration der Siemens VDO wurde das von Siemens aufgelegte Trust Arrangement für deutsche Pensionsberechtigte an die rechtliche Konstruktion des CTA der Continental-Gruppe angepasst. Das Vermögen dieser Pensionsfonds wird mit den dazugehörigen Pensionsrückstellungen saldiert dargestellt.

Die Aktivwerte der Pensionsfonds beinhalten zudem insbesondere in Deutschland abgeschlossene Rückdeckungsversicherungen. Des Weiteren sind in Deutsch-

land bestehende Pensionskassen aufgrund bestimmter Haftungsrisiken gemäß IFRIC D 9 in der Überleitung der Pensionspläne enthalten.

Mio €	31.12.2007	31.12.2006
Pensionsrückstellungen (Verpflichtungen ohne Fonds sowie passiver Saldo aus Verpflichtungen und zugehörigen Fonds)	405,3	326,9
Aktiver Saldo aus Pensionsbewertung (Unterschied aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigen Fonds)	77,5	43,0
Nettobilanzbetrag	327,8	283,9

Die Pensionsrückstellungen haben sich gegenüber dem Vorjahr um 78,4 Mio € erhöht. Der aktive Saldo aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigen Fonds erhöhte sich um 34,5 Mio €. Beide Effekte wurden maßgeblich durch den Erwerb der Siemens VDO beeinflusst.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Aufteilung der Pensionsverpflichtungen nach Deutschland, den USA und Kanada, Großbritannien und übrigen Ländern sowie die Gesamtwerte für den Continental-Konzern. (In den folgenden Tabellen werden die USA mit Kanada wie folgt abgekürzt: USA/C)

Die Überleitung der Veränderungen des Anwartschaftsbarwertes und des Fondsvermögens am Beginn und am Ende des Berichtsjahres stellt sich wie folgt dar:

Mio €	2007					2006				
	D	USA/C	UK	Übrige	Gesamt	D	USA	UK	Übrige	Gesamt
Veränderungen des Anwartschaftsbarwertes										
Anwartschaftsbarwert am 01.01.	1.496,0	666,7	171,8	84,3	2.418,8	1.534,6	714,2	159,0	82,1	2.489,9
Währungskursdifferenzen	—	-63,6	-15,8	-0,5	-79,9	—	-74,5	3,6	-0,8	-71,7
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	34,4	2,5	4,3	4,4	45,6	28,9	4,0	4,0	3,7	40,6
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	63,8	37,4	8,7	4,3	114,2	59,6	39,2	7,9	3,7	110,4
Unverfallbare, rückwirkende Planänderungen	—	—	—	0,0	0,0	—	4,6	—	0,2	4,8
Verfallbare, rückwirkende Planänderungen	—	—	—	—	—	—	0,0	—	0,0	0,0
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aufgrund von Annahmeänderungen	-180,9	-17,6	-15,1	-12,6	-226,2	-57,1	0,8	-5,8	0,3	-61,8
Versicherungsmathematische Verluste/Gewinne aufgrund abweichender Ereignisse	3,4	7,4	-1,1	0,4	10,1	7,8	17,4	5,8	-0,5	30,5
Veränderungen aufgrund von Plankürzungen und -abgeltungen	-0,1	8,0	—	-0,3	7,6	-0,8	19,5	—	-0,8	17,9
Veränderungen im Konsolidierungskreis	302,4	293,5	50,8	83,4	730,1	0,0	-15,8	—	3,7	-12,1
Einzahlungen durch die Arbeitnehmer	—	—	1,5	0,3	1,8	—	0,0	1,5	0,3	1,8
Übrige Veränderungen	-1,1	1,1	-0,4	-0,1	-0,5	—	3,9	0,1	—	4,0
Pensionszahlungen	-76,8	-43,4	-5,3	-7,1	-132,6	-77,0	-46,6	-4,3	-7,6	-135,5
Anwartschaftsbarwert am 31.12.	1.641,1	892,0	199,4	156,5	2.889,0	1.496,0	666,7	171,8	84,3	2.418,8
Veränderungen des Fondsvermögens										
Fondsvermögen zum Zeitwert am 01.01.	1.087,3	643,7	150,8	25,3	1.907,1	463,9	708,7	130,6	23,5	1.326,7
Währungskursdifferenzen	—	-64,2	-16,0	0,1	-80,1	—	-73,0	3,1	-0,5	-70,4
Veränderungen im Konsolidierungskreis	276,5	277,5	69,5	66,5	690,0	1,3	-17,1	—	—	-15,8
Erwartete Erträge des Fondsvermögens	49,8	50,0	10,4	1,9	112,1	25,7	50,9	9,0	1,5	87,1
Versicherungsmathematische Verluste/Gewinne aus dem Fondsvermögen	-29,0	-0,9	1,4	-0,4	-28,9	-7,9	20,6	5,5	0,2	18,4
Einzahlungen durch die Arbeitgeber	1,0	20,1	6,0	3,3	30,4	631,7	0,2	4,3	2,5	638,7
Einzahlungen durch die Arbeitnehmer	—	—	1,5	0,3	1,8	—	—	1,5	0,2	1,7
Veränderungen aufgrund von Plankürzungen und -abgeltungen	—	—	—	-0,4	-0,4	—	—	—	-0,1	-0,1
Übrige Veränderungen	—	0,0	-0,3	-0,9	-1,2	—	—	1,1	-0,1	1,0
Pensionszahlungen	-28,4	-43,4	-5,3	-2,1	-79,2	-27,4	-46,6	-4,3	-1,9	-80,2
Fondsvermögen zum Zeitwert am 31.12.	1.357,2	882,8	218,0	93,6	2.551,6	1.087,3	643,7	150,8	25,3	1.907,1

Der Anwartschaftsbarwert zum 31.12.2007 bezieht sich mit 2.848,2 Mio € (Vj. 2.375,9 Mio €) auf Pläne, die ganz oder teilweise aus einem Fonds finanziert sind, und mit 40,8 Mio € (Vj. 42,9 Mio €) auf Pläne, die nicht durch Fonds finanziert sind.

Die Pensionspläne in der Schweiz und in den Niederlanden, die mit der Siemens VDO erworben wurden, werden in der bisherigen Form nicht weitergeführt. Die Verpflichtungen werden an einen externen Finanzdienstleister ausgelagert.

Das Fondsvermögen in Deutschland beinhaltet Aktiva der CTAs in Höhe von 925,2 Mio € (Vj. 637,7 Mio €), der Pensionskassen in Höhe von 348,7 Mio € (Vj. 365,8 Mio €) sowie der Rückdeckungsversicherungen in Höhe von 83,3 Mio € (Vj. 83,8 Mio €). Die versicherungsmathematischen Verluste und Gewinne des Fondsvermögens in Deutschland resultieren aus den Pensionskassen mit -7,0 Mio € (Vj. -8,3 Mio €), der CTAs mit

-22,0 Mio € (Vj. 0,2 Mio €) und den Rückdeckungsversicherungen mit 0,0 Mio €, (Vj. 0,2 Mio €).

Die Continental AG führt in Deutschland Pensionskassen, die seit dem 1. Juli 1983 bzw. 1. März 1984 für Neueintritte geschlossen sind. Zum 31. Dezember 2007 verfügen die Pensionskassen über die erforderliche Deckungsrücklage; eine Nachschusspflicht der Continental AG besteht demnach nicht. Das gebundene Fondsvermögen wies zum 31. Dezember 2007 einen Zeitwert von 348,7 Mio € auf. Die Pensionskassen haben Tarife mit einem Rechnungszins von 3,50 %. Gemäß Betriebsrentengesetz haftet letztendlich die Continental AG für den Durchführungsweg der Pensionskasse, wonach es sich gemäß IFRIC D 9 um einen Defined-Benefit-Pensionsplan, der im Rahmen der Entwicklung der Pensionsrückstellungen auszuweisen ist, handelt. Da das Vermögen einschließlich der erwirtschafteten Erträge ausschließlich den Planmitgliedern zusteht, wird die Anwartschaftsverpflichtung in gleicher Höhe wie das vorhandene Vermögen zum Zeitwert angesetzt.

In der folgenden Tabelle ist die Überleitung des Finanzierungsstatus zu den in der Bilanz enthaltenen Beträgen dargestellt:

Mio €	31.12.2007					31.12.2006				
	D	USA/C	UK	Übrige	Gesamt	D	USA	UK	Übrige	Gesamt
Finanzierungsstatus ¹	-283,9	-9,2	18,6	-62,9	-337,4	-408,7	-23,0	-21,0	-59,0	-511,7
Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Verluste/Gewinne	-8,3	44,7	-4,9	1,3	32,8	142,7	60,9	12,5	11,4	227,5
Noch nicht berücksichtigte Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Planänderungen	—	0,2	—	0,0	0,2	—	0,3	—	0,0	0,3
Auswirkungen der Begrenzung des Vermögenswertes	—	-5,1	-18,4	—	-23,5	—	—	—	—	—
Umbuchungen in "zur Veräußerung bestimmte Verbindlichkeiten"	0,1	—	—	—	0,1	—	—	—	—	—
Bilanzbetrag	-292,1	30,6	-4,7	-61,6	-327,8	-266,0	38,2	-8,5	-47,6	-283,9
Der Bilanzbetrag ist in folgenden Bilanzposten enthalten:										
Aktiver Saldo aus Pensionsbewertung	8,2	64,6	2,2	2,5	77,5	—	41,5	0,9	0,6	43,0
Pensionsrückstellungen	-300,3	-34,0	-6,9	-64,1	-405,3	-266,0	-3,3	-9,4	-48,2	-326,9
Bilanzbetrag	-292,1	30,6	-4,7	-61,6	-327,8	-266,0	38,2	-8,5	-47,6	-283,9

¹ Differenz zwischen Fondsvermögen und Anwartschaftsbarwert.

Der Pensionsplan der Siemens VDO Automotive Ltd., Großbritannien, weist zum Ende des Geschäftsjahres ein Planvermögen aus, das höher als der Anwartschaftsbarwert ist. Der Ansatz eines solchen Aktivpostens ist beschränkt auf den Barwert des Nutzens, den der Konzern daraus ziehen kann (Asset Ceiling). Zum 30. November wie 31. Dezember 2007 entspricht dieser Barwert 0,0 €.

Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen notwendigen Prämissen – insbesondere für die Abzinsungsfaktoren, die langfristigen Entgeltsteigerungsraten sowie die erwartete langfristige Verzinsung des Fondsvermögens – werden länderspezifisch festgelegt.

In den wesentlichen Pensionsplänen werden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Faktoren verwendet:

Durchschnittliche Bewertungsfaktoren per 31.12. in %	2007				2006			
	D ¹	USA/C	UK	Übrige	D ¹	USA	UK	Übrige
Abzinsungsfaktor	5,60	5,73	5,90	6,05	4,40	5,75	5,00	4,82
Erwartete langfristige Verzinsung des Fondsvermögens	4,84	7,71	7,11	5,99	4,94	8,00	6,72	6,19
Langfristige Entgeltsteigerungsraten	3,00	3,43	3,75	3,49	3,00	3,50	3,50	3,50

¹ Ohne Berücksichtigung der Pensionskassen.

Die Netto-Pensionsaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio €	2007					2006				
	D	USA/C	UK	Übrige	Gesamt	D	USA	UK	Übrige	Gesamt
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	34,4	2,5	4,3	4,4	45,6	28,9	4,0	4,0	3,9	40,6
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	63,8	37,4	8,7	4,3	114,2	59,6	39,2	7,9	3,8	110,4
Erwartete Erträge des Fondsvermögens	-49,8	-50,0	-10,4	-1,9	-112,1	-25,7	-50,9	-9,0	-1,5	-87,1
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten/Gewinnen	2,4	1,3	—	-0,4	3,3	5,5	0,7	0,4	0,7	7,3
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen	0,0	0,1	—	0,0	0,1	—	0,5	—	0,2	0,7
Plankürzungen und -abgeltungen	0,0	8,0	—	0,0	8,0	-0,7	30,2	—	-0,7	28,8
Übrige Pensionsaufwendungen	—	-6,1	—	0,1	-6,0	—	12,1	—	—	12,1
Netto-Pensionsaufwendungen	50,8	-6,8	2,6	6,5	53,1	67,6	35,8	3,3	6,4	113,1

Die Plankürzungen und -abgeltungen des laufenden Jahres resultieren insbesondere aus Aufwendungen aus der Schließung des Standortes Chatham in Kanada zum 1. Juli 2008. In 2006 betrafen die Plankürzungen und

-abgeltungen insbesondere Aufwendungen aus der Gewährung zusätzlicher Pensionsansprüche im Rahmen der Stilllegung der Reifenproduktion an den Standorten Charlotte, USA, und Mayfield, USA.

Eine Veränderung des Diskontierungszinssatzes für die Abzinsung der Pensionsverpflichtungen um einen Prozentpunkt nach oben bzw. unten hätte zum Bilanzstichtag folgende Auswirkungen auf die Pensionsverpflichtungen gehabt:

Mio €	31.12.2007				31.12.2006			
	D ¹	USA/C	UK	Übrige	D ¹	USA	UK	Übrige
1% Erhöhung								
Auswirkungen auf die Dienstzeit- und Zinsaufwendungen	-2,1	1,5	-1,2	-0,4	0,5	-1,6	-0,9	-0,1
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	-142,1	-89,4	-33,7	-13,6	-137,2	-68,8	-30,0	-8,3
1% Verminderung								
Auswirkungen auf die Dienstzeit- und Zinsaufwendungen	1,9	-2,7	1,5	0,9	-1,4	2,1	1,0	1,0
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	177,0	106,3	43,9	26,8	170,1	85,8	38,6	14,0

¹ Ohne Berücksichtigung der Pensionskassen.

Veränderungen des Abzinsungsfaktors sowie des Gehalts- und Rententrends wirken sich aufgrund der finanzmathematischen Berechnungssystematik (insbesondere aufgrund des Zinseszineffektes) nicht linear auf die Höhe der Pensionsverpflichtungen (DBO „Defined Benefit Obligation“) aus. Deshalb ist die Wirkung auf die aus der DBO abgeleiteten Netto-Pensionsverpflichtungen infolge eines Anstiegs bzw. Rückgangs der finanzmathematischen Annahmen nicht betragsgleich. Entste-

hender zusätzlicher Dienstzeit- und Zinsaufwand wird mit einem negativen Vorzeichen dargestellt.

Pensionsfonds

Die Struktur des Konzern-Planvermögens basiert auf einer Asset-Liability-Managementstudie, in welche die prognostizierten Pensionsverpflichtungen und entsprechenden Planvermögen eingeflossen sind. Anlageausschüsse überprüfen regelmäßig die Investitionsentscheidungen und die Auswahl der externen Fondsmanager.

Die Portfoliostrukturen der Fondsvermögen der Pensionspläne zum Bewertungsstichtag für die Geschäftsjahre 2007 und 2006 sowie die Ziel-Portfoliostruktur für das Geschäftsjahr 2008 sind nachfolgender Darstellung zu entnehmen:

in %	Zielstruktur 2008				2007				2006			
Vermögenskategorie	D ¹	USA/C	UK	Übrige	D ¹	USA/C	UK	Übrige	D ¹	USA	UK	Übrige
Aktien	23	59	65	24	10	57	60	25	12	54	71	34
Festverzinsliche Wertpapiere	77	36	35	38	69	39	35	36	88	35	26	33
Immobilien	—	4	—	10	1	4	1	10	—	5	1	4
Flüssige Mittel und Sonstige	—	1	—	28	20	0	4	29	—	6	2	29
	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

¹ Die Portfoliostruktur des Fondsvermögens in Deutschland ist ohne die Pensionskassen aufgestellt, deren Vermögensanlage hauptsächlich in festverzinslichen Wertpapieren stattfindet.

