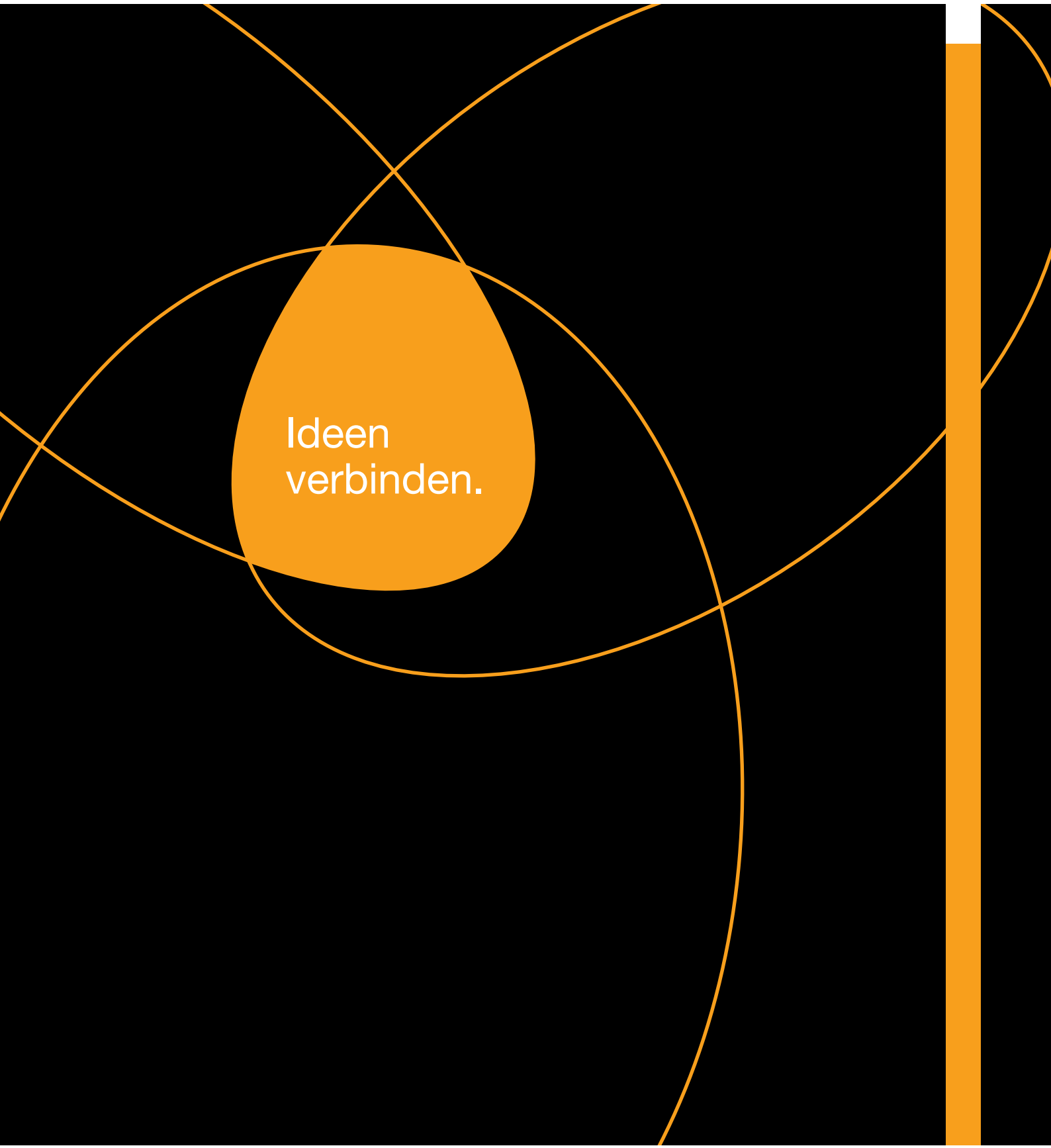


Geschäftsbericht 2009

Continental

Das Ganze ist mehr als die Summe seiner Teile. Dieses Prinzip ist seit der Antike bekannt und noch heute gültig. Wir folgen diesem Prinzip und verbinden unsere Erfolgselemente auf vielfältige Weise. Beispiel: unsere Divisionen. Jede für sich ist eine starke, innovationskräftige und überaus leistungsfähige Einheit. Aber erst gemeinsam als Hochleistungsteam formen sie Continental und damit einen der weltweit führenden Partner der Automobilindustrie und weiterer Schlüsselindustrien. Dies geschieht durch übergreifenden Wissensaustausch, vernetztes Zusammenarbeiten und das Ausrichten auf unsere gemeinsame Vision, individuelle Mobilität sicherer, komfortabler und im Sinne der Nachhaltigkeit zukunftsweisender zu machen.

Continental-Konzern

In Mio €	2009	2008	Δ in %
Umsatz	20.095,7	24.238,7	- 17,1
EBITDA	1.591,2	2.771,4	- 42,6
in % vom Umsatz	7,9	11,4	
EBIT	- 1.040,4	- 296,2	- 251,2
in % vom Umsatz	- 5,2	- 1,2	
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	- 1.649,2	- 1.123,5	- 46,8
Ergebnis pro Aktie in €	- 9,76	- 6,84	- 42,7
Umsatz bereinigt[1]	19.986,8	23.784,7	- 16,0
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)[2]	1.165,8	1.747,0	- 33,3
in % des bereinigten Umsatzes	5,8	7,3	
Free Cashflow	1.640,3	628,5	161,0
Netto-Finanzschulden	8.895,5	10.483,5	- 15,1
Gearing Ratio in %	219,0	189,6	
Eigenkapital	4.061,7	5.529,9	- 26,6
Eigenkapitalquote in %	17,6	22,4	
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl)[3]	134.434	139.155	- 3,4
Dividende	–	–	
Börsenkurs (H) in €	42,82	86,62	
Börsenkurs (T) in €	11,35	27,00	

[1] Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

[2] Bereinigt um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA), Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

[3] Ohne Auszubildende.

Continental-Kerngeschäftsfelder

Automotive Group

in Mio €	2009	2008	Δ in %
Umsatz	12.042,4	14.900,0	- 19,2
EBITDA	608,9	1.428,8	- 57,4
in % vom Umsatz	5,1	9,6	
EBIT	- 1.561,6	- 1.205,8	- 29,5
in % vom Umsatz	- 13,0	- 8,1	
Umsatz bereinigt[1]	11.996,5	14.480,2	- 17,2
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)[2]	192,0	824,6	- 76,7
in % des bereinigten Umsatzes	1,6	5,7	

[1] Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

[2] Bereinigt um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA, Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

Rubber Group

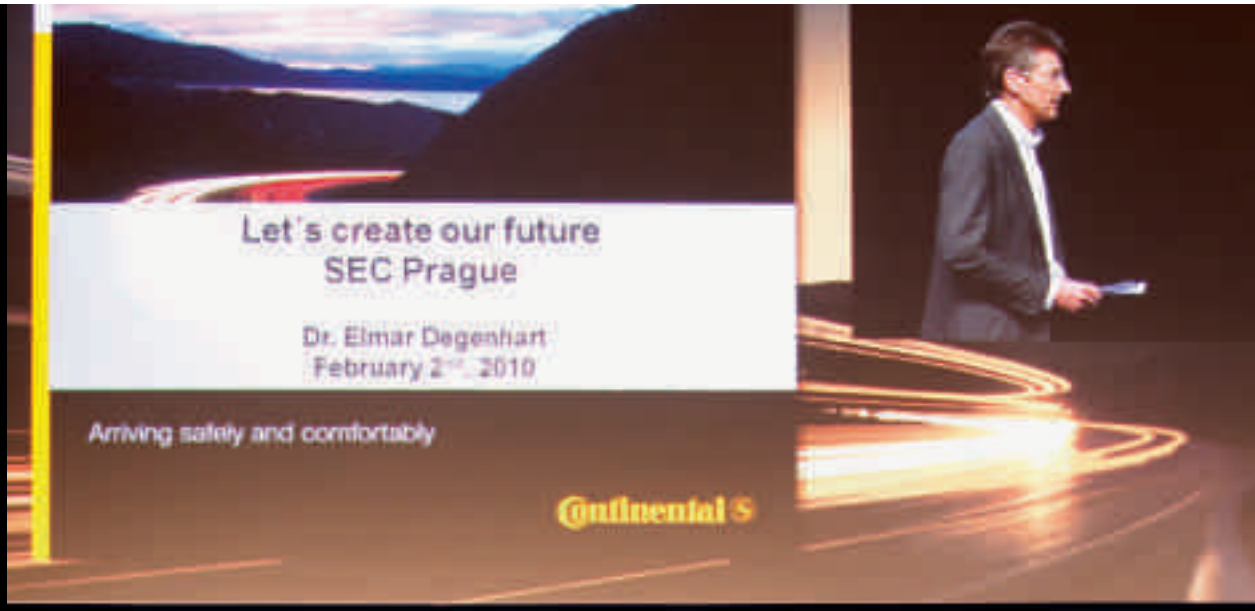
in Mio €	2009	2008	Δ in %
Umsatz	8.068,3	9.353,9	- 13,7
EBITDA	1.114,5	1.415,9	- 21,3
in % vom Umsatz	13,8	15,1	
EBIT	655,7	984,9	- 33,4
in % vom Umsatz	8,1	10,5	
Umsatz bereinigt[1]	8.005,3	9.319,7	- 14,1
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)[2]	1.035,5	997,7	3,8
in % des bereinigten Umsatzes	12,9	10,7	

[1] Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

[2] Bereinigt um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA, Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

Ideen verbinden.

Geschäftsbericht 2009



Dr. Elmar Degenhart, Vorstandsvorsitzender und verantwortlich für Qualität, Umwelt und Unternehmenskommunikation Konzern, bei der Konferenz der oberen Führungskräfte in Prag, Tschechische Republik.