Die erwartete langfristige Verzinsung des Fondsvermögens der einzelnen Vermögenskategorien für die Geschäftsjahre 2007 und 2006 stellt sich wie folgt dar:

in %	2007				2006			
Vermögenskategorie	D ¹	USA/C	UK	Übrige	D ¹	USA	UK	Übrige
Aktien	7,10	9,10	8,16	7,45	7,10	9,50	7,50	7,40
Festverzinsliche Wertpapiere	3,98	5,79	5,38	6,42	4,15	6,00	5,00	6,29
Immobilien	—	6,00	7,25	5,02	—	6,00	6,50	6,66
Flüssige Mittel und Sonstige	—	6,00	4,76	4,58	—	6,00	4,00	5,04
	4,84	7,71	7,11	5,99	4,94	8,00	6,72	6,19

¹ Die erwartete langfristige Verzinsung der einzelnen Vermögenskategorien des Fondsvermögens in Deutschland beinhaltet nicht die Renditeerwartungen der Pensionskassen, die in der Bandbreite der Rendite von langfristigen festverzinslichen Wertpapieren zwischen 4,00% und 4,50% liegen.

Stichtag für die Bewertung des Fondsvermögens ist jeweils der 31. Dezember.

Pensionsfonds

Einzahlungen durch den Arbeitgeber

Die folgende Tabelle zeigt die in bar geleisteten Einzahlungen des Unternehmens in die Pensionsfonds 2007 und 2006:

Mio €	2007					2006				
	D	USA/C	UK	Übrige	Gesamt	D	USA	UK	Übrige	Gesamt
Planmäßige Einzahlungen	1,0	0,0	6,0	3,3	10,3	1,7	0,2	4,3	2,5	8,7
Außerplanmäßige Einzahlungen	—	20,1	—	—	20,1	630,0	—	—	—	630,0

Die erwarteten Einzahlungen in die Pensionsfonds für 2008 betragen:

Mio €	2008 (erwartet)				
	D	USA/C	UK	Übrige	Gesamt
Planmäßige Einzahlungen	—	5,0	3,2	3,3	11,5

Die nachfolgende Übersicht enthält die im Berichtsjahr und die im Vorjahr geleisteten Pensionszahlungen sowie die für die kommenden fünf Geschäftsjahre erwarteten Zahlungen (nicht abgezinst):

Mio €	D	USA/C	UK	Übrige	Gesamt
Geleistete Pensionszahlungen					
2006	77,0	46,6	4,3	7,6	135,5
2007	76,8	43,4	5,3	7,1	132,6
Erwartete Pensionszahlungen					
2008	90,6	57,7	4,4	7,2	159,9
2009	102,7	58,1	5,1	4,8	170,7
2010	97,7	59,1	5,5	6,2	168,5
2011	102,9	60,0	6,5	6,6	176,0
2012	102,6	57,2	7,5	7,0	174,3
Summe der Jahre 2013 - 2017	513,9	310,6	49,6	37,0	911,1

Die erwarteten Pensionszahlungen ab 2008 betreffen sowohl Einmalzahlungen im Rahmen von Kapitalkontenplänen sowie kontinuierliche Rentenzahlungen. Bei einem Wahlrecht des Mitarbeiters auf eine einmalige Auszahlung der Rente bzw. auf monatliche Rentenzahlungen wurde unterstellt, dass die Zahlungen in einem Ein-

malbetrag geleistet werden. Zudem wurde bei der Ermittlung der zukünftigen Rentenzahlungen der erstmögliche Renteneintritt der entsprechenden Mitarbeiter unterstellt. Der tatsächliche Renteneintritt könnte später liegen und damit könnten die Rentenzahlungen in den jeweiligen Jahren geringer ausfallen.

Die Beträge für die laufende und die vier vorangegangenen Berichtsperioden lauten wie folgt:

Mio €	2007	2006	2005	2004	2003
Anwartschaftsbarwert	2.889,0	2.418,8	2.489,9	1.814,5	1.616,2
Fondsvermögen	2.551,6	1.907,1	1.326,7	696,8	650,6
Überschuss/Fehlbetrag	-337,4	-511,7	-1.163,2	-1.117,7	-965,6
Erfahrungsbedingte Anpassungen der Planschulden	-216,1	-31,3	215,9	107,8	93,5
Erfahrungsbedingte Anpassungen des Planvermögens	-28,9	18,4	12,3	2,6	71,5

Andere Versorgungsleistungen

Einige Tochtergesellschaften, vorwiegend in den USA und Kanada, gewähren ihren Mitarbeitern unter bestimmten Alters- bzw. Betriebszugehörigkeitsvoraussetzungen Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen für die Zeit nach der Pensionierung. Die Leis-

tungen und die Ansprüche darauf können modifiziert werden. Den gewerblichen Mitarbeitern der gewerkschaftlich organisierten Reifenwerke in den USA wird diese Art von Altersvorsorgezusagen im Rahmen von Tarifverträgen angeboten.

Mio €	2007	2006
Veränderung des Anwartschaftsbarwerts		
Anwartschaftsbarwert am 01.01.	188,3	327,3
Währungskursdifferenzen	-16,1	-28,3
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	1,7	2,5
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	10,3	17,7
Versicherungsmathematische Gewinne aufgrund von Annahmeänderungen	-6,8	-15,3
Versicherungsmathematische Verluste aufgrund abweichender Ereignisse	14,4	63,1
Unverfallbare, rückwirkende Planänderungen	—	-112,6
Verfallbare, rückwirkende Planänderungen	—	-24,8
Veränderungen aufgrund von Plankürzungen und -abgeltungen	-42,0	-5,1
Veränderungen im Konsolidierungskreis	72,0	-7,2
Übrige Veränderungen	3,7	—
Zahlungen für Versorgungsverpflichtungen	-16,7	-29,0
Anwartschaftsbarwert am 31.12.	208,8	188,3
Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Verluste	-36,3	-34,6
Noch nicht berücksichtigte Erträge aus rückwirkenden Planänderungen	19,3	25,1
Bilanzbetrag am 31.12.	191,8	178,8

Für diese Zusatzleistungen besteht kein gesondertes Fondsvermögen.

Die Erhöhung des Anwartschaftsbarwertes resultiert insbesondere aus dem Erwerb der VDO, wird jedoch durch die Plankürzungen in den USA teilweise kompensiert.

Ende 2006 wurde in den USA allen Lohnempfängern im Reifenbereich einschließlich der bereits pensionierten ehemaligen Mitarbeiter angekündigt, dass ab Anfang 2007 die Obergrenze der medizinischen Vorsorgeleistungen weiter reduziert wird. Damit wurden diese Begünstigten auf eine einheitliche Vorsorgedeckung gebracht. Diese Plananpassungen führten in 2006 zu einer Auflösung der bisher gebildeten Rückstellung für Altersvorsorgeverpflichtungen in Höhe von 108,8 Mio €. Gegen die Reduzierung der medizinischen Versorgungsleistungen hatten Betroffene Ende 2006 eine Sammelklage eingereicht. Jetzt steht eine Einigung bevor, nach der -vorbehaltlich der Genehmigung durch das Gericht- das Unternehmen eine einmalige Zahlung in Höhe von insgesamt 43,5 Mio € als Ausgleich zu leisten hat. Die Zahlung soll größtenteils im folgenden Jahr erfolgen, der ausste-

hende Restbetrag in Höhe von 14,3 Mio € in den nächsten sieben Jahren. Die um Währungskurseffekte bereinigte Rückstellung in Höhe von 43,5 Mio € ist unter den pensionsähnlichen Verpflichtungen innerhalb der Pensionsverpflichtungen erfasst.

Darüber hinaus werden in 2007 die medizinischen Vorsorgeleistungen für Angestellte einschließlich der bereits pensionierten ehemaligen Mitarbeiter begrenzt. Diese Plananpassung führte zu einem Ertrag in Höhe von 42,0 Mio €. Nach rechtlicher Einschätzung bedarf es für diese Anpassung keiner Zustimmung durch die betroffenen Angestellten bzw. Rentner.

Die zur Berechnung der Verpflichtungen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen gesetzten Prämissen für die Abzinsung sowie für die Steigerungsrate variieren entsprechend den Gegebenheiten in den USA. Es wurden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Faktoren verwendet:

Durchschnittliche Bewertungsfaktoren per 31.12. in %	2007	2006
Abzinsungsfaktor	5,78	5,75
Steigerungsrate der Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen im folgenden Jahr	9,72	10,00
Langfristige Steigerungsrate der Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen	4,93	5,00

Die Nettoaufwendungen der Verpflichtungen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio €	2007	2006
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	1,7	2,5
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtung	10,3	17,7
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten	2,4	0,5
Tilgung von unverfallbaren, rückwirkenden Planänderungen	-3,5	-112,6
Tilgungsbeträge von verfallbaren Planänderungen	—	-2,9
Plankürzungen und -abgeltungen	-42,0	-5,1
Übrige Aufwendungen	3,3	—
Nettoerträge	-27,8	-99,9

Die Erträge aus Plankürzungen und -abgeltungen resultieren aus der Plananpassung aufgrund der Reduzierung der Obergrenze der medizinischen Vorsorgeleistungen für Angestellte in den USA. Die Tilgungsbeträge von Planänderungen im Vorjahr erfolgten ebenfalls aufgrund der Ankündigung der weiteren Reduzierung der medizinischen Vorsorgeleistungen für Lohnempfänger.

Des Weiteren waren im Vorjahr Erträge von 5,1 Mio € im Wesentlichen im Zusammenhang mit der Restrukturierung der US-Reifenwerke entstanden.

Die folgende Tabelle zeigt die Auswirkungen aus einer 1 %igen Veränderung des Kostentrends auf die Gesundheitsfürsorge und die Lebensversicherungsverpflichtungen:

Mio €	2007	2006
1% Erhöhung		
Auswirkungen auf die Nettoaufwendungen	0,2	4,1
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	2,9	3,3
1% Verminderung		
Auswirkungen auf die Nettoaufwendungen	-0,2	-4,6
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	-2,5	-7,1

Eine Veränderung des oben angegebenen, bereits feststehenden Abzinsungsfaktors für die Ermittlung der Nettoaufwendungen der Verpflichtungen zu Gesund-

heitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen von jeweils einem Prozentpunkt hätte sich folgendermaßen auf die Nettoaufwendungen ausgewirkt:

Mio €	2007	2006
1% Erhöhung		
Auswirkungen auf die Dienstzeit- und Zinsaufwendungen	0,4	0,2
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	-22,7	-19,8
1% Verminderung		
Auswirkungen auf die Dienstzeit- und Zinsaufwendungen	-0,2	-0,4
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	25,2	22,1

Nachfolgende Übersicht enthält die im Berichtsjahr und die im Vorjahr für andere Versorgungsleistungen geleisteten Zahlungen sowie für die in den kommenden fünf Geschäftsjahren erwarteten Zahlungen (nicht abgezinst):

Geleistete Zahlungen für Versorgungsleistungen in Mio €

2006	29,0
2007	16,7
Erwartete Zahlungen für Versorgungsleistungen	
2008	13,5
2009	13,6
2010	13,7
2011	13,7
2012	13,7
2013 - 2017	68,9

Die Beträge für die laufende und die vier vorangegangenen Berichtsperioden lauten wie folgt:

Mio €	2007	2006	2005	2004	2003
Anwartschaftsbarwert	208,8	188,3	327,3	436,3	427,3
Fehlbetrag	-208,8	-188,3	-327,3	-436,3	-427,3
Erfahrungsbedingte Anpassungen der Planschulden	-7,6	47,8	-25,5	27,8	-8,9

Pensionsähnliche Verpflichtungen

Einige Konzerngesellschaften haben Zusagen erteilt, bei denen die Aufwendungen der Gesellschaft auf einem fixierten Prozentsatz der Vergütung basieren. Diese Ansprüche werden bei der Beendigung des Arbeitsverhältnisses ausgezahlt. Im Geschäftsjahr haben die Aufwendungen für diese Verpflichtungen 1,0 Mio € (Vj. 3,2 Mio €) betragen.

Die Rückstellung für pensionsähnliche Verpflichtungen ist insbesondere aufgrund der Einigung mit der US-amerikanischen Gewerkschaft auf eine Einmalzahlung in

Höhe von 43,5 Mio € angestiegen. Hierfür fielen in 2007 zusätzlich Aufwendungen in Höhe von 49,9 Mio € an. Ferner wurde die Rückstellung durch den Zugang der Siemens VDO erhöht.

Beitragsorientierte Pensionspläne

Der Aufwand für die beitragsorientierten Versorgungspläne (Defined Contribution), in die die Continental AG Einzahlungen leistet, ohne Berücksichtigung der Zahlungen an die gesetzlichen Rentenversicherungssysteme, betrug im Geschäftsjahr 25,3 Mio € (Vj. 28,9 Mio €).

24. Rückstellungen für sonstige Risiken

Mio €	31.12.2007		31.12.2006	
	Kurzfristig	Langfristig	Kurzfristig	Langfristig
Strukturrückstellungen	151,8	—	132,4	—
Prozess- und Umweltrisiken	—	164,1	—	162,9
Altersteilzeitrückstellungen	—	117,5	—	108,5
Jubiläumsrückstellungen	—	74,3	—	36,2
Gewährleistungen	471,6	—	288,3	—
Übrige Rückstellungen	219,2	110,1	113,0	25,6
Rückstellungen für sonstige Risiken	842,6	466,0	533,7	333,2

Die Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

Mio €	Struktur- rück- stellungen	Prozess- und Um- weltrisiken	Altersteil- zeitrück- stellungen	Jubiläums- rück- stellungen	Gewähr- leistungen	Übrige Rück- stellungen
Stand 01.01.2007	132,4	162,9	108,5	36,2	288,3	138,6
Zuführungen	28,6	67,2	25,6	10,4	62,5	69,2
Inanspruchnahmen	-27,0	-58,4	-48,0	-1,9	-69,3	-61,9
Änderungen im Konsolidierungskreis	30,6	4,6	41,6	35,6	230,8	211,7
Umgliederung in zur Veräußerung bestimmte Verbindlichkeiten	-3,3	0,0	-0,9	-0,3	-2,0	-1,6
Auflösungen	-4,9	-9,0	-5,0	-0,1	-31,6	-21,9
Aufzinsungen	0,9	7,1	-4,3	-5,7	—	1,5
Währungskursänderungen	-5,5	-10,3	—	0,1	-7,1	-6,3
Stand 31.12.2007	151,8	164,1	117,5	74,3	471,6	329,3

Die Zuführungen zu den Strukturrückstellungen betreffen insbesondere die im Rahmen der fortschreitenden Integration des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola im Berichtszeitraum entstandenen Restrukturierungsaufwendungen, die Verlagerung des Bereiches Elektrische Antriebe von Haldensleben nach Berlin, die im Rahmen der Veräußerung des Möbelfolien-Geschäfts des Geschäftsbereichs Benecke-Kaliko angefallenen Restrukturierungsaufwendungen sowie die Aufwendungen im Rahmen der Bekanntgabe zur Produktionseinstellung im Standort Chatham, Kanada.

Die Inanspruchnahmen betreffen im Wesentlichen die Abwicklung der in vorherigen Jahren verabschiedeten Restrukturierungsmaßnahmen, insbesondere an den Standorten Ebbw Vale, Großbritannien, Hannover-Stöcken sowie Hamburg-Harburg.

Die Zuführungen und Inanspruchnahmen der Prozess- und Umweltrisiken betreffen wie im Vorjahr insbesondere Produkthaftungsrisiken aus dem Reifenbereich in den USA.

Die Altersteilzeitrückstellungen und Jubiläumsrückstellungen sind mit einem Diskontierungssatz von rd. 5,60 % (Vj. 4,20 %) berechnet. Die Zinskomponente wird nach dem Wahlrecht unter IAS 19 nicht im Zinsergebnis, sondern innerhalb der Funktionskosten ausgewiesen und beinhaltet den Zinsänderungseffekt von 1,4%-Punkten.

Die Entwicklung der Rückstellungen für Gewährleistungen beinhaltet Inanspruchnahmen in Höhe von 69,3 Mio € (Vj. 69,7 Mio €), denen Zuführungen von 62,5 Mio € (Vj. 68,6 Mio €), insbesondere in den Automotive Divisionen für spezifizierte Einzelfälle, gegenüberstehen.

Die Änderungen im Konsolidierungskreis betreffen insbesondere die Erstkonsolidierung der Siemens VDO. Diese beinhalten im Rahmen der Purchase Price Allocation aufgedeckte Rückstellungen für ungünstige Vertragsbeziehungen von insgesamt 70,2 Mio €.

Die Umgliederungen in zur Veräußerung bestimmte Verbindlichkeiten betreffen kleinere zu veräußernde Aktivitäten.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten im Wesentlichen Rückstellungen für Risiken aus der operativen Geschäftstätigkeit.

25. Ertragsteuerverbindlichkeiten

Die Steuerverbindlichkeiten haben sich wie folgt entwickelt:

Mio €	2007	2006
Stand 01.01.	381,6	340,8
Zuführungen	545,6	497,0
Inanspruchnahmen sowie Vorauszahlungen für das laufende Geschäftsjahr	-444,8	-452,5
Änderungen im Konsolidierungskreis	72,2	0,5
Auflösungen	-18,6	-1,8
Währungskursänderungen	-3,3	-2,4
Stand 31.12.	532,7	381,6

Die Änderungen im Konsolidierungskreis beinhalten hauptsächlich die im Rahmen des Siemens VDO-Erwerbs abgegrenzten Ertragsteuerverbindlichkeiten.

Zusätzlich zu den Inanspruchnahmen sowie Vorauszahlungen für das laufende Geschäftsjahr sind die Veränderungen der Ertragsteuerforderungen in die Betrachtung der gezahlten Ertragsteuern für die Cashflow-Rechnung einzubeziehen.

Der Anstieg der Ertragssteuerforderungen von 29,1 Mio € im Vorjahr auf 257,9 Mio € resultiert insbesondere aus Effekten der rückwirkenden Verschmelzung der Siemens VDO Automotive AG auf die Continental Automotive GmbH.

26. Finanzschulden

Mio €	31.12.2007			31.12.2006		
	Restlaufzeit			Restlaufzeit		
	Gesamt	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt	bis 1 Jahr	über 1 Jahr
Anleihen	856,5	446,1	410,4	852,4	—	852,4
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	11.397,7	2.044,9	9.352,8	771,9	603,5	168,4
Derivative Instrumente	6,6	5,9	0,7	0,6	0,4	0,2
Leasingverbindlichkeiten	132,0	23,8	108,2	63,1	2,7	60,4
Verbindlichkeiten aus der Annahme gezogener Wechsel und der Ausstellung eigener Wechsel	4,2	4,2	—	0,4	0,4	—
Verbindlichkeiten aus Forderungsverkaufsprogrammen	279,2	279,2	—	22,8	22,8	—
Abfindungsverpflichtung gegenüber außenstehenden ContiTech AG Aktionären ²	—	—	—	57,1	57,1	—
Sonstige Finanzschulden ³	450,6	450,1	0,5	16,9	16,2	0,7
	13.126,8	3.254,2	9.872,6	1.785,2	703,1	1.082,1

¹ Davon durch Grundschulden, Hypotheken und vergleichbare Sicherheiten gedeckte Beträge in Höhe von 4,6 Mio € (Vj. 9,9 Mio €).

² Rückwirkende Verschmelzung der Phoenix AG auf die ContiTech AG per 01.01.2006; Aufrechnung der Verbindlichkeit mit dem zur Besicherung gehaltenen Geldmarktfonds.

³ In den sonstigen Finanzschulden sind in 2007 437,9 Mio € (Vj. 10,0 Mio €) Inanspruchnahmen aus dem Commercial Paper Programm enthalten.

Zusammensetzung der Anleihen

Emittent/Typ	Emissions- betrag Mio €	Buchwert per 31.12.07	Kupon p.a.	Effektiv- zinssatz	Ausgabe/Fälligkeit und Zinsbindung bis	Ausgabe- kurs
CRoA DIP-Privat-Platzierung ¹	70,0	70,0	4,8% ²	5,66%	2006/07.2009	99,97%
CRoA MTN bzw. DIP-Privat- Platzierungen ³	76,9	76,9	4,85% - 6,50% ²	5,4% - 6,67%	2001-2006/2008	100,00%
CAG Euro-Anleihe ⁴	369,2	369,2	6,88%	6,87%	2001/12.2008	99,46%
CGF Wandelanleihe	377,1	340,4	1,63%	4,84%	2004/05.2011	100,00%
		856,5				

¹ DIP = Debt Issuance Program.

² Variable Zinssatzvereinbarung.

³ MTN = Medium Term Note Program.

⁴ Entspricht dem noch ausstehenden Betrag aus der ursprünglichen Emission von 500,0 Mio €.

Die für das Geschäftsjahr 2006 am 24. April 2007 beschlossene Dividendenerhöhung hat gemäß den Anleihebedingungen zu einer Anpassung des Wandlungsverhältnisses der im Mai 2004 von der Conti-Gummi Finance B.V. begebenen und von der Continental AG garantierten Wandelanleihe geführt. Das Wandlungsverhältnis von 1.998,1198 Aktien je 100.000 € Nominalwert der Anleihe entspricht einem Wandlungspreis pro Aktie von 50,05 € (vorher 50,65 €). Im März 2007 haben Anleihegläubiger von ihrem Wandlungsrecht Gebrauch gemacht und Anleihen im Nennwert von 0,8 Mio € gewan-

delt, damit reduzierte sich der ursprüngliche Emissionsbetrag von 400,0 Mio € auf 377,1 Mio €. Der der Anleihe zuzurechnende Zinsvorteil beträgt 36,7 Mio € (Vj. 46,6 Mio €).

Die Wandlung führte zur Schaffung von 15.794 Aktien der Continental AG. Ansprüche aus noch verbleibenden Bruchteilen von Aktien wurden in Geld ausgeglichen. Die Wandelanleihe hat sich im Berichtsjahr wie folgt entwickelt:

Mio €	2007
Nennbetrag der Wandelanleihe	377,9
Buchwert der Eigenkapitalkomponente	-46,6
Stand 01.01	331,3
Wandlungen zum Nennbetrag von 0,8 Mio € abzüglich des anteiligen bereits erfassten Optionswertes	-0,7
Zinsaufwand	9,8
Stand 31.12.	340,4

Die 2001 emittierte Euro-Anleihe der Continental AG in Höhe von 500 Mio € wurde unter dem Medium Term-Note Programm im Volumen von 1,5 Mrd € begeben. Diese Anleihe enthält eine Vereinbarung über die zeitweise Erhöhung des Zinssatzes um 1,75 % p. a., sofern die

Continental AG kein Rating von zwei Ratingagenturen mehr besitzt oder das Rating der nicht nachrangig unbesicherten Verbindlichkeiten auf BB+ oder schlechter (bzw. Ba1 oder schlechter) gesenkt wird.

Marktwerte der Anleihen

Mio €	Buchwert 31.12.2007	Marktwert 31.12.2007	Marktwertver- änderung bei Erhöhung des Zinssatzes um 1 %	Marktwertver- änderung bei Verminderung des Zinssatzes um 1 %	Buchwert 31.12.2006	Marktwert 31.12.2006
CRoA MTN bzw. DIP- Privat- Platzierungen	146,9	147,1	-2,8	2,5	152,3	151,0
CAG Euro- Anleihe	369,2	381,0	-6,9	7,1	368,8	386,0
CGF Wandelanleihe	340,4	375,4	-15,5	16,3	331,3	379,7
	856,5	903,5	-25,2	25,9	852,4	916,7

Die Marktwerte der Finanzschulden zum 31. Dezember 2007 und 2006 wurden durch Diskontierung aller künftigen Zahlungsströme mit den jeweils geltenden Zinssätzen für vergleichbare Instrumente mit entsprechenden Restlaufzeiten ermittelt. Obwohl eine Börsennotierung für die Wandelanleihe verfügbar ist, wird ihr Marktwert anhand der Diskontierung von Zahlungsströmen berechnet, um damit den Marktwert der Fremdkapitalkomponente der Wandelanleihe ohne den Optionswert zu ermitteln. Für alle anderen originären Finanzinstrumente entspricht der Buchwert dem Zeitwert.

Erläuterungen der Abkürzungen

CAG, Continental Aktiengesellschaft
 CGF, Conti-Gummi Finance B.V., Amsterdam, Niederlande
 Conti Benelux, Continental Benelux S.A., Zaventem, Belgien
 Conti Brasil, Continental do Brasil Produtos Automotivos Ltda., Varzea Paulista, Brasilien
 Conti Mabor, Continental Mabor Indústria de Pneus S.A., Lousado, Portugal
 Continental Automotive GmbH, Hannover, Deutschland
 CRoA, Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, Delaware, USA
 CTSA, Continental Tyre South Africa (Pty.) Ltd., Port Elizabeth, Südafrika
 Conti Teves, Continental Teves Hungária Kft., Veszprém Ungarn
 Siemens VDO Mechatronic GmbH & Co. KG, Stollberg, Deutschland

Zusammensetzung der Finanzierungszusagen von Kreditinstituten

Gesellschaft	Art	Höhe in Mio €	Valutierung	Marktwert	Verzinsung	Effektiver Zinssatz	Fälligkeit
			am 31.12.2007 in Mio €	am 31.12.2007 in Mio €			
CAG, Conti Automotive, CRoA, CGF, Conti Benelux	Syndizierter Euro-Kredit	12.020,2	740,0 ¹ 1.016,5 3.486,2 4.979,9	740,3 1.017,3 3.510,9 5.029,7	variabel, Euribor + Marge	5,42% 5,32% 5,37% 5,42%	2008 ¹ 2008 ² 2010 2012
SV Mechatronic GmbH & Co. KG	Langfristiges Bankdarlehen	40,0	40,0	39,8	3,31%	3,51%	2008
SV Mechatronic GmbH & Co. KG	Langfristiges Bankdarlehen	15,0	15,0	14,2	3,76%	3,96%	2011
CTSA	Langfristiges Bankdarlehen	12,7	12,7	12,7	variabel, Jibar + Marge	12,15%	Jährliche Tilgung bis 2011
CRoA	Langfristiges Bankdarlehen	34,0	34,0	35,5	5,53%	5,63%	2011
Conti Mabor	Langfristiges Bankdarlehen	22,9	22,9	22,9	variabel, Euribor + Marge	4,47%	2011
Conti Brasil	Langfristiges Bankdarlehen	40,4	40,4	32,6	8,21%	8,21%	2012
SV Mechatronic GmbH & Co. KG	Langfristiges Bankdarlehen	20,0	20,0	19,3	4,38%	4,58%	2012
Conti Teves	Langfristiges Bankdarlehen	47,6	47,6	47,6	5,82%	4,22%	2012
CAG	Langfristiges Bankdarlehen	600,0	300,0 300,0	293,2 291,9	4,67% 4,59%	4,67% 4,59%	2012 2012
Conti Brasil	Langfristiges Bankdarlehen	19,1	19,1	17,3	3,44%	3,44%	2013
Conti Brasil	Langfristiges Bankdarlehen	17,0	17,0	16,7	4,78%	4,78%	2013
Diverse Banklinien		710,0	306,4	variabel	variabel	überw. < 1 Jahr	
Finanzierungszusagen von Kreditinstituten		13.598,9					
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten			11.397,7				

¹ Die Kreditzusage erlaubt eine Verlängerung dieser Inanspruchnahme bis 2012.

² Die Kreditzusage beinhaltet eine Verlängerungsoption bis 2009.

Am 31. Dezember 2007 waren zugesagte Kreditlinien in Höhe von 2.201,2 Mio € (Vj. 2.361,3 Mio €) ungenutzt, davon betreffen 1.797,6 Mio € (Vj. 1.700,0 Mio €) langfristige Kreditzusagen. Im Berichtsjahr wurde das von der Europäischen Investitionsbank (EIB), Luxemburg, bereitgestellte Darlehen vollständig in Anspruch genommen.

Zur Deckung des kurzfristigen Kreditbedarfs hat der Continental-Konzern im Berichtsjahr das Commercial-Paper Programm, die Forderungsverkaufsprogramme und die diversen Banklinien genutzt. Die Continental AG hat im Juli 2007 eine Finanzierungszusage von zwei Banken über 13,5 Mrd € zur Refinanzierung des Erwerbs von Siemens VDO erhalten. Die Syndizierung des Kredits

wurde im September und Oktober 2007 erfolgreich durchgeführt. Insgesamt 39 Banken haben sich an der Finanzierung beteiligt. Um die Finanzverschuldung zeitnah zurückzuführen, hat die Continental AG Ende Oktober 2007 14,65 Mio neue Aktien im Rahmen einer Kapitalerhöhung zum Preis von 101,00 € je Aktie bei instituti-

onellen Investoren platziert. Der Kredit über 13,5 Mrd € wurde somit bereits im Dezember 2007 um den zugeflossenen Erlös in Höhe von knapp 1,48 Mrd € reduziert. Der zugesagte Betrag hat sich dementsprechend auf 12,02 Mrd € reduziert, die Inanspruchnahme betrug am 31.12.2007 10,22 Mrd €.

Die Finanzschulden in Höhe von 13.126,8 Mio € werden in den nächsten fünf Jahren und danach wie folgt fällig:

31.12.2007	2008	2009	2010	2011	2012	danach	Gesamt
Finanzschulden	3.254,2 ¹	225,0	3.547,4	424,1	5.598,5	77,6	13.126,8
Darin enthaltene Zinsswaps	0,1	—	—	—	—	—	0,1

¹ Enthält eine in 2008 fällige Inanspruchnahme mit einem Marktwert in Höhe von 740,3 Mio € einer bis 2012 gültigen Kreditzusage.

Enthält eine in 2008 fällige Inanspruchnahme mit einem Marktwert in Höhe von 1.017,3 Mio €, die um ein Jahr prolongiert werden kann.

31.12.2006	2007	2008	2009	2010	2011	danach	Gesamt
Finanzschulden	703,1	469,9	92,8	20,7	431,6	67,1	1.785,2
Darin enthaltene Zinsswaps	—	0,2	—	—	—	—	0,2

Die aus den Leasingverträgen künftig resultierenden Zahlungsverpflichtungen ergeben sich aus folgender Tabelle:

Mio €	2008	2009 bis 2012	ab 2013	Gesamt
Mindestleasingzahlungen	30,7	67,0	86,0	183,7
Zinsanteil	6,9	19,7	25,1	51,7
Leasingverbindlichkeiten	23,8	47,3	60,9	132,0

Der Marktwert der Leasingverbindlichkeiten beträgt 141,2 Mio € (Vj. 72,7 Mio €). Der effektive Zinssatz der wesentlichen Leasingverträge liegt zwischen 5,5 % und 8,4 % (Vj. zwischen 6,0 % und 8,3 %).