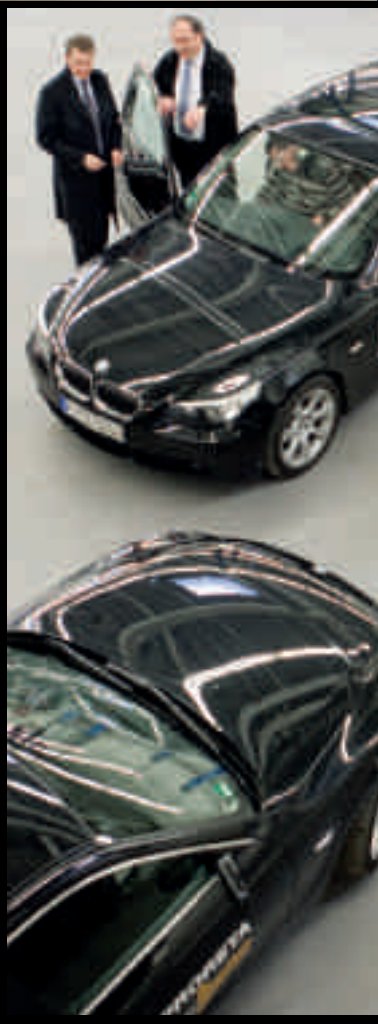
Im Jahr 2009 haben wir unser Vorstandsteam vervollständigt. Zusammen stehen wir für 160 Jahre industrielle Erfahrung und frische Ideen. Ziel des gesamten Continental-Teams ist es, den Erfolg des Unternehmens für alle unsere Stakeholder zu maximieren. Dazu wollen wir deren Vertrauen und besonders das unserer Kunden immer wieder rechtfertigen und weiter stärken. Der Schlüssel zu unserem Erfolg ist unsere hohe Qualität. Um sie zu sichern und zusätzlich zu steigern, haben wir 2010 besondere Programme gestartet. Denn hohe Qualität ist unsere Grundlage für das von uns angestrebte schnelle und vor allem profitable sowie gemäß den Prinzipien der Nachhaltigkeit gestaltete Wachstum. Unser Erfolg zeigt sich auf dem Markt – deshalb haben bei uns Kunden und Qualität Vorfahrt.

Kunden und Qualität haben Vorfahrt.

Wolfgang Schäfer, Vorstandsmitglied, verantwortlich für Finanzen, Controlling, IT und Recht, mit seinem Team der Zentralfunktionen.

Das Vertrauen unserer Anteilseigner und Investoren ist uns eine große Verpflichtung. Dafür haben wir die wesentlichen Elemente unseres Refinanzierungspakets erfolgreich umgesetzt. Die Unterstützung der Banken und das große Interesse sowohl neuer Investoren, als auch der Streubesitzaktionäre an der Kapitalerhöhung sind für uns eindeutige Vertrauensbeweise in die Tragfähigkeit unserer Finanz- und Kapitalstruktur sowie in die Zukunftschancen von Continental.

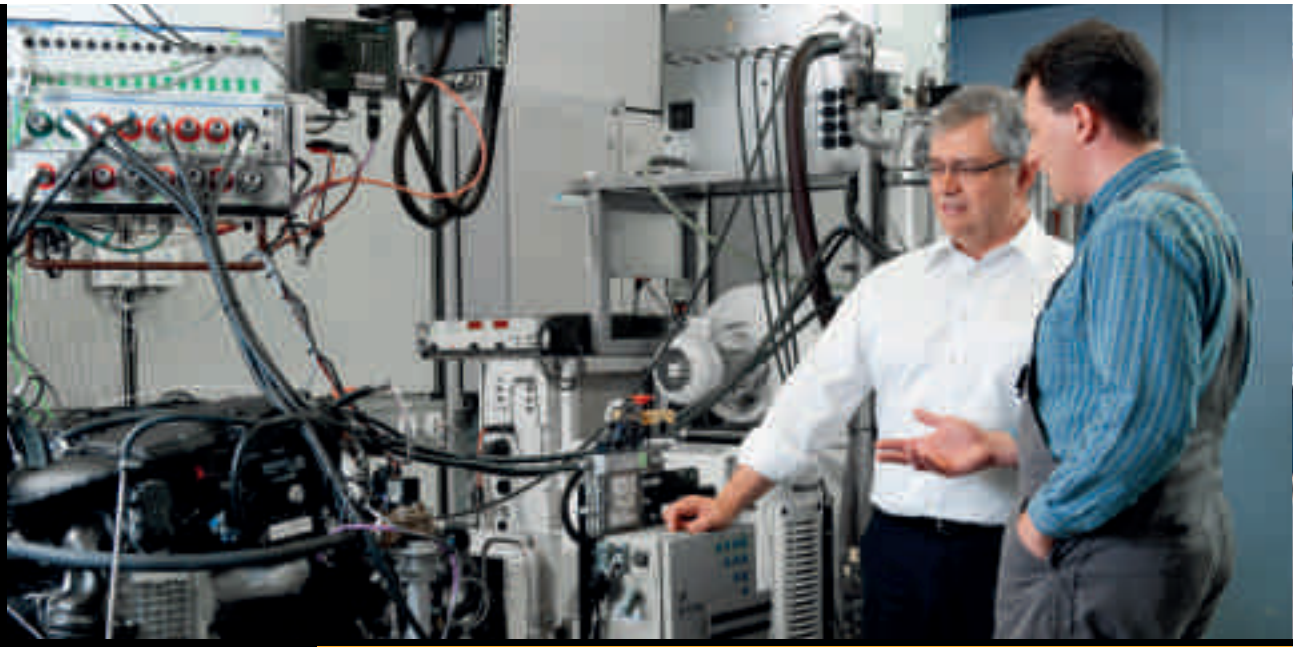
Sicherheit für alle.



Dr. Ralf Cramer, Mitglied des Vorstands, verantwortlich für die Division Chassis & Safety, mit Mitarbeitern der Abteilung Zukunftsentwicklung.

Im Fokus der Division Chassis & Safety stehen Komponenten und komplette Systeme für Fahrsicherheit und Fahrdynamik. Elektronische und hydraulische Bremssysteme, Fahrerassistenzsysteme, Sensoren, Airbagsteuergeräte und Fahrwerkkomponenten werden in der automobilen Zukunft noch mehr Unfälle als heute schon vermeiden und Gefahren für Gesundheit und Leben der Verkehrsteilnehmer abwenden. Dabei setzen wir auf die Modularität und Ska-

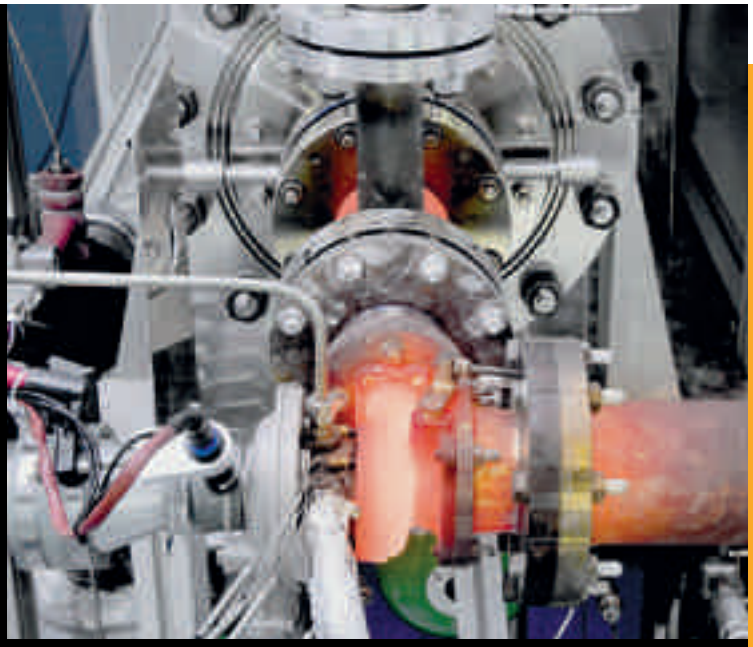
lierbarkeit unserer Produkte. Ob im Kleinwagen, in der Luxuslimousine oder im Nutzfahrzeug: Unsere Produkte sind so konzipiert, dass unterschiedlichste Fahrzeugtypen mit den gleichen hohen Sicherheitsstandards ausgestattet werden können. So wird Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer möglich – innerhalb und außerhalb des Fahrzeugs: Sicherheit darf kein Privileg für wenige, sondern muss erschwingliche Norm für alle sein.



Maximale Effizienz.

José A. Avila, Mitglied des Vorstands, verantwortlich für die Division Powertrain, mit Mitarbeitern am Standort Regensburg.

Die Fahrzeuge von morgen werden aufgrund limitierter Rohstoffreserven, immer strengeren Begrenzungen von Schadstoffemissionen und steigendem Umweltbewusstsein sparsamer und umweltverträglicher sein als je zuvor. Emissionsfreies und energieeffizientes Fahren ermöglichen, ist daher das Ziel der Division Powertrain. Wir unterstützen die Automobilhersteller bei der Umsetzung ihrer Strategien, die unterschiedlichen Potenziale im Antriebsstrang zu nutzen und zu



optimieren. Dafür entwickeln wir unterschiedlichste Komponenten und Systeme für den Fahrzeugantrieb – von Einspritzsystemen über Motor- und Getriebesteuerungen bis zu intelligenten Sensoren und Aktuatoren, die den Verbrennungsmotor wesentlich effizienter machen. Unsere Technologien in Hybrid- und Elektrofahrzeugen tragen zur nachhaltigen Senkung des CO_2-Ausstoßes bei. So verbinden wir heute und in Zukunft den Wunsch nach individueller Mobilität mit dem verantwortungsvollen Umgang mit knappen Ressourcen.