27. Finanzinstrumente

Die Buchwerte und Marktwerte nach Bewertungskategorien für die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, aufgegliedert nach den Klassen der Bilanz, stellen sich wie folgt dar:

Mio €	Bewertungs- kategorie nach IAS 39	Buchwert		Marktwert	
		31.12.2007	31.12.2007	31.12.2006	31.12.2006
Sonstige Finanzanlagen	AfS	23,8	23,8	15,4	15,4
Derivate und verzinsliche Anlagen					
Derivate mit Hedge-Beziehung	n.a.	8,0	8,0	1,7	1,7
Derivate ohne Hedge-Beziehung	HfT	19,8	19,8	32,0	32,0
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	AfS	9,8	9,8	10,7	10,7
Sonstige Forderungen mit Finanzierungscharakter	LaR	143,2	143,2	56,4	56,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	3.943,6	3.943,6	2.340,3	2.340,3
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	LaR	238,3	238,3	162,6	162,6
Flüssige Mittel ¹					
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	LaR	2.087,9	2.087,9	512,0	512,0
Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte	HfT	1,7	1,7	2,1	2,1
Finanzielle Vermögenswerte		6.476,1	6.476,1	3.133,2	3.133,2
Finanzschulden					
Derivate mit Hedge-Beziehung	n.a.	0,1	0,1	0,2	0,2
Derivate ohne Hedge-Beziehung	HfT	6,5	6,5	0,4	0,4
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	n.a.	132,0	141,2	63,1	72,7
Sonstige Finanzschulden	FLAC	12.988,2	13.035,2	1.721,5	1.785,8
Verbindlichkeiten Lieferungen und Leistungen	FLAC	2.758,9	2.758,9	1.465,9	1.465,9
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	FLAC	976,4	976,4	565,4	565,4
Finanzielle Verbindlichkeiten		16.862,1	16.920,6	3.816,5	3.890,4

¹ Die kurzfristigen Anteile (< 3 Monate) der Derivate und verzinslichen Anlagen sind unter der entsprechenden Position erfasst.

Erläuterungen der Abkürzungen

HfT, held for trading, zu Handelszwecken gehalten
LaR, loans and receivables, Ausleihungen und Forderungen

AfS, available for sale, zur Veräußerung verfügbar
FLAC, financial liability at amortised cost, zu fortgeführten Anschaffungskosten erfaßte finanzielle Verbindlichkeit

Die Finanzinstrumente der Kategorien „zur Veräußerung verfügbar“ und „zu Handelszwecken gehalten“ sind mit dem Zeitwert erfasst, es sei denn, dieser ist nicht verlässlich ermittelbar. In diesem Fall werden die finanziellen Vermögenswerte zu Anschaffungskosten erfasst.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, sonstige finanzielle Vermögenswerte der Kategorie „Forderungen und Darlehen“ sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Verbindlichkeiten haben überwiegend kurze Restlaufzeiten. Daher entsprechen die bilanzierten Werte zum Abschlussstichtag näherungsweise dem beizulegenden Zeitwert.

Der Marktwert der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing ergibt sich aus dem Barwert der mit den Schulden verbundenen Zahlungen unter Zugrundelegung der gültigen Zinsstrukturkurve.

Die Nettoergebnisse nach Bewertungskategorien haben sich wie folgt entwickelt:

Mio €	aus Zinsen	aus der Folgebewertung			Nettoergebnis	
		zum Fair Value	Währungs-umrechnung	Wert-berichtigung	2007	2006
Darlehen und Forderungen	57,5	—	3,6	-14,9	46,2	35,6
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	—	—	—	-0,1	-0,1	0,0
Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten	—	15,8	—	—	15,8	23,9
Finanzielle Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten	-199,1	—	17,3	—	-181,8	-119,4
Nettogewinne und -verluste	-141,6	15,8	20,9	-15,0	-119,9	-59,9

Die Nettogewinne und -verluste werden durch Zinserträge und -aufwendungen, erfolgswirksame Zeitwertänderungen, Wertminderungen und Wechselkursänderungen beeinflusst.

Die Zinsen aus Finanzinstrumenten werden im Zinsergebnis ausgewiesen (s. Anhang Nr. 8).

Die Aufwendungen und Erträge aus der Folgebewertung werden im Finanzergebnis erfasst, außer der Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die in den sonstigen Aufwendungen und Erträgen erfasst ist.

In das Ergebnis der Folgebewertung der zu Handelszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten gehen sowohl Zins- als auch Währungseffekte ein.

Die Wertänderungen der als zur Veräußerung verfügbar kategorisierten finanziellen Vermögenswerte, die erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst wurden, betrugen 1,0 Mio € in 2007 (Vj. -0,5 Mio €).

Sicherheiten

Insgesamt wurden zum 31. Dezember 2007 finanzielle Vermögenswerte als Sicherheiten in Höhe von 97,8 Mio € (Vj. 0,0 Mio €) gestellt. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die im Rahmen von ABS-Programmen verpfändet wurden, sind separat unter Anhang Nr. 18 dargestellt.

Finanzielle Vermögenswerte, die als Sicherheiten gestellt wurden – einschließlich der Sicherheiten, die durch den Empfänger verkauft oder verpfändet werden können –

umfassen im Wesentlichen den Geldmarktfonds für die Besicherung der festgelegten Barabfindung an die anderen Aktionäre der ContiTech AG, Hannover, im Rahmen eines sogenannten „Squeeze Out“, der mit der dazugehörigen Verpflichtung saldiert ist.

Sicherungspolitik und Finanzderivate

Aufgrund der internationalen Ausrichtung der Geschäftsaktivitäten sowie der damit verbundenen Finanzierung ist der Konzern Schwankungen infolge von Wechselkursänderungen und variablen Zinsen ausgesetzt. Insofern die Fremdwährungsschwankungen von gegenseitigen Liefer- und Zahlungsströmen nicht vollständig kompensiert werden, werden anhand fortlaufend angepasster Devisenkursenerwartungen die Wechselkursrisiken in Einzelfällen mit geeigneten Finanzinstrumenten abgesichert. Analog werden die langfristigen und kurzfristigen Zinsentwicklungen kontinuierlich überwacht und gleichfalls gesichert. Darüber hinaus ermöglichen derivative Zins- und Währungsinstrumente die Aufnahme von Fremdkapital in jedem offen zugänglichen Kapitalmarkt, unabhängig vom Ort des Finanzierungsbedarfs.

1. Richtlinien und Risikomanagement

Für den Einsatz von Sicherungsinstrumenten bestehen konzernweite Verfahrensrichtlinien, deren Einhaltung regelmäßig von der internen Revision überprüft wird. Im Rahmen des Zins- und Währungsmanagements sind Höchstbeträge definiert, die das Risiko aus dem Abschluss von Sicherungsgeschäften stark begrenzen. Zur Absicherung dürfen darüber hinaus ausschließlich derivative Finanzinstrumente eingesetzt werden, die sich im Risikomanagementsystem abbilden und bewerten lassen. Der Einsatz von Finanzinstrumenten, die diese Voraussetzungen nicht erfüllen, ist ausgeschlossen. Eine

ausführliche Beschreibung der Risiken sowie des Risikomanagements findet sich im Abschnitt „Risiken und Risikomanagement“ im Lagebericht.

a) Währungsmanagement

Im Rahmen des Währungsmanagements werden bekannte und zukünftig erwartete Fremdwährungszahlungsströme der Konzerngesellschaften weltweit zusammengefasst. Diese Geldbewegungen stellen die Transaktionsrisiken des Konzerns dar und definieren sich als Netto-Cashflow je Währung auf rollierender Zwölfmonatsbasis. Der wöchentlich tagende Währungsausschuss beschließt die Sicherungsmaßnahmen. Diese dürfen

ohne gesonderte Vorstandsgenehmigung 30 % des Zwölfmonatsexposure nicht überschreiten. Das im Ausland gebundene Nettovermögen des Konzerns wird grundsätzlich nicht gegen Wechselkursveränderungen abgesichert.

Fremdwährungsrisiken

Die folgende Tabelle zeigt das transaktionsbezogene Nettofremdwährungsrisiko nach den einzelnen Hauptwährungen zum 31. Dezember 2007 und 2006. Die Effekte bei einer unterstellten 10%igen Aufwertung des Euro würden in folgender Höhe das Ergebnis beeinflussen:

Mio €	31.12.2007			
	EUR	USD	EUR	USD
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	301,7	111,1	125,0	82,8
Nettoverschuldung	-67,6	-66,1	-75,0	-34,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-168,2	-137,0	-89,1	-93,6
FX Hedging	32,0	97,0	100,0	0,0
Netto Exposure	97,9	5,0	60,9	-45,4
Veränderung Cashflow nach Zinssicherungsmaßnahmen aufgrund einer 10%igen Aufwertung des Euro	7,6	-0,5	6,1	4,5

Auswirkungen von translationsbezogenen Währungsrisiken

Viele Konzerngesellschaften befinden sich außerhalb des Euro-Währungsraumes. Da die Berichtswährung von der Continental AG der Euro ist, werden die Abschlüsse dieser Gesellschaften in Euro überführt. Um translationsbezogene Fremdwährungseffekte im Risikomanagement zu adressieren, wird unterstellt, dass Investitionen in ausländische Gesellschaften grundsätzlich auf Dauer angelegt sind und die Ergebnisse reinvestiert werden. Translationsbezogene Auswirkungen, die entstehen, wenn sich der Wert der Nettovermögenspositionen umgerechnet in Euro aufgrund von Wechselkursschwankungen ändert, werden im Eigenkapital des Konzernabschlusses erfasst.

b) Zinsmanagement

Gegenstand der Steuerung von Risiken aus variablen Zinssätzen sind die zinstragenden Verbindlichkeiten des Konzerns. Der Einsatz derivativer Finanzinstrumente dient ausschließlich der Steuerung identifizierter Zinsänderungsrisiken. Ein Risiko aus Schwankungen des Zeitwerts längerfristiger finanzieller Verbindlichkeiten durch Veränderungen von Festzinsen am Kapitalmarkt besteht für den Konzern nicht, da die Kapitalgeber daraus kein Recht auf vorzeitige Rückzahlung geltend machen können. Falls der Konzern als Emittent das Recht zum Rückkauf vor Fälligkeit hat, wird eine Ablösung nur dann erwogen, wenn diese aus Sicht der Continental AG vorteilhaft ist.

Zinsrisiken

Zum Bilanzstichtag stellte sich das Profil der verzinslichen Finanzinstrumente des Continental-Konzerns wie folgt dar:

Mio €	2007	2006
Festverzinsliche Instrumente		
Finanzielle Vermögenswerte	115,9	56,4
Finanzielle Verbindlichkeiten	-2.508,9	-1.140,0
Variabel verzinsliche Instrumente		
Finanzielle Vermögenswerte	2.154,5	547,8
Finanzielle Verbindlichkeiten	-10.617,9	-645,2

Der Continental-Konzern hat Zinsderivate abgeschlossen, die teilweise als effektive Cashflow Hedges klassifiziert sind. Eine Veränderung der Zinssätze zum Bilanzstichtag würde sich daher auf die Gewinn- und Verlustrechnung (Zinsergebnis) bzw. auf das Eigenkapital direkt auswirken.

Fair Value — Sensitivitätsanalyse

Ein Anstieg der Zinssätze um 100 Basispunkte hätte zu einer Verminderung in der Gewinn- und Verlustrechnung in Höhe von 1,7 Mio € (Vj. 0,0 Mio €) und zu einer Erhöhung im Eigenkapital in Höhe von 0,9 Mio € (Vj. 1,7 Mio €) geführt.

Ein Rückgang der Zinssätze um 100 Basispunkte hätte zu einer Erhöhung in der Gewinn- und Verlustrechnung in Höhe von 1,8 Mio € (Vj. 0,0 Mio €) und zu einer Verminderung im Eigenkapital in Höhe von 0,9 Mio € (Vj. 1,8 Mio €) geführt.

Cashflow — Sensitivitätsanalyse

Ein Anstieg der Zinssätze um 100 Basispunkte in 2007 hätte eine Minderung des Zinsergebnisses in Höhe von 4,9 Mio € (Vj. Erhöhung um 0,2 Mio €) hervorgerufen.

Ein Rückgang der Zinssätze um 100 Basispunkte in 2007 hätte eine Erhöhung des Zinsergebnisses in Höhe von 4,9 Mio € (Vj. Verminderung um 0,2 Mio €) hervorgerufen.

Die Analyse unterstellt, dass alle weiteren Variablen, insbesondere die Wechselkurse, unverändert bleiben. Diese Annahme gilt analog für 2006.

c) Kontrahentenrisiko

Ein Ausfallrisiko derivativer Finanzinstrumente entsteht, soweit Kontrahenten ihren Zahlungsverpflichtungen nicht oder nur eingeschränkt nachkommen. Zur Begrenzung dieses Risikos werden entsprechende Kontrakte nur mit ausgewählten Banken und damit Vertragspartnern erstklassiger Bonität abgeschlossen. Ferner werden interne Abwicklungsrisiken durch eine strikte funktionale Trennung der Aufgabenbereiche minimiert.

2. Liquiditätsrisiken

Dem Liquiditätsrisiko wird durch eine umfassende kurz- und langfristige Liquiditätsplanung unter Berücksichtigung bestehender Kreditlinien begegnet. Die Deckung des Finanzbedarfs für das operative Geschäft der Konzerngesellschaften erfolgt durch Eigenkapital, Teilnahme an Cash-Pooling-Vereinbarungen oder Darlehen von Banken und Konzernunternehmen, soweit dies im Rahmen der jeweiligen rechtlichen und steuerlichen Gegebenheiten möglich und sinnvoll ist. Zur Deckung des konzernzentralen Finanzbedarfs werden verschiedene am Markt verfügbare Finanzierungsinstrumente eingesetzt. Hierzu zählen neben Tages- und Termingeldern, Commercial Paper und Anleihen auch bilaterale und syndizierte Kredite. Bei Ereignissen, die zu einem unerwarteten Liquiditätsbedarf führen, kann die Continental AG sowohl auf vorhandene Liquidität als auch auf feste Kreditzusagen von Banken zurückgreifen.

3. Ausfallrisiken

Das Kreditrisiko aus Lieferungen und Leistungen oder aus finanziellen Forderungen umfasst die Gefahr, dass offene Forderungen verspätet beglichen werden bzw. vollständig ausfallen. Diese Gefahren werden von zentralen und lokalen Kreditmanagern analysiert und über-

wacht. Zu den Aufgaben des zentralen Kreditmanagements gehört die gebündelte Risikosteuerung des Forderungsvermögens. Trotzdem lassen sich Ausfallrisiken nicht völlig ausschließen. Bestehenden Restrisiken wird durch die Bildung von pauschalen Wertberichtigungen anhand von Erfahrungswerten oder durch Wertberichtigungen für identifizierte Einzelrisiken Rechnung getragen. Das Ausfallrisiko bei originären finanziellen Forderungen wird zusätzlich dadurch begrenzt, dass nur Vertragspartner mit erstklassiger Bonität angenommen werden bzw. eine ausreichende Sicherung hinterlegt wird. Hierzu verweisen wir auf Anhang Nr. 18.

Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten

Der Ansatz von derivativen Finanzinstrumenten erfolgt grundsätzlich zum jeweiligen Marktwert. Der Marktwert wird anhand des beizulegenden Zeitwerts durch Diskontierung der erwarteten Zahlungsströme unter Zugrundelegung von Zinsstrukturkurven ermittelt.

Die derivativen Finanzinstrumente, die den Anforderungen des Hedge Accounting entsprachen, wurden als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten“ (at fair value through profit and loss) eingestuft.