Einfach fahren.

Zentrales Thema der Division Interior ist das Informationsmanagement im Fahrzeug. Dieses wird durch steigende Ansprüche der Autofahrer hinsichtlich Bedienung, Funktion und Sicherheit immer wichtiger. Wir sortieren die Flut von Informationen, die kontinuierlich zwischen verschiedenen Elektronikkomponenten ausgetauscht wird, bereiten sie auf und präsentieren sie den Fahrern schnell erfassbar und übersichtlich. Dabei berücksichti-

Helmut Matschi, Mitglied des Vorstands, verantwortlich für die Division Interior, mit Mitarbeitern der Forschung & Entwicklung und bei einer Präsentation des „Simplify-your-Drive-Konzepts“.

gen wir besonders deren Wünsche, zum Beispiel nach unterschiedlichen Fahrzeugcharakteristika. Unser Bedien- und Systemkonzept „Simplify your Drive“ bietet die Möglichkeit, zwischen dem Eco-, Sport- oder Komfortprofil zu wählen. So bekommen die Fahrer so viel individuellen Komfort wie möglich und nur so viele Informationen wie nötig, damit sie sich auf das Wesentliche konzentrieren können: auf das Fahren.

Marke, Markt und Möglichkeiten.

Nikolai Setzer, Mitglied des Vorstands, verantwortlich für die Division Pkw-Reifen, bei der Vorstellung des neuen Hochgeschwindigkeitsreifens ContiSportContact™ 5 P in Portimão, Portugal.

Seit 1898 entwickeln und produzieren wir Reifen für Pkw. Heute ist Continental die bekannteste Reifenmarke in Deutschland, und wir sind Marktführer bei Erstausrüstungsreifen in Europa. Technologiekompetenz und Innovationskraft gehören seit mehr als 100 Jahren zur DNA des Unternehmens. Den Reifen ununterbrochen weiterzuentwickeln ist unser Ansporn. Der Wissenstransfer innerhalb des Konzerns verknüpft Know-how über Hightech-Bremssysteme mit der Reifenentwicklung, denn neben optimaler

Laufleistung gehören maximale Kraftübertragung und Spursicherheit zu den Hauptanforderungen an unsere Produkte. Eine hervorragende Kundenzufriedenheit und vielfache internationale Testsiege bestätigen uns immer wieder: Continental ist Premium-Klasse mit besonderem Fokus auf Fahrsicherheitseigenschaften. Auf diesen Erfolgen bauen wir jeden Tag aufs Neue die positiven Werte unserer Marke auf und weiter aus – und damit auch unsere Position auf dem Weltmarkt.

Wirtschaftlichkeit steht für die Kunden der Division Nfz-Reifen an erster Stelle. Dementsprechend lautet unsere Erfolgsformel, Produkteigenschaften und Reifenservices für jedes Kundensegment und jede Anwendung so aufeinander abzustimmen, dass Transportunternehmer unter dem Strich die Betriebskosten senken können – ob im Güterverkehr, im Personentransport oder auf der Baustelle. Dafür optimieren wir Faktoren wie die Gesamtlaufleistung der Reifen im ersten und zweiten Leben (ContiLifeCycle) oder den

Weniger ist Mehrwert.

Dr. Hans-Joachim Nikolin, Mitglied des Vorstands, verantwortlich für die Division Nfz-Reifen und für den Einkauf Konzern, bei der Produktvorstellung der neuen Lkw-Reifengeneration in Arvidsjaur, Schweden.

Kraftstoffverbrauch durch einen niedrigen Rollwiderstand und regelmäßige Reifeninspektionen. Angesichts eines Anteils von rund 75 % des Güterverkehrs, der allein in Europa über die Straße abgewickelt wird, sehen wir uns dem Gedanken der Nachhaltigkeit verpflichtet: Mit innovativer Reifentechnologie und professionellem Service leisten wir unseren Beitrag zur Senkung des Schadstoffausstoßes. Damit der Transport auf der Straße auch in Zukunft nicht nur ökonomisch, sondern auch ökologisch vertretbar bleibt.

Bei ContiTech suchen wir Antworten auf die wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Fragen der Zukunft – und finden sie auch. Dabei bewegt uns die Lebensqualität der Menschen ebenso wie der Gedanke, Natur und Umwelt zu schützen. Deshalb entwickeln wir Produkte aus dem nachwachsenden Werkstoff der Zukunft: Kautschuk. Darüber hinaus sind wir führend im Bereich der Kunststofftechnologie. In vielen Schlüsselindustrien wirkt sich unser Handeln positiv auf die Umwelt aus, denn beim Thema Nachhaltigkeit treffen die Anforderungen der Gesellschaft und

Nachwachsender Werkstoff der Zukunft.

Heinz-Gerhard Wente, Mitglied des Vorstands und Arbeitsdirektor, verantwortlich für die Division ContiTech sowie für Personal Konzern, in einer Windkraftanlage und im Rahmen der Führungskräftekonferenz in Prag, Tschechische Republik.

unsere Kompetenz in Material und Technologie perfekt zusammen. Widerstandsfähige Lagerelemente für wirtschaftliche Windkraftanlagen oder Fördergurte zum klimaschonenden Rohstofftransport sind nur einige Beispiele dafür. Als erfahrener Partner der Automobilindustrie arbeiten wir zudem an Innovationen für eine nachhaltige Mobilität. So schaffen wir technologische Lösungen, mit denen kühne Ideen und zukunftsweisende Konzepte für kommende Fahrzeuggenerationen verwirklicht werden können.

U3 Kennzahlen Continental-Konzern
U4 Kennzahlen Continental-Kerngeschäftsfelder

Für unsere Aktionäre

2 Brief des Vorstandsvorsitzenden
6 Mitglieder des Vorstands
7 Die Continental-Aktie

Aufsichtsrat
13 Bericht des Aufsichtsrats
17 Mitglieder des Aufsichtsrats

Corporate Governance
18 Corporate-Governance-Bericht
21 Vergütungsbericht

Lagebericht

Unternehmensprofil
28 Überblick
29 Konzernstruktur
30 Geschäftstätigkeit, Organisation und Standorte
42 Konzernstrategie

Unternehmerische Verantwortung
45 Mitarbeiter
48 Umwelt
50 Verantwortungsbewusstes Handeln

Wirtschaftliches Umfeld
52 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung
54 Branchenentwicklung

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
60 Ertragslage
68 Finanzlage
71 Vermögenslage
74 Kennzahlen der Automotive Group
Entwicklung der Divisionen:
75 Chassis & Safety
78 Powertrain
82 Interior
87 Kennzahlen der Rubber Group
Entwicklung der Divisionen:
88 Pkw-Reifen
91 Nfz-Reifen
94 ContiTech
97 **Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Muttergesellschaft**
103 **Nachtragsbericht**
104 **Abhängigkeitsbericht**
104 **Erklärung zur Unternehmensführung**
105 **Risikobericht**

Prognosebericht
122 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen in den folgenden zwei Geschäftsjahren
127 Ausblick des Continental-Konzerns

Konzernabschluss

132 Erklärung des Vorstands
133 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
134 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und Gesamtergebnisrechnung
135 Konzernbilanz
137 Konzern-Kapitalflussrechnung
138 Entwicklung des Konzerneigenkapitals

Konzernanhang
139 Segmentberichterstattung
141 Allgemeine Erläuterungen und Grundsätze der Rechnungslegung
151 Neue Rechnungslegungsvorschriften
162 Konsolidierungskreis
163 Erwerbe und Veräußerungen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen
169 Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
177 Erläuterungen zur Konzernbilanz
222 Sonstige Erläuterungen

Weitere Informationen

236 Bilanzeid
237 Mandate des Vorstands
239 Mandate des Aufsichtsrats
242 Zehnjahresübersicht – Konzern
243 Ausgewählte finanzwirtschaftliche Begriffe
246 Termine
U5 Impressum

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

nach 2008 hat auch das Jahr 2009 die Continental vor sehr schwierige und herausfordernde Aufgaben gestellt: Es galt, die Erschütterungen der weltweiten Finanzmärkte und die damit verbundene tiefste Krise der Automobilbranche seit Jahrzehnten zu meistern und dabei die Interessen aller Stakeholder des Unternehmens zu wahren. Rückblickend betrachtet lässt sich festhalten, dass uns dies gelungen ist – wenn auch mit deutlich größeren Kraftanstrengungen, als vor einem Jahr absehbar.

Dafür gilt mein Dank den mehr als 130.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Ihr großer Einsatz war und ist die Basis dafür, dass unser Unternehmen letztlich wie geplant gestärkt aus der Krise hervorgehen wird. Das Engagement der Beschäftigten verdient insbesondere deshalb höchste Wertschätzung, weil sie selbst die Folgen der teils schmerzhaften Einschnitte im Zuge von Restrukturierungen und Kostensenkungsprogrammen direkt oder indirekt zu spüren bekommen haben. Gleichzeitig ist es gelungen, trotz der massiven Umsatzeinbrüche infolge der Wirtschafts- und Finanzkrise das operative Ergebnis auf einem auch im Vergleich zu Wettbewerb und Branche sehr respektablen Niveau zu halten. Darauf können wir alle stolz sein.

Bedanken möchte ich mich auch bei meinem Vorgänger Dr. Karl-Thomas Neumann für die geleistete Arbeit ebenso wie die kollegiale Unterstützung bei der Amtsübernahme.

2010 wird ein weiteres Jahr großer Herausforderungen. So bleibt abzuwarten, wie schnell und vor allem wie stabil sich die Automobilmärkte entwickeln. Gleichzeitig ist der zu verzeichnende Anstieg der Rohstoffpreise ein nicht unerheblicher Unsicherheitsfaktor – der Rückenwind insbesondere im zweiten Halbjahr 2009 hat sich Anfang 2010 wieder zu einem spürbaren Gegenwind gedreht, insbesondere in den drei Divisionen der Rubber Group.