Mio €	31.12.2007		31.12.2006	
Marktwerte	Aktiv	Passiv	Aktiv	Passiv
Cashflow-Hedges (effektiv)	8,0	-0,1	1,7	0,2
Fair-Value-Hedges				
Zinssatzoptionen	0,2	—	—	—
Sonstige Geschäfte				
Zins-Währungsswaps	4,8	—	1,3	—
Zinsswaps	0,3	-0,7	—	—
Devisentermingeschäfte	14,5	-5,8	30,7	0,4
Summe der Marktwerte	27,8	-6,6	33,7	0,6
– davon langfristig	9,0	-0,7	20,3	0,2
– davon kurzfristig	18,7	-5,9	10,9	0,4
– davon in flüssige Mittel	0,1	—	2,5	—
Nominalwerte				
Cashflow-Hedges		82,9		84,4
Zinssatzoptionen		10,0		0,0
Zins-Währungsswaps		121,4		30,0
Zinsswaps		10,0		
Devisentermingeschäfte		1.336,1		1.309,8
	1.560,4		1.424,2	

Die derivativen Finanzinstrumente ohne eindeutige Sicherungszusammenhänge wurden als „zu Handelszwecken gehalten“ (held for trading) kategorisiert.

Bei eindeutigen Sicherungszusammenhängen wird von der Möglichkeit des Hedge Accounting nach IAS 39 Gebrauch gemacht. Beim Vorliegen eines Cashflow-Hedge werden Marktwertänderungen der Derivate bis zur Erfolgswirksamkeit des gesicherten Grundgeschäfts erfolgsneutral als übrige Eigenkapitalveränderungen

gebucht. Die Laufzeiten und Konditionen der Zins- und Währungsderivate entsprechen denen der Grundgeschäfte.

Die Continental AG hat jeweils einen Zins- und einen Zins-Währungsswap als Cashflow-Hedge klassifiziert. Die Cashflow-Hedges beziehen sich auf die MTN-Privatplatzierung über 19,0 Mio US-Dollar und die DIP-Privatplatzierung über 70,0 Mio €. In diesem Zusammenhang ist 2007 aus der Marktbewertung dieser Finanzinstru-

mente ein kumulierter Aufwand in Höhe von 1,5 Mio € (Vj. 0,8 Mio €) ergebnisneutral im Eigenkapital verrechnet worden.

Der wesentliche Teil der langfristigen derivativen Finanzinstrumente ist in 2009 fällig und aus den derivativen

Finanzinstrumenten resultieren zukünftige Zahlungsströme insbesondere in den Währungen Euro, US-Dollar, Tschechische Krone und Britisches Pfund.

Die kumulierten übrigen Eigenkapitalveränderungen der derivativen Finanzinstrumente stellen sich im Berichtsjahr wie folgt dar:

Mio €	01.01.2007	Zuführung	Auflösung	FX ¹	31.12.2007
Marktwert	-0,8	-0,7	0,1	-0,1	-1,5
Latente Steuern	0,3	0,2	0,0	0,0	0,5
Kumulierte übrige Eigenkapitalveränderungen	-0,5	-0,5	0,1	-0,1	-1,0

¹ Umbewertung aus Währungskursänderungen.

Der Nachweis der prospektiven und retrospektiven Effektivität wird mithilfe von regelmäßig durchgeführten Effektivitätstests erbracht. Zur Ermittlung der retrospektiven Effektivität kommt die sogenannte „Dollar-Offset-Methode“ zur Anwendung. Hierbei wird die Fair-Value- bzw. Cashflow-Änderung des gesicherten Grundgeschäfts zu der Fair-Value- bzw. Cashflow-Änderung des Sicherungsgeschäfts ins Verhältnis gesetzt. Die Ergebnisse der retrospektiven Effektivitätsmessung liegen dabei in einer Bandbreite von 80 % bis 125 %, sodass von einer hocheffektiven Sicherungsbeziehung ausgegangen werden kann.

Im Berichtsjahr wurden gemäß IAS 39 keine Beträge aus dem Eigenkapital in das Periodenergebnis umgebucht, da aus der Absicherung einer erwarteten Transaktion kein Ansatz eines finanziellen Vermögenswertes bzw. einer finanziellen Verbindlichkeit resultierte.

Im Konzern bestehen keine separat zu bilanzierenden eingebetteten Derivate, wie zum Beispiel vertragliche Zahlungsvereinbarungen in nicht handelsüblichen Währungen.

28. Übrige Finanzielle Verbindlichkeiten

Mio €	31.12.2007	31.12.2006
Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen	16,1	15,4
Zinsverbindlichkeiten	60,1	13,6
Verbindlichkeiten für Personalaufwendungen	388,6	210,3
Verbindlichkeiten für Vertriebsaufwendungen	397,7	293,9
Personalabfindungen	36,2	14,2
Kaufpreisverpflichtungen aus Unternehmenserwerben	75,3	16,0
Übrige Verbindlichkeiten	2,4	2,0
	976,4	565,4

Die Kaufpreisverpflichtungen aus Unternehmenserwerben betreffen im Berichtsjahr hauptsächlich die langfristige Kaufpreisoption zum Erwerb der restlichen Anteile am Reifen- und Transportbandgeschäft der Matador Group in Höhe von 73,5 Mio €; im Vorjahr betrafen diese den in Januar 2007 fälligen Kaufpreis für die restlichen Anteile der Barum Centrum Prag.

Der Anstieg der Verbindlichkeiten für Personalaufwendungen resultiert insbesondere aus der gestiegenen Mitarbeiterzahl auf Grund der Akquisition der Siemens VDO.

29. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betrugen zum Ende des Geschäftsjahres 2.758,9 Mio € (Vj. 1.465,9 Mio €).

Die Verbindlichkeiten enthalten mit 3,1 Mio € (Vj. keine) Beträge aus „Percentage-of-Completion“.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Der Gesamtbetrag ist innerhalb eines Jahres fällig.

30. Sonstige Verbindlichkeiten

Mio €	31.12.2007			31.12.2006		
	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig
Verbindlichkeiten für Berufsgenossenschaft	55,5	39,3	16,2	51,4	29,0	22,4
Verbindlichkeiten für Sozialkosten	92,2	92,2	—	46,1	46,1	—
Verbindlichkeiten für Urlaub	148,6	148,6	—	60,5	60,5	—
Verbindlichkeiten für Umsatz- und sonstige Steuern	196,4	196,4	—	95,5	95,5	—
Passive Rechnungsabgrenzungsposten	37,6	24,8	12,8	14,4	14,4	—
Übrige Verbindlichkeiten	191,2	177,8	13,4	95,5	91,1	4,4
	721,5	679,1	42,4	363,4	336,6	26,8

Der Anstieg der Sonstigen Verbindlichkeiten resultiert insbesondere aus der erstmaligen Einbeziehung der Siemens VDO.

Im Geschäftsjahr wurde der Vergleichswert für das Vorjahr der „Übrigen Verbindlichkeiten“ um die passiven Rechnungsabgrenzungsposten angepasst dargestellt.

31. Zur Veräußerung bestimmte Verbindlichkeiten

Die zur Veräußerung bestimmten Verbindlichkeiten betreffen insbesondere den Verkauf der Elektromotoren-Aktivitäten an die Brose-Gruppe sowie weitere Aktivitä-

ten. Im Vorjahr bestanden keine zur Veräußerung bestimmten Verbindlichkeiten.

Die zur Veräußerung bestimmten Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

Mio €	31.12.2007
Finanzschulden	0,0
Rückstellungen	33,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	143,3
Sonstige Verbindlichkeiten	66,5
Zur Veräußerung bestimmte Verbindlichkeiten	242,8

Eine Übersicht der zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte sowie weitere Erläuterungen enthält Anhang Nr. 20.

Sonstige Erläuterungen

32. Rechtsstreitigkeiten und Schadenersatzansprüche

Gegen Konzerngesellschaften sind verschiedene Prozesse, behördliche Untersuchungen und Verfahren sowie andere Ansprüche anhängig oder könnten in der Zukunft eingeleitet oder geltend gemacht werden. Nach Ansicht der Continental AG handelt es sich bei den anhängigen Verfahren um Vorgänge, die im Zusammenhang mit dem normalen Geschäft des Unternehmens stehen. Ausnahmen sind die im Folgenden näher erläuterten Streitigkeiten.

Zu den anhängigen Verfahren gehören Klagen in den USA aufgrund von Sach- und Körperschäden und Todesfällen, die angeblich durch Mängel unserer Produkte verursacht worden sind. Geltend gemacht werden materielle und immaterielle Schäden, teilweise auch Strafschadenersatz. Der Ausgang einzelner dieser Verfahren, die in der Regel in erster Instanz von einer Laienjury entschieden werden, kann nicht mit Sicherheit vorausgesagt werden. Es ist nicht auszuschließen, dass aufgrund abschließender Urteile oder Vergleiche in einigen dieser Fälle erhebliche Aufwendungen entstehen können, welche die dafür gebildeten Vorsorgen überschreiten. In geringem Umfang sind einzelne Konzerngesellschaften in den USA eingereichten Schadenersatzklagen wegen angeblicher Gesundheitsschäden ausgesetzt, die durch asbesthaltige Produkte verursacht sein sollen. Außerdem sind beim Bundesbezirksgericht in Philadelphia, USA, und bei einem Gericht des Staates New Jersey, USA, Sammelklagen gegen Konzerngesellschaften wegen angeblich mangelhafter Reifen eingereicht. Wir halten diese Klagen weder für statthaft noch für begründet.

Im Zusammenhang mit der Schließung der Reifenproduktion im Werk Herstal der Continental Benelux S.A. hatte eine größere Anzahl ehemaliger Mitarbeiter Klagen gegen diese Gesellschaft und ihren Verwaltungsrat beim Handelsgericht und beim Arbeitsgericht in Lüttich, Belgien, erhoben. Sie forderten materiellen und immateriellen Schadenersatz wegen angeblicher Verstöße gegen gesellschafts-, betriebsverfassungs- und arbeitsrechtliche Vorschriften. Das Handelsgericht Lüttich hat die Klagen abgewiesen. Nachdem das Arbeitsgericht Lüttich einem Teil der Klagen teilweise stattgegeben hatte, wurde auf die Berufung der Gesellschaft der von ihr zu leistende Schadenersatz noch einmal reduziert. Rechtsmittel gegen diese Entscheidungen sind noch möglich, werden aber nicht erwartet. Darüber hinausgehende Ansprüche von Belegschaftsvertretern hat das Berufungsgericht in einem Parallelverfahren vollständig abge-

wiesen. Dagegen haben die Kläger das Rechtsmittel der Kassation eingelegt.

Aktionäre der Phoenix AG haben gegen die Beschlüsse der Hauptversammlung der Gesellschaft am 28. Dezember 2004 über die Zustimmung zum Abschluss eines Beherrschungs- und Gewinnabführungs- sowie eines Verschmelzungsvertrags mit der ContiTech AG Anfechtungsklagen erhoben. Die ordentliche Hauptversammlung der Phoenix AG am 19. Mai 2005 hat die Zustimmungsbeschlüsse vom 28. Dezember 2004 bestätigt. Auch diese Bestätigungsbeschlüsse sind von Aktionären angefochten worden. Am 7. Dezember 2005 hat das Landgericht Hamburg alle Klagen gegen die Bestätigungsbeschlüsse in erster Instanz abgewiesen. Das Hanseatische Oberlandesgericht hat die Abweisung der Klagen am 1. Februar 2008 bestätigt. Die Revision wurde nicht zugelassen. Neben den Anfechtungsverfahren sind Spruchverfahren über die Angemessenheit von Abfindung und Ausgleichszahlung nach dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag und des im Verschmelzungsvertrag festgelegten Umtauschverhältnisses anhängig.

Am 22. August 2007 hat die Hauptversammlung der ContiTech AG dem Abschluss eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages zwischen dieser Gesellschaft als beherrschtem Unternehmen mit der ContiTech-Universe Verwaltungs-GmbH als herrschendem Unternehmen mit Wirkung ab dem 1. Januar 2008 zugestimmt (weitere Erläuterungen unter Anhang Nr. 5). Die Hauptversammlung der ContiTech AG beschloss darüber hinaus den sogenannten Squeeze Out der außenstehenden Aktionäre. Gegen beide Beschlüsse haben außenstehende Aktionäre Anfechtungsklagen erhoben, die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses noch anhängig sind.

Wie die Gesellschaft am 30. Juni 2006 bekannt gab, hat ein Aktionär gegen den von der Hauptversammlung der Continental AG am 5. Mai 2006 zu Tagesordnungspunkt 9 (Teilaufhebung und Erteilung einer neuen Ermächtigung zur Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen, Streichung und Aufhebung bestehenden bedingten Kapitals sowie Schaffung neuen bedingten Kapitals) gefassten Beschluss Anfechtungs- und Nichtigkeitsklage erhoben, der zwei weitere Aktionäre als Streitgenossen beigetreten sind. Das Landgericht Hannover hat den Beschluss der Hauptversammlung am 22. Feb-

ruar 2007 für nichtig erklärt. Dieses Urteil hat das Oberlandesgericht Celle am 7. November 2007 bestätigt. Dagegen hat die Gesellschaft Revision eingelegt. Auf Antrag der Gesellschaft wurde die Eintragung des beschlossenen bedingten Kapitals ins Handelsregister vom Landgericht Hannover rechtskräftig freigegeben und ist am 17. August 2007 erfolgt.

Gewerkschaftlich organisierte Mitarbeiter der Continental Tire North America, Inc. (CTNA), hatten Ende 2006 eine Sammelklage gegen die Gesellschaft mit dem Ziel eingebracht, die einseitige Änderung der Beteiligung des Unternehmens an Gesundheitsfürsorgekosten für Pensionäre zu untersagen. Das zuständige erstinstanzliche Gericht hat den Klägern in einem Zwischenbescheid insoweit Recht gegeben, dass die Umsetzung der Änderungen im Vorsorgeplan nicht im vollen Umfang einseitig hätte erfolgen dürfen. CTNA hat gegen diese Entscheidung Rechtsmittel eingelegt. Daneben haben die Parteien jetzt auf der Grundlage eines Vorschlags der CTNA den wesentlichen Inhalt einer einvernehmlichen Lösung ausgehandelt. Diese sieht die einmalige Dotierung eines speziellen Vorsorgefonds vor, ohne die bisher umgesetzte Planänderung zu modifizieren. Es ist davon auszugehen, dass -vorbehaltlich der Genehmigung durch das Gericht- die vergleichsweise Beendigung des Rechtsstreits demnächst erfolgt.

Im Zusammenhang mit dem Erwerb des Automobilelektronikgeschäfts von Motorola hat die Continental AG wegen einer Kaufpreisanpassung ein Schiedsverfahren nach den Regeln der American Arbitration Association vor einem Schiedsgericht in New York, USA, eingeleitet. Die Forderung beträgt 54,3 Mio US-Dollar. Streitig ist die Unterschreitung des im Kaufvertrag vereinbarten Min-

destbetrages für das zu übertragende Netto-Umlaufvermögen.

Am 2. Mai 2007 wurde der Continental bekannt, dass die Kartellbehörden der Europäischen Union, der USA und Großbritanniens Ermittlungen wegen angeblich kartellrechtswidrigen Verhaltens, insbesondere Preisabsprachen von Mitarbeitern der Dunlop Oil & Marine Ltd., Großbritannien, einer Gesellschaft der ContiTech AG, im Bereich sogenannter Off-shore-Schläuche eingeleitet haben. Zwischenzeitlich haben auch Behörden Australiens, Brasiliens, Japans und Koreas mit parallelen Untersuchungen begonnen, die sämtlich noch andauern. Im Dezember 2007 haben sich zwei Mitarbeiter der Dunlop Oil & Marine Ltd., von denen sich das Unternehmen inzwischen getrennt hat, vor einem US-amerikanischen Gericht der Beteiligung an einer Verabredung zu Preisabsprachen u. a. bei Off-shore-Schläuchen in den USA bekannt und Freiheits- und Geldstrafen akzeptiert. Es ist nicht auszuschließen, dass in dieser Sache weitere Strafen und Bußgelder verhängt und Schadensersatzansprüche geltend gemacht werden. Zivilrechtliche Sammelklagen auf Schadensersatz sind in den USA erhoben worden. Die Höhe finanzieller Belastungen ist auf Basis vorliegender Informationen nicht abschätzbar.

Das Ergebnis der gegen Konzerngesellschaften anhängigen oder zukünftig eingeleiteten Verfahren kann einzeln oder insgesamt einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis der Continental AG haben. Nach unserer Einschätzung werden die sich aus den anhängigen Verfahren ergebenden möglichen Verpflichtungen unter Einbeziehung der dafür bestehenden Vorsorgen jedoch keinen wesentlichen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben.

33. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Mio €	31.12.2007	31.12.2006
Wechselobligo	25,9	28,2
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften und Garantien	22,5	21,1
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	12,6	4,0
Sonstige Haftungsverhältnisse	22,6	32,5
	83,5	85,8

Die Haftungsverhältnisse resultieren vor allem aus Bürgschaften und Garantien für die Verbindlichkeiten nicht konsolidierter verbundener Unternehmen und Dritter sowie aus vertraglich vereinbarten Gewährleistungen für assoziierte Unternehmen.

In Umweltfragen unterliegt die Continental AG möglichen Verpflichtungen aus staatlichen Auflagen und Gesetzen und verschiedenen Ansprüchen und Verfahren, die gegen die Continental AG anhängig sind oder geltend gemacht bzw. eingeleitet werden könnten. Schätzungen bezüglich zukünftiger Aufwendungen in diesem Bereich sind zwangsläufig zahlreichen Unsicherheiten unterworfen, so z. B. durch das Inkrafttreten neuer Gesetze und Auflagen, die Entwicklung und Anwendung neuer Technologien, die Erkennung von Sanierungsfällen für Grundstücke oder Gebäude, für die die Continental AG rechtlich verantwortlich ist.

Soweit es gesetzlich vorgeschrieben ist oder als erforderlich und angemessen erachtet wird, um die Zufriedenheit der Kunden und die Einhaltung eigener Sicherheitsstandards zu gewährleisten, führt die Continental AG Rückruf- und freiwillige Austauschaktionen für verkaufte Produkte durch. Der Konzern bildet Gewährleistungsrückstellungen, die auch gegebenenfalls erwartete Aufwendungen für derartige Maßnahmen enthalten. Die Schätzungen der erwarteten Aufwendungen beruhen vor

allem auf früheren Erfahrungen. Die Schätzung zukünftiger Aufwendungen ist zwangsläufig zahlreichen Unsicherheiten unterworfen, z. B. hinsichtlich des Inkrafttretens neuer Gesetze und Regulierungen, der Anzahl der verkauften Produkte oder der Art der zu veranlassenden Maßnahmen, was zu einer Anpassung der gebildeten Rückstellungen führen könnte. Es ist nicht auszuschließen, dass die tatsächlichen Aufwendungen für diese Maßnahmen die hierfür gebildeten Rückstellungen in nicht vorhersehbarer Weise übersteigen. Obwohl die potenziellen Aufwendungen einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis der Continental AG haben können, werden die darin berücksichtigten möglichen Verpflichtungen nach unserer Einschätzung keinen wesentlichen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben.

Die Aufwendungen für Miet-, Pacht- und Leasingverträge beliefen sich im Jahr 2007 auf 100,7 Mio € (Vj. 110,4 Mio €).

Die zukünftigen Verpflichtungen aus Aufwendungen für Miet-, Pacht- und Leasingverträge, die zum 31. Dezember 2007 eine anfängliche oder verbleibende Laufzeit von mehr als einem Jahr haben und die nicht dem wirtschaftlichen Eigentum des Konzerns zuzurechnen und somit nicht im Sachanlagevermögen ausgewiesen sind, betragen für 2008 sowie kumulativ für die Jahre 2009 bis 2013 und ebenfalls kumulativ ab 2013.

Miet-, Pacht- und Leasingverträge in Mio €	2008	2009 - 2013	ab 2013
	138,2	295,2	146,6

Das Bestellobligo für Sachanlageinvestitionen beträgt 288,0 Mio € (Vj. 134,1 Mio €).

34. Segmentberichterstattung

Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

Entsprechend den Regeln von IAS 14 basiert die Segmentberichterstattung grundsätzlich auf Chancen- und Risikoaspekten (Risk and Reward Approach), die der konzerninternen Organisations- und Managementstruktur sowie der internen Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat entspricht. Für den Konzern stellen danach die operativen Divisionen das primäre Berichtsformat dar, während die geografischen Segmente ein sekundäres Berichtsformat sind.

Im Rahmen des Erwerbs von Siemens VDO wurde die bisherige Organisationsstruktur des Continental-Konzerns geändert. Die bisherige Division Automotive Systems wurde aufgelöst und zusammen mit den Aktivitäten von Siemens VDO in die drei neuen Divisionen Chassis & Safety, Powertrain und Interior eingebracht.

Die Aktivitäten des Continental-Konzerns sind in die folgenden Divisionen aufgeteilt:

Chassis & Safety

Kern der neuen Division Chassis & Safety ist ein Großteil des Geschäfts der ehemaligen Division Automotive Systems. Sie vereint die Aktivitäten auf den Gebieten aktive und passive Sicherheit sowie Fahrerassistenzsysteme beider Unternehmen.

Powertrain

Die neue Division Powertrain steht für innovative und effiziente Systemlösungen rund um den Antriebsstrang. Sie setzt sich aus den ehemaligen Geschäftsfeldern des Continental-Konzerns und Siemens VDO zusammen.

Interior

Schwerpunkt der neuen Division Interior ist das Informationsmanagement zwischen Automobil, Fahrer und Insassen, zwischen den Fahrzeugen sowie zwischen Auto und Umwelt. Sie entstand aus sich ergänzenden Bereichen des Continental-Konzerns und Siemens VDO.

Pkw-Reifen

Die Division Pkw-Reifen entwickelt, produziert und vertreibt Pkw-Reifen für Kompakt-, Mittel- und Oberklasse-Fahrzeuge sowie Leicht-Lkw-Reifen. Hinzu kommen Pannelaufsätze für die erweiterte Mobilität. Zu dieser Division gehören außerdem Motorrad- und Fahrradreifen sowie die konzerneigenen Reifenhandelsgesellschaften.

Nfz-Reifen

Die Division Nfz-Reifen bietet Lkw-, Bus-, Industrie- und Off-The-Road-Reifen für unterschiedlichste Einsatzbereiche und Anwendungsbedingungen an.

ContiTech

Die Division ContiTech ist weltweit größter Spezialist für Kautschuk- und Kunststofftechnologie außerhalb der Reifenindustrie. Entwickelt und produziert werden Funktionsteile, Komponenten und Systeme für den Automobilbau sowie für andere bedeutende Industrien, wie z. B. Schienen- und Druckindustrie sowie Bergbau, Maschinen- und Apparatebau.

Sonstiges/Konsolidierung

Hier sind die direkt geführten Beteiligungen wie Holding-, Finanz- und Versicherungsgesellschaften sowie die Holdingfunktion der Continental AG und die Auswirkungen aus Konsolidierungen enthalten. Dieser Bereich

beinhaltet auch die Ergebnisauswirkungen aus ungewissen Risiken, insbesondere aus vertraglichen und ähnlichen Ansprüchen oder Verpflichtungen, die unter anderem Beteiligungsrisiken darstellen, die zurzeit operativen Bereichen nicht zugeordnet werden können.

Die interne Steuerung und Berichterstattung im Continental-Konzern basiert auf den in Anhang Nr. 2 beschriebenen Grundsätzen der Rechnungslegung (IFRS). Der Konzern misst den Erfolg seiner Segmente anhand des operativen Ergebnisses (EBIT) – einerseits als Umsatzrendite (RoS) bezogen auf den Umsatz, andererseits als Kapitalrendite (RoCE), ermittelt als EBIT in Prozent der operativen Aktiva. Verkäufe und Erlöse zwischen den Segmenten werden zu Preisen berechnet, wie sie auch mit Konzernfremden vereinbart würden.

Bei Verwaltungsleistungen von Gesellschaften mit übernommener Zentralfunktion oder von der Konzernführung werden die Kosten entsprechend der Inanspruchnahme wie Dienstleistungen für fremde Dritte berechnet. Sofern eine direkte Zuordnung möglich ist, werden leistungsgerechte Verteilungen vorgenommen.

Das Segmentvermögen der Divisionen umfasst die operativen Aktiva vor Abzug der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Die Segmentschulden betreffen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie andere Verbindlichkeiten und Rückstellungen, die sich auf die Bereitstellung von Produkten und Dienstleistungen beziehen ohne Berücksichtigung von Steuerverbindlichkeiten.

Unter den nicht zahlungswirksamen Aufwendungen/Erträgen werden im Wesentlichen Veränderungen der Pensionsrückstellungen außer Einzahlungen in die zugehörigen Fonds sowie die Ergebnisse aus assoziierten Unternehmen und aus Abgängen von Sachanlagen, immateriellen Vermögenswerten sowie Gesellschaften zusammengefasst. Bei den Investitionen handelt es sich um Zugänge von Sachanlagen und Software.

Für die Segmentinformationen nach Regionen werden die Umsatzerlöse nach dem Sitz der Kunden, die Investitionen und das Segmentvermögen dagegen nach dem Sitz der Gesellschaften bestimmt.

Mio €	31.12.2007	31.12.2006
Bilanzsumme	27.737,6	10.853,0
abzüglich finanzielle Vermögenswerte		
– Flüssige Mittel	2.199,4	571,1
– Kurz- und langfristige Derivate, verzinsliche Anlagen	71,0	33,1
– Andere finanzielle Vermögenswerte	91,1	63,0
	2.361,5	667,2
abzüglich Ertragsteuervermögen		
– Aktive latente Steuern	162,6	141,4
– Ertragsteuerforderungen	257,9	29,1
	420,5	170,5
zuzüglich diskontierte Wechsel für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20,4	28,2
Segmentvermögen	24.976,0	10.043,5
abzüglich Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.758,9	1.465,9
Operative Aktiva	22.217,1	8.577,6
Summe Verbindlichkeiten und Rückstellungen	20.881,5	6.143,1
abzüglich finanzielle Verbindlichkeiten		
– Kurz- und langfristige Finanzschulden	13.126,8	1.785,2
– Zins- und ähnliche Verbindlichkeiten	136,1	15,5
	13.262,9	1.800,7
abzüglich Ertragsteuerverbindlichkeiten		
– Rückstellungen für latente Steuern	525,2	189,1
– Ertragsteuerverbindlichkeiten	532,7	381,6
	1.057,9	570,7
Segmentschulden	6.560,7	3.771,7

35. Ergebnis pro Aktie

Die Kennzahlen für das Ergebnis pro Aktie bestimmen sich wie folgt:

Mio €/Mio Aktien	2007	2006
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	1.020,6	981,9
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien	150,4	146,2
Ergebnis pro Aktie in €, unverwässert	6,79	6,72
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	1.020,6	981,9
Zinssparnis aus konvertierbaren Wandel- und Optionsschuldverschreibungen (nach Steuern)	9,3	9,3
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen, verwässert	1.029,9	991,2
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien	150,4	146,2
Verwässerungseffekt aus unterstellter Ausübung von Wandelanleihen	7,5	7,5
Verwässerungseffekt aus Aktienoptionsplänen	0,0	0,2
Gewogener Durchschnitt der Aktien, verwässert	157,9	153,9
Ergebnis pro Aktie in €, verwässert	6,52	6,44

36. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Bis zum 11. Februar 2008 ergaben sich keine Ereignisse oder Entwicklungen, die zu einer wesentlichen Änderung des Ausweises oder Wertansatzes der einzelnen Vermögenswerte und Schuldenposten zum 31. Dezember 2007 geführt hätten.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2008 hat der Geschäftsbereich Benecke-Kaliko im Rahmen eines Asset Deals das Kfz-Foliengeschäft der Renolit AG zu einem vorläufigen Kaufpreis von 8,0 Mio € erworben. Zu einem weiteren Kaufpreis von 4,7 Mio € wird das dazugehörige Sachanlagevermögen im Laufe des Jahres 2008 erworben.

37. Honorare des Abschlussprüfers

Für das Geschäftsjahr 2007 wurde ein weltweites Honorar für die Konzernabschlussprüfung sowie für die Einzelabschlüsse der Konzerngesellschaften in Höhe von 8,6 Mio € (Vj. 6,4 Mio €) vereinbart.

Für den von der Hauptversammlung gewählten Abschlussprüfer der Continental AG wurden insgesamt folgende Honorare im Konzernaufwand erfasst:

Mio €	2007	2006
Abschlussprüfung	3,5	2,8
Sonstige Bestätigungsleistungen	0,5	0,1
Steuerberatungsleistungen	0,0	0,1
Sonstige Leistungen, die für das Mutterunternehmen oder Tochterunternehmen erbracht wurden	0,4	0,2

Vorgenannte Honorare betreffen nur Leistungen im direkten Zusammenhang mit der Continental AG und ihren deutschen Tochtergesellschaften. Als Abschlussprüfer

gelten die KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG und ihre eingetragenen Niederlassungen.

38. Angaben über die Transaktionen mit nahestehenden Personen

Vergütung des Vorstands und Aufsichtsrats

Die gemäß IAS 24 angabepflichtige Vergütung des Managements in den Schlüsselpositionen des Konzerns umfasst die Vergütung des aktiven Vorstands und Aufsichtsrats.

Die aktiven Mitglieder des Vorstands wurden wie folgt vergütet:

Tausend €	2007	2006
Kurzfristig fällige Leistungen	12.593	12.042
Dienstzeitaufwand (service cost) aus Altersvorsorge	1.720	2.143
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	—	111
Aktienbasierte Vergütung	3.035	2.056

Die Grundzüge des Vergütungssystems für den Vorstand sowie die im Geschäftsjahr gewährten Vergütungen des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Vergütungsbericht als Teil des Berichts zur Corporate Governance erläutert, auf den der Lagebericht insofern verweist.

Im Berichtsjahr wurden früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen Bezüge in Höhe von 4,4 Mio € (Vj. 4,5 Mio €) gewährt. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen sind 61,7 Mio € (Vj. 72,2 Mio €) zurückgestellt.

2007 bestanden keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstände oder Aufsichtsratsmitglieder der Continental AG.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats wurden wie folgt vergütet:

Tausend €	2007	2006
Kurzfristig fällige Leistungen	2.485	4.330

Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen wurden an Mitglieder des Aufsichtsrats nicht bezahlt. Ausgenommen ist die Vergütung der Arbeitnehmervertreter aus deren Arbeitsvertrag.

Darüber hinaus haben Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats keine berichtspflichtigen Geschäfte mit anderen Mitgliedern des Managements, soweit in Schlüsselpositionen tätig bzw. mit Gesellschaften, in deren Geschäftsführungs- oder Aufsichtsgremien diese Personen vertreten sind, vorgenommen. Dies gilt auch für nahe Familienangehörige dieses Personenkreises.

Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen, die nicht Konzerngesellschaften sind:

Mio €	2007	2006
Erträge	40,6	12,3
Aufwendungen	43,3	17,5

Die Erträge und Aufwendungen aus Transaktionen der Konzerngesellschaften mit nahestehenden Unternehmen, die nicht Konzerngesellschaften sind, sind ausnahmslos den gewöhnlichen Geschäftstätigkeiten der jeweils beteiligten Gesellschaft zuzurechnen und wurden zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen. Im Wesentlichen resultieren diese aus Beziehungen zu assoziierten Unternehmen. Die entsprechenden Forderungen und Verbind-

lichkeiten gegenüber diesen Unternehmen werden in der Bilanz ausgewiesen.