Wir werden jedwede Einflüsse auf unser Unternehmen unverändert wachsam beobachten und wie gewohnt flexibel und konsequent agieren. Dazu sind wir besser aufgestellt als noch vor einem Jahr: Die Ende 2008 und im ersten Halbjahr 2009 initiierten Restrukturierungsprojekte und Effizienzprogramme entfalten zunehmend ihre positive Wirkung – wobei zu berücksichtigen ist, dass die Kosten einiger Maßnahmen noch in den Jahren 2010 und 2011 anfallen werden. Außerdem verfügen wir über eine verbesserte Finanz- und Kapitalstruktur, nachdem wir unser Refinanzierungspaket wie angekündigt im ersten Quartal 2010 erfolgreich umgesetzt haben.

Die mit unseren Banken neu verhandelten Kreditverträge, als ein Baustein des Konzepts, geben uns mehr Flexibilität und Spielräume für unser operatives Geschäft. Außerdem ermöglichen sie es uns, über den Kapitalmarkt die Laufzeitkorridore zu erweitern, innerhalb derer wir unsere Verbindlichkeiten abzutragen haben. Die Kapitalerhöhung im Volumen von 1,1 Mrd € als dem zweiten Baustein des Konzepts trägt bereits zum Abbau unserer Kredite bei und verbessert damit unsere Kapitalstruktur. Gerade bei der Bewältigung dieser Aufgabe haben wir im Übrigen belegen können, dass wir die Interessen aller Stakeholder im Blick haben und diesen Rechnung tragen.

Noch ein weiterer Faktor stimmt uns für die anstehenden Herausforderungen optimistisch: Wir haben unser Vorstandsteam verstärkt: Dr. Hans-Joachim Nikolin (verantwortlich für die Division Nfz-Reifen) und Heinz-Gerhard Wente (verantwortlich für das Ressort Personal und die Division ContiTech) stehen mit ihrer langjährigen Erfahrung im Continental-Vorstand für Kompetenz und Kontinuität. Mit Dr. Ralf Cramer (verantwortlich für die Division Chassis & Safety), Helmut Matschi (verantwortlich für die Division Interior) und Nikolai Setzer (verantwortlich für die Division Pkw-Reifen) rückten Spitzenkräfte aus den Reihen der Continental in den Vorstand auf, die für das Unternehmen ausgezeichnete Arbeit geleistet haben und es bestens kennen. Mit José A. Avila (verantwortlich für die Division Powertrain) und Wolfgang Schäfer (verantwortlich für die Ressorts Finanzen, Controlling, IT und Recht) wurden Top-Manager in den Vorstand berufen, die sich bei renommierten Unternehmen der Automobilbranche einen exzellenten Ruf erworben haben. Insgesamt verfügt der Continental-Vorstand damit über mehr als 160 Jahre Erfahrung in der Automobilbranche.

Besonders gefreut hat es mich, dass Prof. Dr. Ing. Wolfgang Reitzle, Vorsitzender des Vorstands der Linde AG, als Aufsichtratsvorsitzender für die Continental AG gewonnen werden konnte. Damit führt ein international erfahrener Manager und ausgewiesener Experte der Automobilindustrie seit Mitte Oktober 2009 das Kontrollgremium.

Wie Sie wissen, bin ich selbst am 12. August 2009 zum Vorstandsvorsitzenden der Continental AG bestellt worden. Damit kehrte ich in ein Unternehmen zurück, in dem

ich bereits fünf Jahre gearbeitet habe – ein Kreis hat sich geschlossen. Gleichzeitig kenne ich durch meine Zeit als Vorsitzender der Geschäftsleitung Automotive der Schaeffler Gruppe unseren Großaktionär gut. Es ist mein klares Ziel, die in beiden Unternehmen gewonnenen Erfahrungen einzusetzen: „Wir wollen in Deutschland einen neuen globalen Champion im Automobilzuliefergeschäft schaffen." So hat es mein Vorgänger Dr. Karl-Thomas Neumann vor einem Jahr an dieser Stelle in seinem Brief an Sie, die Aktionärinnen und Aktionäre der Continental AG, angekündigt – und an diesem Ziel hat sich nichts geändert.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, wir haben im abgelaufenen Geschäftsjahr hart daran gearbeitet, dass ihre Continental AG gestärkt aus der Krise hervorgehen wird. Die organisatorischen und finanziellen Grundlagen sind geschaffen, hinzu kommt die unverändert exzellente Positionierung unseres Unternehmens in den Megatrends der Branche: Sicherheit, Umwelt, Information – gekoppelt an den Markttrend hin zu erschwinglichen Autos („affordable cars"). Wir haben eine Reihe neuer Produkte entwickelt bzw. auf den Markt gebracht, die unsere Position als einer der führenden Automobilzulieferer unterstreichen. Die Division Chassis & Safety hat beispielsweise eine neue Generation elektronischer Bremssysteme entwickelt, die sich je nach Kundenanforderung beliebig skalieren lässt. Unseren ersten Turbolader für die Aufladung von Verbrennungsmotoren hat die Division Powertrain zur Marktreife gebracht. Die Division Interior hat eine Systemarchitektur für die nächste Generation vernetzter Auto-Infotainmentsysteme vorgestellt, die es Fahrern und Mitfahrern ermöglichen wird, das Auto über eine sichere und effektive Internetvernetzung zu personalisieren. Die Division Pkw-Reifen brachte Anfang März 2010 den neuen Hochleistungsreifen ContiSportContact™ 5 P, eine Weiterentwicklung des erfolgreichen ContiSportContact™ 3, auf den Markt und die Division Nfz-Reifen hat im Berichtsjahr ihre Produktpalette in einem Umfang erneuert wie nie zuvor. Zahlreiche Innovationen für die Automobilbranche und andere bedeutende Industrien hat die Division ContiTech auf den Markt gebracht, wie beispielsweise Lagerungen für Windkraftanlagen oder eine neue Leichtbau-Motor-Pendelstütze für den Porsche Panamera.

Ein weiterer positiver Aspekt sind die Chancen, die sich aus der Kooperation bzw. möglichen mittelfristigen Verbindung von Continental und der Schaeffler Gruppe ergeben. Wir sind davon überzeugt, dass eine Kombination aus beiden Unternehmen eindeutige Wettbewerbsvorteile ergeben kann, dies gilt insbesondere für den Bereich der Antriebstechnologien („Powertrain").

Das Jahr 2010 hat darüber hinaus auch für das Image und den international weiter steigenden Bekanntheitsgrad unseres Unternehmens ein absolutes Highlight zu bieten: Die FIFA-Fussball-Weltmeisterschaft 2010™ in Südafrika. Wir nutzen diese Plattform als einer der sechs Top-Sponsoren dafür, den Bekanntheitsgrad unserer Marke weltweit deutlich zu erhöhen. Dies ist uns bei den vorhergehenden Engagements in den Jahren 2006 (FIFA) und 2008 (UEFA) gelungen.

Sie sehen: Wir wollen und werden auch in diesem Jahr alle sich bietenden Optionen nutzen, die für die Continental positive Zukunftsperspektiven eröffnen. Unterstützen Sie uns dabei unverändert durch Ihr Vertrauen!

Mit freundlichen Grüßen

Ihr

Dr. Elmar Degenhart
Vorsitzender des Vorstands

Von links:

Wolfgang Schäfer
Finanzen, Controlling, IT und Recht

Helmut Matschi
Division Interior

Heinz-Gerhard Wente
Division ContiTech
Personal, Arbeitsdirektor

José A. Avila
Division Powertrain

Dr. Hans-Joachim Nikolin
Division Nfz-Reifen
Einkauf Konzern

Dr. Elmar Degenhart
Vorsitzender des Vorstands
Unternehmenskommunikation
Qualität und Umwelt Konzern

Nikolai Setzer
Division Pkw-Reifen

Dr. Ralf Cramer
Division Chassis & Safety

Mitglieder des Vorstands

Dr. Elmar Degenhart
geb. 1959 in Dossenheim, Baden-Württemberg
Vorsitzender des Vorstands
Unternehmenskommunikation
Qualität und Umwelt Konzern
bestellt bis August 2014

José A. Avila
geb. 1955 in Bogotá, Kolumbien
Division Powertrain
bestellt bis Dezember 2014

Dr. Ralf Cramer
geb. 1966 in Ludwigshafen, Rheinland-Pfalz
Division Chassis & Safety
bestellt bis August 2012

Helmut Matschi
geb. 1963, in Viechtach, Bayern
Division Interior
bestellt bis August 2012

Dr. Hans-Joachim Nikolin
geb. 1956 in Eschweiler, Nordrhein-Westfalen
Division Nfz-Reifen
Einkauf Konzern
bestellt bis Mai 2014

Wolfgang Schäfer
geb. 1959 in Hagen, Nordrhein-Westfalen
Finanzen, Controlling, IT und Recht
bestellt bis Dezember 2014

Nikolai Setzer
geb. 1971, in Groß-Gerau, Hessen
Division Pkw-Reifen
bestellt bis August 2012

Heinz-Gerhard Wente
geb. 1951 in Nettelrede, Niedersachsen
Division ContiTech
Personal, Arbeitsdirektor
bestellt bis Mai 2012

Die Continental-Aktie

Deutliche Erholung nach drastischem Kursrückgang.