Für ein ausländisches nahestehendes Unternehmen wurde eine Bürgschaftserklärung in Höhe von 0,2 Mio € (Vj. keine) abgegeben.

Mitteilung nach dem Wertpapierhandelsgesetz

Gemäß § 160 Abs. 1 Nr. 8 Aktiengesetz sind wir gehalten im Anhang den Inhalt der uns im Geschäftsjahr zugegangenen Mitteilungen nach § 21 Abs. 1 oder Abs. 1 a des Wertpapierhandelsgesetzes wiederzugeben. Zu diesen Mitteilungen sind Personen verpflichtet, deren Stimmrechte an der Continental AG durch Erwerb, Veräußerung oder in sonstiger Weise direkt und indirekt 3 %, 5 %, 10 %, 25 %, 50 % oder 75 % erreichen oder über- oder unterschreiten. Bis zum Bilanzstichtag haben wir von den folgenden Schwellenüberschreitungen Kenntnis erhalten:

Im Oktober 2003 haben uns The Capital Group Companies Inc., Los Angeles, USA, und ihre Tochtergesellschaft die Capital Research & Management Company, Los Angeles, USA, mitgeteilt, dass sie die Schwelle von 5 % der Stimmrechte an der Continental AG am 25. September 2003 überschritten haben. Der Stimmrechtsanteil beträgt 5,139 %. Der Capital Research & Management Company werden die Stimmrechte nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG und der The Capital Group Companies Inc. nach §§ 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i.V.m. Abs. 1 Sätze 2 und 3 WpHG zugerechnet.

Am 26. März 2007 hat uns die AXA Investment Managers Deutschland GmbH, Frankfurt am Main, im Auftrag der AXA S.A., Paris, Frankreich, davon in Kenntnis gesetzt, dass

- ◊ der Stimmrechtsanteil der AllianceBernstein L.P., New York, USA, am 21. März 2007 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte an der Continental AG unterschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 2,33 % beträgt. Die Zurechnung erfolgt gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG;
- ◊ der Stimmrechtsanteil der AllianceBernstein Corporation, New York, USA am 21. März 2007 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte an der Continental AG unterschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 2,33 % beträgt. Die Zurechnung erfolgt gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i.V.m. Satz 2 WpHG;
- ◊ der Stimmrechtsanteil der Equitable Holdings LLC, New York, USA, am 21. März 2007 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte an der Continental AG unterschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 2,33 % beträgt. Die Zurechnung erfolgt gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i.V.m. Satz 2 WpHG;

- ◊ der Stimmrechtsanteil der AXA Equitable Life Insurance Company, New York, USA, am 21. März 2007 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte an der Continental AG unterschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 2,33 % beträgt. Die Zurechnung erfolgt gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i.V.m. Satz 2 WpHG;

- ◊ der Stimmrechtsanteil der AXA Financial Services LLC, New York, USA, am 21. März 2007 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte an der Continental AG unterschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 2,33 % beträgt. Die Zurechnung erfolgt gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i.V.m. Satz 2 WpHG;

- ◊ der Stimmrechtsanteil der AXA Financial Inc., New York, USA, am 21. März 2007 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte an der Continental AG unterschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 2,33 % beträgt. Die Zurechnung erfolgt gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i.V.m. Satz 2 WpHG;

- ◊ der Stimmrechtsanteil der AXA S.A. Paris, Frankreich, am 21. März 2007 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte an der Continental AG unterschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 2,52 % beträgt. Die Zurechnung erfolgt gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i.V.m. Satz 2 WpHG.

Die Europacific Growth Fund, Los Angeles, USA, hat uns am 7. November 2007 davon in Kenntnis gesetzt, dass der Stimmrechtsanteil der Gesellschaft die Schwelle von 5 % der Stimmrechte an der Continental AG unterschritten hat und seit dem 2. November 2007 4,66 % beträgt.

Der Stimmrechtsanteil der UBS AG Zürich, Schweiz, hat am 6. November 2007 gemäß Mitteilung vom 12. November 2007 die Schwelle von 5 % der Stimmrechte an der Continental AG unterschritten und beträgt seit diesem Zeitpunkt 2,36 %.

Gemäß Schreiben der Allianz SE, München, vom 12. November 2007 ist uns mitgeteilt worden, dass der Stimmrechtsanteil der Gesellschaft am 31. Oktober 2007 die Schwellen von 3 % und 5 % überschritten hat und 9,27 % betrug. Der Allianz SE zugerechnete Stimmrechte wurden ihr über die Allianz Finanzbeteiligungs GmbH, München, sowie dieser Gesellschaft über die Dresdner Bank AG, Frankfurt am Main, jeweils in Höhe von 9,05 % zugerechnet. Des Weiteren wurde mit gleichem Schreiben mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der Allianz SE, der Allianz Finanzbeteiligungs GmbH und der Dresdner

Bank AG am 6. November 2007 die Schwellen von 5 % und 3 % unterschritten hat. Der Stimmrechtsanteil der Allianz SE beträgt seitdem 0,15 %, der der Allianz Finanzbeteiligungs GmbH und der Dresdner Bank AG 0 %.

Die Marsico Capital Management, Denver, USA, hat uns am 5. Dezember 2007 davon in Kenntnis gesetzt, dass der ihr zuzurechnende Stimmrechtsanteil die Schwelle von 3 % überschritten hat und zum 30. November 2007 3,03 % beträgt. Die Zurechnung erfolgt für verschiedene Klienten der Marsico Capital Management.

Im Jahr 2007 sowie bis einschließlich 12. Februar 2008 haben die Mitglieder des Aufsichtsrats sowie des Vorstands insgesamt einen Anteilsbesitz am Grundkapital, der unter 1 % liegt. Im Geschäftsjahr 2007 hat die Continental AG gemäß § 15 a WpHG mitgeteilt, dass fünf Mitglieder des Vorstands insgesamt 54.000 Aktien aus Aktienoptionsplänen erworben und gleich danach verkauft haben, dass ein Mitglied des Vorstands 17.420 Aktien verkauft hat und ein Mitglied des Aufsichtsrats 6.000 Aktien aus Aktienoptionsplänen erworben und unmittelbar anschließend veräußert hat.

39. Deutscher Corporate Governance Kodex/Erklärung nach § 161 AktG

Die nach § 161 des Aktiengesetzes vorgeschriebene Erklärung wurde von Vorstand und Aufsichtsrat am 28. September 2007 abgegeben und ist den Aktionären

auf unserer Internetseite zugänglich gemacht:
www.continental-corporation.com.

Weitere Informationen



Weitere Informationen

198	Bilanzeid
199	Mandate des Vorstands
200	Mandate des Aufsichtsrats
202	Zehnjahresübersicht – Konzern
203	Glossar
U5	Termine
U5	Impressum

Bilanzeid

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzern-Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen

entsprechendes Bild vermittelt wird sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Hannover, den 11. Februar 2008

Continental AG
Der Vorstand

Mandate des Vorstands

Aufstellung der Mandate der aktiven und ehemaligen Vorstandsmitglieder in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien gemäß § 285 Nr. 10 HGB:

Manfred Wennemer

Vorsitzender

Divisionen Pkw-Reifen und Interior

Benecke-Kaliko AG, Hannover (Vorsitzender) (bis August 2007)*; ContiTech AG, Hannover (Vorsitzender)*; Continental Teves, Inc., Wilmington, Delaware, USA*; Continental Tire North America, Inc., Charlotte, North Carolina, USA*; ContiTech North America, Inc., Wilmington, Delaware, USA*

Dr. Alan Hippe

Finanzen, Controlling, IT und Recht

Hamburg-Mannheimer Versicherungs-AG, Hamburg; Hamburg-Mannheimer Sachversicherungs-AG, Hamburg; KION GROUP GmbH, Wiesbaden (seit Mai 2007); ContiTech AG, Hannover*; CG Tire, Inc., Charlotte, North Carolina, USA*; CGT Referral Resources, Inc., Charlotte, North Carolina, USA*; Compania Hulera Euzkadi, S.A. de C. V., Mexiko D.F., Mexiko*; Continental Automotive, Inc., Wilmington, Delaware, USA*; Continental Automotive Licensing Corp., Charlotte, North Carolina, USA*; Continental Llantera Potosina, S.A. de C.V., Mexiko D.F., Mexiko*; Continental Products Corporation, Charlotte, North Carolina, USA*; Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, Delaware, USA*; Continental Teves, Inc., Wilmington, Delaware, USA*; Continental Tire de Mexico, S.A. de C. V., Mexiko D.F., Mexiko*; Continental Tire North America, Inc., Charlotte, North Carolina, USA*; Continental Tire Servicios, S.A. de C.V., Mexiko D.F., Mexiko*; ContiTech North America, Inc., Wilmington, Delaware, USA*; CTNA Holding Corp., Charlotte, North Carolina, USA*; Dynagen, Inc., Charlotte, North Carolina, USA*; Englewood Services, Inc., Charlotte, North Carolina, USA*; General Tire de Mexico, S.A. de C.V., Mexiko D.F., Mexiko*; General Tire International Company, Charlotte, North Carolina, USA*; The Continental General Tire Foundation, Charlotte, North Carolina, USA*

Gerhard Lerch

Division ContiTech

Benecke-Kaliko AG, Hannover (Vorsitzender)*; ContiTech Antriebssysteme GmbH, Hannover (Vorsitzender)*; ContiTech Luftfedersysteme GmbH, Hannover (Vorsitzender)*; ContiTech Schlauch GmbH, Korbach*; ContiTech Techno-Chemie GmbH, Karben*; ContiTech Transport-

bandsysteme GmbH, Northeim (Vorsitzender)*; ContiTech Vibration Control GmbH, Hannover (Vorsitzender)*; Caucho Tecnica, Santiago, Chile (Vorsitzender des Verwaltungsrates)*; ContiTech North America, Inc., Wilmington, Delaware, USA*; IMAS S.A., Volos, Griechenland (Vorsitzender des Verwaltungsrates)*

Dr. Karl-Thomas Neumann

Divisionen Chassis & Safety und Powertrain

SupplyOn AG, Gerlingen-Schillerhöhe; Continental Teves, Inc., Wilmington, Delaware, USA*

Dr. Hans-Joachim Nikolin

Division Nfz-Reifen, Einkauf, Qualität und Umwelt Konzern

TÜV Nord-Gruppe, Hamburg; Drahtcord Saar GmbH & Co. KG, Merzig; KG Deutsche Gasrußwerke GmbH & Co., Dortmund; Continental Sime Tyre Sdn. Bhd., Petaling Jaya, Malaysia*; Continental Tire North America, Inc., Charlotte, North Carolina, USA*; Continental Tyre South Africa (PTY) Limited, Port Elizabeth, Südafrika*; Semperit Reifen Gesellschaft m.b.H., Traiskirchen, Österreich (Vorsitzender) (bis Dezember 2007)*

Thomas Sattelberger

Personal, Arbeitsdirektor

Mitglied des Vorstands bis 2. Mai 2007

Heinz-Gerhard Wente

Personal, Arbeitsdirektor

Mitglied des Vorstands seit 3. Mai 2007

ContiTech Antriebssysteme GmbH, Hannover*; ContiTech Schlauch GmbH, Hannover (Vorsitzender)*; ContiTech TechnoChemie GmbH, Karben (Vorsitzender)*; ContiTech Vibration Control GmbH, Hannover*; ContiTech Fluid Shanghai Co. Ltd., Shanghai, China*; ContiTech Grand Ocean Changchun Co. Ltd., Changchun, China*

William L. Kozyra

Stellvertretendes Mitglied

NAFTA-Region

Continental Automotive, Inc., Wilmington, Delaware, USA*; Continental Teves, Inc., Wilmington, Delaware, USA*; Continental Tire North America, Inc., Charlotte, North Carolina, USA*; ContiTech North America, Inc., Wilmington, Delaware, USA*; Temic Automotive of North America, Inc., Auburn Hills, Michigan, USA*

Konzerngesellschaften im Sinne von § 100 Abs. 2 AktG sind jeweils mit einem * gekennzeichnet.

Mandate des Aufsichtsrats

Sonstige Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen gemäß § 285 Nr. 10 HGB:

Dr. Hubertus von Grünberg, Vorsitzender Mitglied verschiedener Aufsichtsräte

Allianz Versicherungs-AG, München; Deutsche Telekom AG, Bonn; Deutsche Post AG, Bonn (bis Juli 2007); MAN Aktiengesellschaft, München (bis März 2007); ABB Ltd., Zürich, Schweiz (Präsident des Verwaltungsrats seit Mai 2007); Schindler Holding AG, Hergiswil, Schweiz

Werner Bischoff*, stellv. Vorsitzender Mitglied des geschäftsführenden Hauptvorstands der IG Bergbau, Chemie, Energie

Evonik Degussa GmbH, Essen (seit Oktober 2007); Evonik Industries AG, Essen (seit September 2007); Hoechst GmbH, Frankfurt/Main; RWE AG, Köln; RWE Dea AG, Hamburg (seit März 2007); RWE Power AG, Essen; Sanofi-Aventis Deutschland GmbH, Frankfurt/Main

Dr. h. c. Manfred Bodin, Mitglied verschiedener Aufsichtsräte

CeWe Color Holding AG, Oldenburg; VHV Holding AG, Hannover

Dr. Diethart Breipohl, Mitglied verschiedener Aufsichtsräte

Arcandor AG, Essen; KME Germany AG, Osnabrück (Vorsitzender); Atos Origin International, Paris, Frankreich; Crédit Lyonnais, Paris, Frankreich; EULER & Hermes, Paris, Frankreich

Michael Deister*, stellv. Vorsitzender des Betriebsrats Werk Stöcken und stellv. Vorsitzender des Konzernbetriebsrats

Dr. Michael Frenzel, Vorsitzender des Vorstands der TUI AG

AWD Holding AG, Hannover; AXA Konzern AG, Köln; E.ON Energie AG, München; Hapag-Lloyd AG, Hamburg (Vorsitzender)**; Hapag-Lloyd Flug GmbH, Hannover (Vorsitzender)**; Norddeutsche Landesbank, Hannover; TUI Deutschland GmbH, Hannover (Vorsitzender)**; Volkswagen AG, Wolfsburg; Preussag North America, Inc., Atlanta, USA (Chairman)**; TUI China Travel Co., Ltd., Beijing, China**; TUI Travel PLC, London (Chairman of the Board non-executive Directors seit Juni 2007)**

Prof. Dr.-Ing. E. h. Hans-Olaf Henkel,

Honorarprofessor an der Universität Mannheim

Bayer AG, Leverkusen; Daimler Luft- und Raumfahrt Holding AG, München; EPG AG, Zweibrücken; SMS GmbH, Düsseldorf; Brambles Industries Ltd., Sydney, Australien (bis November 2007); Orange SA, Paris, Frankreich (bis Februar 2007); Ringier AG, Zofingen, Schweiz

Michael Iglhaut*, Vorsitzender des Betriebsrats Standort Frankfurt, Vorsitzender des Gesamt-Betriebsrats der Continental Teves AG & Co. oHG und 1. stellv. Vorsitzender des Konzern-Betriebsrats

Hartmut Meine*, Bezirksleiter des IG Metall Bezirks Niedersachsen und Sachsen-Anhalt
KME Germany AG, Osnabrück

Dirk Nordmann*, Betriebsratsvorsitzender Werk Vahrenwald, ContiTech Antriebssysteme GmbH