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	MDAX Prime All Share Prime Automobile
Anzahl der ausgegebenen Aktien per 31.12.2009 seit 14.01.2010	 169.005.983 200.005.983

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 im gesamtwirtschaftlichen Umfeld
Zu Beginn des Berichtsjahres befanden sich die weltweiten Aktienmärkte infolge der Finanz- und Wirtschaftskrise in desolater Verfassung. Um den Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrise entgegenzuwirken, wurden von Regierungen, neben der andauernden Stabilisierung des Finanzsystems durch Bürgschaften, Kreditvergaben und Staatsbeteiligungen an Banken, weltweit zusätzliche Konjunkturprogramme aufgelegt bzw. erweitert. Die sehr geringen Inflationsraten infolge der niedrigen Rohstoffpreise ermöglichten weltweit Leitzinssenkungen der Notenbanken: Europäische Zentralbank (EZB) auf 1 %; Federal Reserve Bank (FED) auf 0-0,25 %. Daneben haben zahlreiche Notenbanken, darunter die FED und die EZB, quantitative Maßnahmen (u. a. Ankauf von Wertpapieren) beschlossen, um die Wirtschaft mit zusätzlicher Liquidität zu versorgen. Vor dem Hintergrund dieser schlechten konjunkturellen Lage und der Unsicherheit über die Wirksamkeit der geldpolitischen und fiskalischen Maßnahmen fielen DAX und DJ EURO Stoxx 50 auf 3.666 bzw. 1.810 Punkte und büßten damit bis zu ihren Tiefständen Anfang März 2009 24 % bzw. 26 % an Wert im Vergleich zum Jahresende 2008 ein. Der konjunkturabhängige Automobilsektor verzeichnete starke Einbrüche bei der Automobilnachfrage. Dies betraf insbesondere die Absatzmärkte in Nordamerika, Europa und Japan. Weltweit sank die Zahl der neu zugelassenen Fahrzeuge im ersten Quartal um 21 %. Automobilaktien markierten deshalb Anfang März 2009 ebenfalls ihren Tiefpunkt und verloren 27 % an Wert im Vergleich zum Jahresende 2008.

Während am Ende des ersten Quartals nur wenig Hoffnung auf eine baldige Stabilisierung der Konjunktur bestand, sorgten die bereits initiierten konjunkturstützenden Maßnahmen im Verlauf des zweiten Quartals für erste Stabilisierungsanzeichen der Weltwirtschaft. Gestützt wurde dies durch eine Vielzahl positiv ausfallender volkswirtschaftlicher Frühindikatoren. Dies führte zu einer Belebung der Kurse an den Aktienmärkten weltweit. Die positive Entwicklung des Gesamtmarkts wurde von Finanztiteln und konjunkturabhängigen Werten aus den Sektoren Chemie, Stahl, Bau- und Baustoffe und nicht zuletzt Automobilaktien getragen. Infolge der in zahlreichen Ländern eingeführten Abwrackprämie stiegen die Pkw-Neuzulassungszahlen. Daraufhin erhöhten auch die Automobilhersteller ab dem zweiten Quartal ihre Produktion im Vergleich zum ersten Quartal 2009 deutlich. Vor diesem Hintergrund erreichte der DJ EURO Stoxx Automobiles & Parts Anfang August bei einem Indexstand von 255 Punkten sein Jahreshoch – dies entsprach gleichzeitig einem Plus von 28 % im Vergleich zum Jahresende 2008. Gemessen am Tiefstand vom 2. März 2009 bedeutete dies eine Erholung von 76 %. Überra-

schend gute Unternehmensergebnisse im zweiten Quartal 2009 und positive volkswirtschaftliche Daten zum Ende des zweiten und im Verlauf des dritten Quartals 2009 bestätigten, dass die Volkswirtschaften der Eurozone und der USA die tiefe Rezession überstanden hatten und sich auf dem Weg der Erholung befinden.

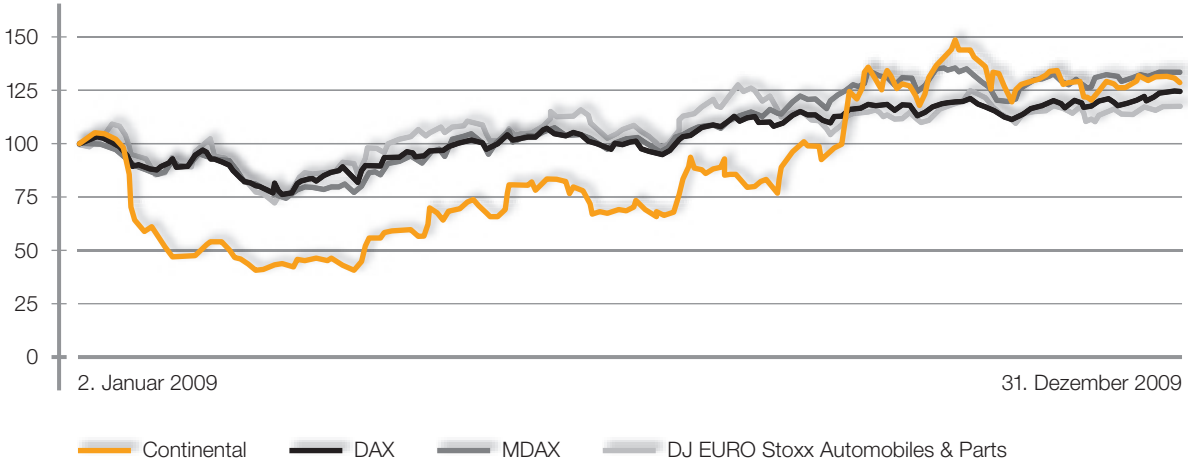
Dies unterstützte die begonnene positive Entwicklung an den Aktienmärkten. DAX, MDAX und DJ EURO Stoxx 50 markierten jeweils am 14. Oktober 2009 neue Jahreshöchststände bei 5.854, 7.630 bzw. 2.951 Punkten. Im Anschluss daran führten mehrheitlich positive Konjunkturdaten und die deshalb verstärkte Diskussion über Ausstiegsstrategien aus der ultraexpansiven Geld- und Fiskalpolitik zu Gewinnmitnahmen der Anleger. Die bekannt gewordenen Finanznöte des Emirats Dubai sorgten Ende November für eine kurzzeitige Verunsicherung am Kapitalmarkt. Ungeachtet dessen hob die EZB die Wachstumsprognosen für die Eurozone für 2009 bis 2011 an und verkündete in diesem Zusammenhang den Ausstieg aus den unkonventionellen geldpolitischen Maßnahmen. Sie ließ aber zugleich den Leitzins bei 1 % bestehen. Der DAX startete daraufhin zur Jahresendrallye und verbuchte am 29. Dezember bei 6.012 Punkten den höchsten Stand des Jahres 2009. Dieses Niveau hatte der DAX zuletzt Mitte September 2008 erreicht. Am 31. Dezember ging der deutsche Leitindex bei einem Indexstand von 5.957 Punkten aus dem Handel, was einem Plus von 24 % im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Ähnlich verlief die Entwicklung des DJ EURO Stoxx 50, der sich im Berichtsjahr um 21 % erholte. Der US-amerikanische Leitindex DJ Industrial schloss am 31. Dezember 2009 bei 10.428 Punkten. Auf Jahressicht bedeutet dies einen Anstieg von 19 %.

Die Rohstoffpreise zeigten im Jahresverlauf 2009 – begünstigt durch den schwachen Dollar – eine deutliche Erholung, die der Entwicklung der Weltwirtschaft vorauseilte. So verteuerten sich die Preise für Rohöl, Kautschuk sowie verschiedene Metalle. Diese Entwicklung beeinträchtigte, neben der Erwartung nachlassender positiver Effekte auf die Pkw-Nachfrage in Europa durch das Auslaufen der Abwrackprämien, die Automobilaktien stärker als die regionalen Leitindizes. Der DJ EURO Stoxx Automobiles & Parts gab seit Erreichen des Höchststandes im August bis zum Jahresende weitere Gewinne ab und beendete das Berichtsjahr am 31. Dezember 2009 mit einem Plus von 17 %. Verglichen mit DAX und DJ EURO Stoxx 50 bedeutet dies ein Minus von 6,0 % bzw. 3 Prozentpunkten.

Deutliche Kurserholung der Continental-Aktie

Die Entwicklung der Continental-Aktie war zu Beginn des Berichtsjahres zunächst vom Vollzug des Übernahmeangebots der Schaeffler KG am 8. Januar 2009 beeinflusst, in dessen Folge lediglich ca. 11 % aller Continental-Aktien frei handelbar waren. In dieser Situation bewirkten Spekulationen über eine bevorstehende Kapitalerhöhung, vermeintlich benötigte Staatshilfen und personelle Änderungen in Vorstand und Aufsichtsrat sowie der drastische Abwärtstrend im Automobilsektor einen überproportional starken Kursverfall der Continental-Aktie auf 11,35 € bis zum 30. März 2009. Dies entsprach einem Wertverlust von ca. 61 % im Vergleich zum Jahresschlusskurs 2008. Mit der einsetzenden Stabilisierung der Konjunktur und der Erholung der weltweiten Aktienmärkte zeigte auch die Continental-Aktie eine positive Kursentwicklung und konnte am Ende des dritten Quartals wieder über den Jahresschlusskurs 2008 von 28,88 €

Kursentwicklungen



steigen. Weiterhin wirkten sich die Neubesetzung des Vorstands mit Dr. Elmar Degenhart als neuem Vorstandsvorsitzenden der Continental AG sowie die Wahl von Prof. Dr. Ing. Wolfgang Reitzle zum neuen Vorsitzenden des Aufsichtsrats positiv auf die Kursentwicklung aus. Die Continental-Aktie erreichte am 14. Oktober 2009 bei 42,82 € den höchsten Stand des Jahres 2009. Nach guten operativen Ergebniszahlen für das dritte Quartal waren Gewinnmitnahmen der Anleger zu beobachten. Im weiteren Verlauf des vierten Quartals erholte sich die Continental-Aktie wieder und konnte von der Bekanntgabe des erfolgreichen Abschlusses des ersten Teils des Refinanzierungspakets für die im August 2010 anstehende Tilgung der Tranche B des VDO-Kredits über 3,5 Mrd € profitieren. Am 30. Dezember 2009 ging die Continental-Aktie bei einem Kurs von 37,67 € pro Aktie aus dem Handel. Dies entspricht einer Kurserholung vom Jahrestiefstand von 232 % und einem Anstieg von 30 % auf Jahressicht. Verglichen mit DAX, MDAX und dem europäischen Branchenindex für den Automobilsektor ergibt sich ein Plus von 7 Prozentpunkten gegenüber dem DAX, ein Minus von 7 Prozentpunkten gegenüber dem MDAX bzw. ein Plus von 13 Prozentpunkten gegenüber dem Branchenindex.