Jan P. Oosterveld, Mitglied verschiedener Aufsichtsräte

Atos Origin S.A., Paris, Frankreich; Barco NV, Kortrijk, Belgien; Cookson Group Plc, London, Großbritannien; Crucell NV, Leiden, Niederlande (Vorsitzender)

Dr. Thorsten Reese*, Leiter Qualität und Umwelt Konzern

Jörg Schönfelder*, Betriebsratsvorsitzender Werk Korbach

Jörg Schustereit*, Betriebsratsvorsitzender Werk Northeim, ContiTech Transportbandsysteme GmbH

Fred G. Steingraber, Chairman Emeritus A.T. Kearney, USA, Chairman Board Advisors, USA, Retired Chairman and CEO A.T. Kearney, USA
Diamond Hill Financial Trends Fund, Columbus, Ohio, USA; Elkay Manufacturing, Oak Brook, Illinois, USA; 3i plc, London, Großbritannien

Prof. Dipl.-Ing. Jürgen Stockmar, Geschäftsführer der Magna Education and Research GmbH & Co KG, Oberwaltersdorf, Österreich

Christian Streiff, Vorsitzender des Vorstands PSA Peugeot Citröen, Paris, Frankreich
ThyssenKrupp AG, Düsseldorf

Dr. Bernd W. Voss, Mitglied verschiedener Aufsichtsräte

Allianz Lebensversicherungs-AG, Stuttgart; Bankhaus Reuschel & Co., München (stv. Vorsitzender seit Januar 2008); Dresdner Bank AG, Frankfurt/Main; Hapag-Lloyd AG, Hamburg; OSRAM GmbH, München; Wacker Chemie AG, München; ABB Ltd., Zürich, Schweiz

Dieter Weniger*, Gewerkschaftssekretär der IG Bergbau, Chemie, Energie

Erwin Wörle*, Betriebsratsvorsitzender Conti Temic microelectronic GmbH, Ingolstadt

Conti Temic microelectronic GmbH, Nürnberg** (stv. Vorsitzender)

Mitglieder der Ausschüsse des Aufsichtsrats

1. Präsidialausschuss und Ausschuss nach § 27

Abs. 3 MitbestG (Vermittlungsausschuss)

Dr. Hubertus von Grünberg, Vorsitzender; Werner Bischoff; Dr. Diethart Breipohl; Michael Iglhaut

2. Prüfungsausschuss

Dr. Bernd W. Voss, Vorsitzender; Michael Deister; Dr. Hubertus von Grünberg; Dr. Thorsten Reese

3. Nomierungsausschuss

Dr. Hubertus von Grünberg; Dr. Diethart Breipohl; Dr. Bernd W. Voss

* Vertreter der Arbeitnehmer.

** Konzerngesellschaften im Sinne von § 100 Abs. 2 AktG.

Zehnjahresübersicht – Konzern

		2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998
Bilanz											
Langfristige Vermögenswerte ¹	Mio €	17.383,9	5.877,9	5.193,8	4.953,9	4.835,0	5.102,2	5.424,4	4.718,6	4.485,0	4.179,6
Kurzfristige Vermögenswerte ²	Mio €	10.353,7	4.975,1	5.353,9	4.742,0	3.463,5	3.094,9	3.570,2	2.896,6	2.918,8	2.586,1
Bilanzsumme	Mio €	27.737,6	10.853,0	10.547,7	9.695,9	8.298,5	8.197,1	8.994,6	7.615,2	7.403,8	6.765,7
Eigenkapital ohne Anteile im Fremdbesitz	Mio €	6.583,2	4.470,8	3.574,2	2.706,2	1.983,2	1.715,2	1.546,7	1.844,1	1.760,6	1.329,1
Anteile in Fremdbesitz	Mio €	272,9	239,1	220,8	231,0	151,4	92,2	101,4	145,7	142,4	174,5
Eigenkapital inklusive Anteile im Fremdbesitz	Mio €	6.856,1	4.709,9	3.795,0	2.937,2	2.134,6	1.807,4	1.648,1	1.989,8	1.903,0	1.503,6
Eigenkapitalquote ³	in %	24,7	43,4	36,0	30,3	23,9	20,9	17,2	24,2	23,8	19,6
Investitionen ⁴	Mio €	896,9	805,0	871,8	703,0	625,8	620,0	740,8	715,2	625,6	461,5
Netto-Finanzschulden	Mio €	10.856,4	1.181,0	493,2	881,1	1.168,6	1.899,0	2.601,1	2.017,9	1.712,8	1.919,0
Gearing Ratio	in %	158,3	25,1	13,0	30,0	58,9	110,7	168,2	109,4	97,3	144,4
Gewinn- und Verlustrechnung											
Umsatz	Mio €	16.619,4	14.887,0	13.837,2	12.597,4	11.534,4	11.408,3	11.233,3	10.115,0	9.132,2	6.743,2
Auslandsanteil	in %	69,2	67,6	65,8	66,8	67,0	68,4	70,4	68,9	68,6	66,4
Herstellungskosten ⁵	in %	75,8	75,3	74,6	75,0	76,5	78,2	82,8	75,6	74,5	70,0
Forschungs- und Entwicklungskosten ⁵	in %	5,0	4,5	4,3	4,2	4,3	4,3	4,1	4,1	4,1	4,0
Vertriebskosten ⁵	in %	5,5	5,7	6,1	6,2	6,2	6,4	6,3	11,1	11,6	14,4
Verwaltungskosten ⁵	in %	2,7	3,0	3,1	3,1	3,3	3,4	3,6	3,7	3,8	4,6
EBITA	Mio €	1.675,8	1.601,9	1.507,1	1.157,4	855,2	694,3	32,8	533,0	607,3	397,7
EBITA ⁵	in %	10,1	10,8	10,9	9,2	7,4	6,1	0,3	5,3	6,7	5,9
Personalaufwand	Mio €	3.652,7	3.175,2	3.054,3	3.011,7	2.681,8	2.650,2	2.867,8	2.580,8	2.387,7	1.937,1
Abschreibungen ⁶	Mio €	814,8	699,6	741,8	667,2	603,1	670,3	891,3	654,7	576,5	395,7
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	Mio €	1.020,6	981,9	929,6	716,2	314,0	226,0	-257,6	204,7	234,7	138,2
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	in Tsd	93,9	81,6	81,1	73,7	66,5	65,1	67,0	63,5	62,6	50,2

¹ Bis 2003 beinhaltete diese Position das Anlagevermögen sowie Übrige Aktiva.

² Bis 2003 beinhaltete diese Position das Umlaufvermögen.

³ Seit 2004 beinhaltet diese Position die Anteile in Fremdbesitz.

⁴ Investitionen in Sachanlagen und Software.

⁵ Vom Umsatz; seit 2001 beinhalten die Vertriebskosten ausschließlich die Funktionskosten des Vertriebs und der Logistik sowie die EDV-Kosten.

⁶ Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

Die Angaben für die Geschäftsjahre seit 2004 sind nach IFRS, für die Jahre von 1998 bis 2003 nach US GAAP.

Ausgewählte finanzwirtschaftliche Begriffe

Asset-Backed-Securitization-Programm. Im Rahmen dieser Programme werden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen pro Land zusammengefasst und jeweils als Pool an Finanzierungsgesellschaften verkauft, die sich durch Ausgabe von Commercial Papers am Kapitalmarkt refinanzieren.

Ausschüttungsquote. Die Ausschüttungsquote ergibt sich aus dem Verhältnis der Dividende für das Geschäftsjahr zum Ergebnis pro Aktie.

Continental Value Contribution (CVC), stellt den absoluten Wertbeitrag sowie Delta CVC die Veränderung des absoluten Wertbeitrags im Vergleich zum Vorjahr dar. Um den Wertbeitrag zu messen, wird vom RoCE die erforderliche Mindestverzinsung subtrahiert. Diese Mindestverzinsung wird von dem für den Continental-Konzern errechneten durchschnittlichen, gewichteten Kapitalkostensatz (WACC) abgeleitet. Zur Berechnung des CVC wird der durchschnittliche, gewichtete Kapitalkostensatz vom RoCE subtrahiert und mit den operativen Aktiva zum Stichtag multipliziert. Anhand der Veränderung des absoluten Wertbeitrags, gemessen durch Delta CVC, verfolgen wir, inwieweit Managementeinheiten Wert schaffend wachsen oder Ressourcen effizienter einzusetzen sind.

Defined Benefit Obligation (DBO). Barwert aller verfallbaren und unverfallbaren erdienten Ansprüche auf der Basis des geschätzten Gehaltsniveaus zum Zeitpunkt der Pensionierung. Das einzige versicherungsmathematische Verfahren, nach dem die DBO ermittelt werden darf, ist das Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Method). Die DBO entspricht der PBO (Projected Benefit Obligation).

Derivative Finanzinstrumente. Hierbei handelt es sich um Geschäfte, mit denen Zins- und/oder Währungsrisiken gesteuert werden.

EBIT. Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (Earnings Before Interest and Taxes). Wir verstehen EBIT als Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit, korrigiert um den Zinssaldo. Seit 2002 entspricht durch den Wegfall von planmäßigen Abschreibungen auf den Goodwill das EBITA dem EBIT.

EBITA. EBIT vor planmäßigen Abschreibungen auf den Goodwill.

FAS. Statements of Financial Accounting Standards. Die herausgegebenen Bilanzrichtlinien oder Ergänzungen des FASB.

FASB. Financial Accounting Standards Board. Ausschuss zur Festlegung von Bilanzrichtlinien für US GAAP.

Finanzierungsleasing. Beim Finanzierungsleasing überträgt der Leasinggeber das Investitionsrisiko auf den Leasingnehmer. Der Leasinggeber trägt somit nur das Kreditrisiko und eventuell vereinbarte Dienstleistungen. Der Leasingnehmer ist wirtschaftlicher Eigentümer des Vermögensgegenstandes. Kennzeichen solcher Verträge ist eine feste Grundmietzeit, innerhalb derer eine Kündigung durch den Leasingnehmer ausgeschlossen ist.

Gearing Ratio. Die Nettofinanzschulden dividiert durch das Eigenkapital ergeben die Gearing Ratio.

Hedgeschäfts. Absicherung einer Transaktion gegen Risiken wie beispielsweise Wechselkursschwankungen oder Veränderungen in den Rohstoffpreisen durch Abschluss eines gegenläufigen Sicherungsgeschäftes, gewöhnlich in der Form eines Termingeschäftes.

IAS. International Accounting Standards. Die früheren, zum Teil noch gültigen Bilanzrichtlinien, herausgegeben vom IASB.

IASB. International Accounting Standards Board. Ausschuss zur Festlegung von internationalen Bilanzrichtlinien.

IFRIC. International Financial Reporting Interpretations Committee. Ausschuss zur Bestimmung von Anwendungssachverhalten im Rahmen bestehender IFRS bzw. IAS.

IFRS. International Financial Reporting Standards. Die herausgegebenen Bilanzrichtlinien des IASB.

Nettofinanzschulden. Die Nettofinanzschulden ergeben sich aus dem Saldo der zinspflichtigen bilanzierten Verbindlichkeiten und der vorhandenen liquiden Mittel sowie den Marktwerten der derivativen Finanzinstrumente.

Operative Aktiva. Als operative Aktiva gelten die Aktiva der Bilanz, ohne Berücksichtigung der flüssigen Mittel sowie der kurz- und langfristigen Derivate, aktiven latenten Steuern und Ertragsteuerforderungen und anderen finanziellen Vermögenswerten, zuzüglich der diskontierten Wechsel aus Lieferungen und Leistungen, abzüglich der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Operating Leasing. Eine Form des Leasing, die der Miete weitgehend ähnlich ist. Die bilanzielle Zurechnung und Aktivierung des Leasingobjekts erfolgt beim Leasinggeber.

Rating. Standardisierte Kennziffer auf den internationalen Finanzmärkten zur Beurteilung und Einstufung der Bonität eines Schuldners. Die Einstufung resultiert aus der wirtschaftlichen Analyse des Schuldners durch spezialisierte Ratingunternehmen.

ROCE. Verzinsung des eingesetzten Kapitals (Return On Capital Employed). Wir definieren RoCE als das Verhältnis von EBIT zu operativen Aktiva zum Stichtag.

SIC. Standing Interpretation Committee (Vorgänger des International Financial Reporting Interpretations Committee, IFRIC).

US GAAP. United States Generally Accepted Accounting Principles (US-amerikanische Rechnungslegung). Diese Regelungen werden in verbindliche und richtungsvorgebende Regelungen zur Rechnungslegung eingeteilt.

Währungsswap (Currency Swap). Tausch von Kapitalbeträgen in unterschiedlichen Währungen. Wird oft bei der Emission von Anleihen eingesetzt, bei denen die Emissionswährung nicht der Landeswährung des Emittenten entspricht.

Weighted Average Cost of Capital (WACC). Der durchschnittliche, gewichtete Kapitalkostensatz, bestehend aus der anteiligen Verzinsung des Fremd- sowie Eigenkapitals.

Zinscap. Ein Zinscap regelt eine Zinsobergrenze für variable Zinsen im Zusammenhang mit einem nominalen Verschuldungsbetrag. Insofern die variablen Zinssätze diese Obergrenze übersteigen, erhält der Inhaber des Zinscap einen Ertrag in Höhe des Differenzbetrags zur Obergrenze als Kompensation. Als Gegenleistung wird eine Prämie für diesen Zinscap bezahlt.

Zinsswap. Ein Zinsswap ist der Austausch von Zinszahlungen zwischen zwei Partnern. Dadurch können z. B. variable Zinsen in feste getauscht werden oder umgekehrt.

Termine

2008

Jahrespressekonferenz	21. Februar
Analystenkonferenz	21. Februar
Zwischenbericht zum 31. März 2008	29. April
Hauptversammlung	25. April
Zwischenbericht zum 30. Juni 2008	31. Juli
Zwischenbericht zum 30. September 2008	30. Oktober

2009

Jahrespressekonferenz	Februar
Analystenkonferenz	Februar
Zwischenbericht zum 31. März 2009	Mai
Hauptversammlung	23. April
Zwischenbericht zum 30. Juni 2009	August
Zwischenbericht zum 30. September 2009	Oktober

Informationen

Der Geschäftsbericht liegt auch in englischer Sprache vor. Der Jahresabschluss der Aktiengesellschaft steht ebenfalls in deutscher und englischer Sprache zur Verfügung.

Die oben genannten Informationen können angefordert werden bei:

Continental AG, Unternehmenskommunikation

Postfach 169, 30001 Hannover

Telefon: +49 511 938-1146, Telefax: +49 511 938-1055

E-Mail: prkonzern@conti.de

Der gesamte Geschäftsbericht und die Zwischenberichte sind im Internet abrufbar unter:

www.continental-corporation.com

Impressum

Redaktion:

Continental Aktiengesellschaft, Hannover

Unternehmenskommunikation

Konzept und Gestaltung:

brunsmiteisenberg werbeagentur, Hannover

Druck, Weiterverarbeitung:

BWH GmbH, Hannover

Der Geschäftsbericht ist auf Papier gedruckt, dessen Holz aus nachhaltiger Forstwirtschaft stammt.

Fotos:

Andreas Pohlmann, Seiten 6 und 7

Günter Bolzern, Seite 13

Weitere Fotos: dpa picture alliance

Continental Aktiengesellschaft, Postfach 169, 30001 Hannover
Vahrenwalder Straße 9, 30165 Hannover
Telefon +49 511 938-01, Telefax +49 511 938-81770, mailservice@conti.de, www.continental-corporation.com

Die Continental AG ist ein Offizieller Sponsor der UEFA EURO 2008™.