Zum Jahresbeginn 2010 stand der Kursverlauf im Zeichen der Kapitalerhöhung, die überaus positiv von den Marktteilnehmern aufgenommen wurde. Trotz der Ausgabe von 31 Mio Aktien in einem Bezugsverhältnis von 2:11 stabilisierte sich der Kurs nach Platzierung aller Aktien am 28. Januar 2010 bei über 40 €. Im weiteren Verlauf des ersten Quartals kehrte die Unsicherheit über die Stabilität des Finanzsystems in Europa zurück. Grund sind die Spekulationen über die Zahlungsfähigkeit von Griechenland, dessen Staatsdefizit auf über 13 % des Bruttoinlandsprodukts angestiegen ist. Im Zuge dieser Unsicherheit fielen die Aktienkurse an den Weltmärkten wieder deutlich. Diesem negativen Trend konnte sich auch die Continental-Aktie nicht widersetzen und ihr Kurs fiel im Verlauf wieder unter die 40-€-Marke zurück.

Kapitalerhöhung

Am 6. Januar 2010 beschloss der Vorstand der Continental AG mit Zustimmung des Aufsichtsrats eine Erhöhung des Grundkapitals von 432.655.316,48 € um nominell 79.360.000,00 € auf 512.015.316,48 € durch Ausgabe von 31.000.000 neuen Aktien aus genehmigtem Kapital (Genehmigtes Kapital 2007).

Die Kapitalerhöhung wurde in Form eines Bezugsangebots an die Aktionäre der Continental AG durchgeführt. Hierbei wurden durch ein Bankenkonsortium unter Führung von Deutsche Bank AG, Goldman Sachs International und J.P. Morgan Securities Ltd. in einem ersten Schritt am 6. Januar 2010 im Rahmen einer Privatplatzierung 24,55 Mio Aktien bei institutionellen Anlegern platziert. Am 12. Januar wurden im Rahmen eines Accelerated Bookbuilt Offering weitere 6,45 Mio Aktien bei

Kennzahlen pro Aktie in €	**2009**	**2008**
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	- 9,76	- 6,84
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen, verwässert	- 9,76	- 6,84
Free Cashflow	9,71	3,83
Dividende	–	–
Ausschüttungsquote (%)	**–**	**–**
Dividendenrendite (%)	–	–
Eigenkapital (Buchwert)	24,03	33,68
Börsenkurs Jahresende	37,67	28,88
Börsenkurs Jahresdurchschnitt	25,47	62,06
Kurs-Gewinn-Verhältnis (KGV)	–	–
Höchst	42,82	86,62
Tiefst	11,35	27,00
Durchschnittliches Handelsvolumen (XETRA)	**278.992**	**2.276.482**
Anzahl der Aktien, durchschnittlich (Mio Stück)	169,0	164,2
Anzahl der Aktien, 31.12. (Mio Stück)	169,0	169,0

Entwicklung der Continental-Aktie und Indizes	31.12.2009	31.12.2008	Δ %
Continental-Aktie (in €)	37,67	28,88	30,4
DAX 30*	5.957,43	4.810,20	23,8
Dow Jones Euro Stoxx 50**	2.964,96	2.447,62	21,1
Dow Jones Industrial Average**	10.428,05	8.776,39	18,8
DAX Prime Automobile*	542,70	508,42	6,7
Dow Jones Automobiles & Parts**	232,62	198,38	17,3
S&P Automobiles Industry Index**	77,74	36,24	114,5

*Performance-Index inklusive Dividende. **Preis-Index exklusive Dividende.

Investitionen in Continental-Aktien*

Anlagebeginn	01.01.2000	01.01.2004	01.01.2009
Anlagezeitraum in Jahren	10	5	1
Wertzuwachs Depot in € per 31.12.2009	18.120,00	- 9.060,00	8.790,00
Durchschnittliche Dividende im Anlagezeitraum	7.740,00	6.800,00	—
Shareholder Return p.a. in %**	8,79	- 1,44	30,44
Durchschnittliche Rendite der Vergleichsindizes in %			
DAX 30	- 1,64	6,96	23,85
DJ Euro Stoxx 50	- 4,91	0,09	21,14

*Anzahl Aktien: 1.000. **Annahme: Keine Reinvestition der Dividenden.

institutionellen Anlegern zu einem Preis von 40,00 € platziert. Aufgrund der Ausübung der Bezugsrechte durch die Streubesitzaktionäre wurde die Zuteilung um 3,4 Mio Aktien verringert. Neben den genannten Instituten wurde die Kapitalerhöhung auch durch BNP Paribas, CALYON und HSBC Trinkaus begleitet.

Die Aktionäre konnten vom 12. Januar bis einschließlich 25. Januar 2010 ihre Bezugsrechte ausüben und zwei neue Aktien für je elf alte Aktien beziehen. Der Börsenhandel der Bezugsrechte an der Frankfurter Wertpapierbörse fand vom 12. Januar 2010 bis (einschließlich) 21. Januar 2010 statt. Die neuen Aktien sind ab dem Geschäftsjahr 2009 voll dividendenberechtigt.

Am 26. Januar 2010 teilte Continental mit, dass mehr als 99 % der Streubesitzaktionäre von ihrem Bezugsrecht Gebrauch machten und insgesamt ein Bruttoemissionserlös von 1,1 Mrd € erzielt wurde. Die Kapitalerhöhung diente der Rückführung von Verbindlichkeiten der Continental AG aus dem VDO-Kredit.

Die größten Aktionäre der Continental AG, die 88,9 % des Grundkapitals der Gesellschaft vor der Kapitalerhöhung repräsentierten (Schaeffler KG 49,9 %, M.M.Warburg & CO KGaA 19,5 %, B. Metzler seel. Sohn & Co. Holding AG 19,5 %), hatten dabei unwiderruflich gegenüber dem Bankenkonsortium erklärt, ihre Bezugsrechte nicht auszuüben und nicht an Dritte zu übertragen. Mit Abschluss des Bezugsangebots hielten die vorgenannten Großaktionäre rechnerisch insgesamt 75,1 % am erhöhten Grundkapital der Continental AG. Der Freefloat der Continental Aktie stieg somit auf 24,9 %.

Am 14. Januar 2010 startete die Einbeziehung der neuen Aktien in den Handel am regulierten Markt der Wertpapierbörsen von Frankfurt, Hannover, Hamburg und Stuttgart. Die Lieferung und Abrechnung der im Bezugsangebot bezogenen bzw. sonstigen nicht bezogenen neuen Aktien erfolgte am 28. Januar 2010.

Die Freefloat-Marktkapitalisierung betrug am 31. Dezember 2009 rund 706 Mio €. Damit rangierte die Continental-Aktie zum Jahresende innerhalb der MDAX-Notierungen auf Platz 30. Gemessen am Aktienumsatz im XETRA-Handel nahm die Continental-Aktie die Position 18 ein. Durch die Kapitalerhöhung erhöhte sich die Freefloat-Marktkapitalisierung im Januar 2010 auf über 2 Mrd € und die Continental-Aktie stieg im Index-Ranking der Deutschen Börse innerhalb des MDAX auf Platz 8.

Ergebnis pro Aktie

Das Ergebnis pro Aktie – Earnings per Share – beträgt -9,76 € (Vj. -6,84 €). (Es wird errechnet, indem der Jahresüberschuss, der den Aktionären der Continental AG

zugerechnet wird, durch den gewichteten Durchschnitt der während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Aktien dividiert wird.) Im Berichtsjahr waren durchschnittlich 169.005.983 Stückaktien im Umlauf.

Ausfall der Dividende
Der Jahresabschluss der Continental AG weist einen Bilanzverlust in Höhe von 993,7 Mio € aus. Die Ausschüttung einer Dividende kommt daher nicht in Betracht.

Übersicht über die Aktienrendite
Für das Geschäftsjahr 2009 beträgt die Aktienrendite (Total Shareholder Return) 30,4 % (Vj. -65,3 %).

Rating/Nachverhandlung 13,5 Mrd € VDO-Kredit
Der kontinuierliche Dialog mit den führenden Ratingagenturen Moody's Investors Service (Moody's) und Standard & Poor's wurde auch 2009 intensiv fortgeführt.

Die führenden Ratingagenturen haben das Kreditrating der Continental AG im Berichtsjahr wie folgt geändert:

31.12.2009	Rating	Ausblick
Standard & Poor's	B+	CreditWatch negative
Moody's	B1	negative

31.12.2008	Rating	Ausblick
Standard & Poor's	BBB-	CreditWatch negative
Moody's	Ba1	negative

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

Die Herabstufung in die Sub-Investment-Grade-Kategorie, unterhalb von BBB- bzw. Baa3, hat Continental im vergangenen Jahr den Zugang zu diversen Finanzierungsinstrumenten wie z. B. Commercial Paper erschwert, die allerdings nur einen sehr geringen Anteil an der Gesamtfinanzierung des Continental-Konzerns ausmachen.

Wichtigstes Instrument der Fremdfinanzierung für den Continental-Konzern ist nach wie vor der im August bzw. Oktober 2007 abgeschlossene VDO-Kreditvertrag in Höhe von ursprünglich 13,5 Mrd €. Im August 2009 wurde der unter Tranche A ausstehende Restbetrag von 800 Mio € vollständig zurückgezahlt. Continental hat im vierten Quartal 2009 mit dem Bankenkonsortium die Verhandlung über den VDO-Kredit in Höhe von ursprünglich 13,5 Mrd € geführt. Dabei wurden wichtige Änderungen des bestehenden VDO-Kreditvertrags vorgenommen. Das Unternehmen hat gleichzeitig eine Forward Start Facility mit seinen Banken vereinbart; die vorgeschlagenen 2,5 Mrd € wurden überzeichnet. Der nach der Tilgung durch den Mittelzufluss aus der Kapitalerhöhung unter der Tranche B ausstehende Betrag in Höhe von 2,45 Mrd € soll demnach im August 2010 durch die Inanspruchnahme der Forward Start Facility über einen Betrag von voraussichtlich 2,45 Mrd € mit einer Laufzeit bis 2012 refinanziert werden.

Continental beabsichtigt außerdem, weitere Maßnahmen am Finanzmarkt auch im Hinblick auf die Optimierung der Fälligkeitsstruktur der Fremdfinanzierung zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen. Hierzu gehört die Begebung einer Hochzinsanleihe, die noch im ersten Halbjahr 2010 erfolgen soll.

Umfassende Investor-Relations-Aktivitäten
Nach Abschluss des Übernahmeangebots am 8. Januar 2009 wurde die IR-Arbeit im März 2009 wieder in gewohntem Umfang aufgenommen und sorgte auch 2009 für einen transparenten und kontinuierlichen Informationsaustausch mit dem Kapitalmarkt. So wurden institutionelle Anleger, private Aktionäre und Analysten zeitnah und umfassend über das Unternehmen informiert. Das IR-Team führte weltweit zahlreiche Präsentationen sowie Einzel- und Gruppengespräche durch. Sie wurden regelmäßig durch Präsentationen des Vorstandsvorsitzenden begleitet.

Die veröffentlichten Unternehmensdaten, die anstehenden Termine und die Ansprechpartner können auf den Investor-Relations-Seiten unter www.continental-ir.com abgerufen werden. Das Investor-Relations-Team ist unter ir@conti.de erreichbar.

Unser Informationsangebot im Internet wurde gegenüber 2008, in dem besonders viele Interessierte unsere Seiten aufgrund des Übernahmeangebots aufriefen, weniger genutzt. So sank die Zahl der Besucher auf unseren IR-Seiten um etwa 40 % auf rund 196.000 und die Anzahl der Downloads um 6 % auf knapp 300.000.

Hauptversammlung mit gestiegener Teilnahme
Auf der Hauptversammlung am 23. April 2009 waren rund 71 % des Grundkapitals vertreten, das entspricht einer Steigerung der Präsenz im Vergleich zum Vorjahr um 18 Prozentpunkte. Bei der Abstimmung über insgesamt sieben Tagesordnungspunkte folgte die Hauptversammlung mit sehr großer Mehrheit den Vorschlägen der Verwaltung.

Aktionärsverteilung
Gemäß den gesetzlichen Bestimmungen haben wir die im Laufe des Jahres 2009 mitgeteilten Veränderungen unseres Aktionärskreises nach den Vorschriften des Wertpapierhandelsgesetzes (WpHG) bekannt gegeben.

Aufgrund der geringen Anzahl frei handelbarer Aktien von ca. 11 % aller ausstehenden Continental-Aktien haben wir auch in diesem Berichtsjahr auf die Identifikation der freien Aktionäre verzichtet. Rund 89 % der 169.005.983 Stück ausstehenden Continental-Aktien waren wie folgt verteilt: 49,90 % Schaeffler KG, 19,50 % M.M.Warburg & CO KGaA und 19,50 % B. Metzler seel. Sohn & Co. Holding AG. Die im Januar 2010 durchgeführte Kapitalerhöhung führte indes zu einer Verbreiterung der Aktionärsbasis und einer Erhöhung des Freefloats auf 24,9 %. Nähere Angaben zu den Aktionären, die mehr als 3 % der Aktien der Continental AG halten, sowie den Veränderungen im Laufe des Jahres 2009 finden Sie im Anhang unter Kapitel Nr. 39.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

auch im vergangenen Geschäftsjahr hat der Aufsichtsrat der Continental AG seine ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben der Kontrolle und Beratung des Vorstands bei der Leitung des Unternehmens mit Sorgfalt und Engagement erfüllt. In Entscheidungen von grundsätzlicher Bedeutung für das Unternehmen war der Aufsichtsrat nach Maßgabe von Satzung, Geschäftsordnung des Aufsichtsrats 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. Daneben haben sich der Aufsichtsrat, das Präsidium und der Prüfungsausschuss in ihren Sitzungen und gesonderten Besprechungen eingehend über die sonstigen Angelegenheiten des Unternehmens informiert und sie diskutiert. Die Mitglieder des Aufsichtsrats standen dem Vorstand auch außerhalb der Sitzungen beratend zur Verfügung. Es gab darüber hinaus jederzeit einen regen Informations- und Gedankenaustausch zwischen dem Aufsichtsrats- und dem Vorstandsvorsitzenden. Interessenkonflikte von Aufsichtsrats- oder Vorstandsmitgliedern wurden im Berichtsjahr nicht angezeigt.

Im Berichtsjahr fanden insgesamt vier turnusmäßige Sitzungen sowie neun außerordentliche Sitzungen und Telefonkonferenzen des Aufsichtsrats statt. Kein Mitglied hat mehr als die Hälfte der Sitzungen versäumt. Das Präsidium tagte dreizehnmal. In sachlich gebotenen Fällen haben Aufsichtsrat und Präsidialausschuss darüber hinaus Beschlüsse im schriftlichen Verfahren gefasst. Vor dem Hintergrund der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise mit ihren besonderen Belastungen für die Automobilindustrie und der angespannten Ertragssituation der Continental beriet der Prüfungsausschuss (Audit Committee) ab Mitte des Jahres mindestens einmal monatlich mit dem Vorstand und tagte im Berichtsjahr insgesamt zwölfmal. Der ständige Ausschuss nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz kam einmal nach der Sitzung des Aufsichtsrats am 30. Juli 2009 zusammen. Der Nominierungsausschuss nahm erstmals zur Vorbereitung der Wahl der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat in der ordentlichen Hauptversammlung 2009 seine Tätigkeit auf und bereitete einen Vorschlag für das Plenum vor. Weitere Ausschüsse bestehen nicht. Alle Ausschüsse berichten regelmäßig an das Plenum.

Prof. Dr. Wolfgang Reitzle
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Personalia

Wie schon im Geschäftsbericht 2008 mitgeteilt, legten Herr Jan P. Oosterveld (am 26. Januar 2009), Herr Fred Steingraber (am 26. Januar 2009), Herr Prof. Jürgen Stockmar (am 25. Januar 2009) und Herr Christian Streiff (am 3. Februar 2009) nach der Einigung mit der Schaeffler Gruppe über die zukünftige Zusammenarbeit vom 24. Januar 2009 ihr Amt als Mitglieder des Aufsichtsrats nieder. Am 5. Februar 2009 wurden Frau Maria-Elisabeth Schaeffler, Herr Georg F. W. Schaeffler, Herr Dr. Jürgen Geißinger und Herr Rolf Koerfer gerichtlich zu ihren Nachfolgern bestellt. Herr Dr. Hubertus von Grünberg legte sein Amt als Mitglied des Aufsichtsrats am 6. März 2009 nieder. Am 27. März 2009 wählte der Aufsichtsrat Herrn Rolf Koerfer zu seinem Vorsitzenden.

Mit dem Ende der Hauptversammlung am 23. April 2009 lief das Mandat der bis dahin amtierenden Aufsichtsratsmitglieder aus. Herr Dr. Manfred Bodin, Herr Dr. Diethart Breipohl, Herr Jörg Schustereit und Herr Dieter Weniger schieden zu diesem Zeitpunkt aus dem Aufsichtsrat aus. Neu gewählt wurden Herr Dr. Gunter Dunkel, Herr Dr. Klaus Mangold und Herr Klaus Rosenfeld als Anteilseignervertreter und Herr Hans Fischl und Herr Jörg Köhlinger als Arbeitnehmervertreter. Im Anschluss an die Hauptversammlung fand die konstituierende Sitzung des Aufsichtsrats mit den von der Hauptversammlung gewählten Anteilseignervertretern und den Arbeitnehmervertretern, die am 24. März 2009 gewählt worden waren, statt. Zum Vorsitzenden bzw. stellvertretenden Vorsitzenden wählte der Aufsichtsrat wieder Herrn Rolf Koerfer und Herrn Werner Bischoff.

Am 15. September 2009 legte Herr Dr. Michael Frenzel sein Amt als Aufsichtsratsmitglied nieder. Das Amtsgericht Hannover bestellte am 28. September 2009 Herrn Prof. Dr. Ing. Wolfgang Reitzle zu seinem Nachfolger. Er wurde am 19. Oktober 2009 zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt, nachdem Herr Koerfer dieses Amt am selben Tag abgegeben hatte. Herr Koerfer bleibt Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidialausschusses. Der Aufsichtsrat dankt noch einmal allen ausgeschiedenen Mitgliedern für ihren Beitrag zum Erfolg des Unternehmens. Der Aufsichtsrat ist der Auffassung, dass ihm im Berichtszeitraum jederzeit eine ausreichende Zahl unabhängiger Mitglieder angehörte. Weitere Angaben zu den Mitgliedern des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, die im Berichtsjahr amtiert haben, sind auf den Seiten 239 ff. zu finden.

Zum 28. Februar 2009 hob der Aufsichtsrat auf Wunsch von Herrn Dr. Alan Hippe, stellvertretender Vorsitzender des Vorstands, Finanzvorstand und Leiter der Rubber Group der Continental AG, dessen Bestellung als Mitglied des Vorstands einvernehmlich auf. In einer außerordentlichen Sitzung am 12. August 2009 beschloss der Aufsichtsrat der Continental AG folgende Veränderungen im Vorstand: Der damalige Vorstandsvorsitzende, Herr Dr. Karl-Thomas Neumann schied mit sofortiger Wirkung aus dem Continental-Vorstand aus. Als neuer Vorstandsvorsitzender der Continental AG wurde ab 12. August 2009 Herr Dr. Elmar Degenhart berufen. Er übernahm gleichzeitig bis 31. Dezember 2009 die Leitung der Division Powertrain und die Funktion des Finanzvorstands. Außerdem wurden drei neue Vorstandsmitglieder berufen: Herr Dr. Ralf Cramer (Division Chassis & Safety), Herr Helmut Matschi (Division Interior) und Herr Nikolai Setzer (Division Pkw-Reifen). Am 19. Oktober 2009 bestellte der Aufsichtsrat zwei weitere Vorstandsmitglieder, die ihre Ämter am 1. Januar 2010 angetreten haben: Herrn Wolfgang Schäfer (Finanzen, Controlling, Recht und IT) und Herrn José A. Avila (Division Powertrain). Der Aufsichtsrat dankt Herrn Dr. Neumann und Herrn Dr. Hippe für ihre Arbeit.

Die Festsetzung der Vorstandsvergütung ist nach dem im August 2009 in Kraft getretenen Gesetz über die Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) dem Plenum des Aufsichtsrats vorbehalten. Bei Gelegenheit der Bestellung der neuen Vorstandsmitglieder hat der Aufsichtsrat daher die Struktur der Vergütung des Vorstands unter Beiziehung eines unabhängigen Beraters grundlegend überprüft, in zwei Sitzungen eingehend diskutiert und neu geregelt. Im Vergütungsbericht (S. 21) wird ausführlich darüber berichtet.

Wesentliche Themen im Aufsichtsrat

Nachdem das Übernahmeangebot der Schaeffler KG an die Aktionäre der Continental AG am 8. Januar 2009 vollzogen wurde, gaben die Continental AG und die Schaeffler Gruppe nach der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 24. Januar 2009 ihre bereits erwähnte Einigung auf eine konstruktive Zusammenarbeit auf der Grundlage der am 20. August 2008 abgeschlossenen Investorenvereinbarung bekannt. Der Aufsichtsrat erörterte auch danach mehrfach eingehend Fragen im Zusammenhang mit der Beteiligung von 49,90 % der Schaeffler KG an der Continental und einer möglichen Zusammenführung beider Unternehmen.

Ein weiteres wesentliches Thema, das Aufsichtsrat und Prüfungsausschuss intensiv beschäftigt hat, waren die 2007 für den Erwerb der Siemens VDO aufgenommenen Kredite, die Rückzahlung der im August 2009 fälligen Tranche dieser Kredite, die Refinanzierung der im August 2010 fälligen Tranche und die Einhaltung der sonstigen Verpflichtungen aus dem VDO-Kreditvertrag, insbesondere der dort festgelegten Verschuldungsgrenzen. Der Aufsichtsrat und insbesondere der Prüfungsausschuss haben sich regelmäßig über die Entwicklung und die in diesem Zusammenhang vorgesehenen Maßnahmen berichten lassen, sie beraten und, soweit erforderlich, darüber Beschluss gefasst. Dazu gehörte z. B. die Vermögensumschichtung in dem in Deutschland für mehrere Konzerngesellschaften bestehenden Contractual Trust Arrangement verbunden mit dem Erwerb einer Beteiligung von 24,9 % an der ContiTech AG durch den Continental Pension Trust e.V. Auch die im Dezember 2009 erfolgreich abgeschlossene Anpassung der Bedingungen des VDO-Kreditvertrages und die Vereinbarung einer sog. „Forward Start Facility“ haben Aufsichtsrat und Prüfungsausschuss eng begleitet. Am 6. Januar 2010 stimmte der Aufsichtsrat dem Beschluss des Vorstands zu, das Grundkapital der Gesellschaft durch Ausgabe von 31 Mio Aktien zum Bezugspreis von 35 € zu erhöhen.

In seiner Sitzung am 30. Juli 2009 hat der Aufsichtsrat eine Liste von Rechtsgeschäften des Unternehmens verabschiedet, die ergänzend zu den in der Satzung festgelegten Angelegenheiten seiner Zustimmung bedürfen. Der Aufsichtsrat hat die Entscheidung über die Zustimmung insoweit auf das Präsidium delegiert. Aller-

dings kann jedes Mitglied des Präsidiums im Einzelfall verlangen, eine Angelegenheit wieder dem Plenum zur Beschlussfassung vorzulegen. Zu den weiteren Angelegenheiten von wesentlicher Bedeutung für das Unternehmen, in die der Aufsichtsrat in dieser Weise eingebunden war, gehörten u. a. der Erwerb der Minderheitsanteile an der Phoenix Yule Ltd., Indien, die Erhöhung der Beteiligung am Joint Venture mit dem Partner Nisshinbo in Japan und China, die Besicherung des Kredits der Europäischen Investitionsbank (EIB) und die Veräußerungen des Public-Transport-Solution-Geschäfts, der Beteiligung an einem Gemeinschaftsunternehmen in China und eines Werks in den USA.

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. Ein Schwerpunkt aller Sitzungen des Aufsichtsratsplenums und des Prüfungsausschusses waren die fortlaufende und detaillierte Unterrichtung über die Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung des Konzerns und der einzelnen Divisionen sowie über die Finanzlage des Unternehmens. Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen hat der Vorstand ausführlich erläutert und deren Gründe sowie die eingeleiteten Maßnahmen mit dem Aufsichtsrat und seinen Ausschüssen diskutiert. Gegenstand regelmäßiger Erörterung des Plenums und der Ausschüsse waren dabei selbstverständlich die Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise, insbesondere in der Automobilindustrie, auf Continental, aber auch die Herausforderungen in der Division Powertrain und die Vermeidung von Nachteilen aus der Insolvenz einzelner großer Kunden in den USA.

Die von der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex im Juni 2009 beschlossenen Änderungen des Kodex hat der Aufsichtsrat im Zusammenhang mit der Abgabe der Erklärung nach § 161 Aktiengesetz beraten und größten Teils übernommen. Im Einzelnen wird darüber im Corporate-Governance-Bericht (S. 18 ff.) berichtet.

Prüfungsausschuss

Der Prüfungsausschuss ist eng in das Compliance- und Risikomanagement eingebunden. Der Vorstand hat ihm regelmäßig über bedeutende Vorfälle und die Arbeit der internen Revision berichtet. Der Leiter der internen Revision stand dem Prüfungsausschuss und seinem Vorsitzenden in Abstimmung mit dem Vorstand auch unmittelbar zu Auskünften zur Verfügung. Im Prüfungsausschuss wurden zudem die sonstigen wesentlichen Risiken, die im Risikomanagementsystem erfasst sind, dargestellt und die dazu vom Vorstand beschlossenen Maßnahmen beraten. Darüber hinaus hat sich der Prüfungsausschuss ab Mitte des Jahres monatlich über den Geschäftsverlauf und die Ertrags- und Finanzlage sowie die Einhaltung der Verpflichtung aus dem VDO-Kreditvertrag berichten lassen und sie mit dem Vorstand diskutiert. Vor Veröffentlichung der Halbjahres- und Quartalsfinanzberichte hat der Prüfungsausschuss diese und insbesondere die Ergebniszahlen des jeweiligen Berichtszeitraums sowie den Ausblick auf das Gesamtjahr eingehend erörtert und kritisch hinterfragt. Intensiv hat der Prüfungsausschuss auch die Prüfung des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2008 durch die Deutsche Prüfstelle für Rechnungslegung e.V. und deren Ergebnisse beraten. Der Aufsichtsrat befasste sich in seiner Sitzung am 15. Dezember 2009 mit der Finanz- und Investitionsplanung für das Geschäftsjahr 2010 sowie der Langfristplanung und genehmigte das Budget für das Jahr 2010.

Jahres- und Konzernabschluss

Der vom Vorstand nach den Vorschriften des HGB aufgestellte Jahresabschluss zum 31. Dezember 2009, der Konzernabschluss 2009 sowie der Bericht zur Lage der Gesellschaft und des Konzerns wurden unter Einbeziehung der Buchführung, des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems und des Risikofrüherkennungssystems von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hannover, geprüft. Zusätzlich wurde der Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen nach § 312 AktG („Abhängigkeitsbericht“) von der KPMG geprüft. Der Konzernabschluss 2009 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, einschließlich des Abhängigkeitsberichts, und die Prüfungsberichte wurden am 18. Februar 2010 im Prüfungsausschuss mit Vorstand und Wirtschaftsprüfer erörtert. Außerdem wurden sie in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 5. März 2010 ausführlich behandelt. Die erforderlichen Unterla-

gen waren rechtzeitig vor diesen Sitzungen verteilt worden, sodass ausreichend Gelegenheit zu ihrer Prüfung bestand. Bei den Beratungen war der Abschlussprüfer anwesend. Er berichtete über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfungen und stand Prüfungsausschuss und Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung.

Auf der Basis seiner eigenen Prüfung des Jahresabschlusses, des Konzernabschlusses, des Lageberichts, des Konzernlageberichts und des Abhängigkeitsberichts einschließlich der Schlusserklärung des Vorstands 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 dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Arbeitnehmervertretungen für ihre hervorragende Arbeit im vergangenen Jahr. Sie haben trotz großer Belastungen für das Unternehmen und den Einzelnen in einem schwierigen und nach wie vor unsicheren Umfeld die vielfältigen Herausforderungen angenommen und gut gemeistert.

Hannover, den 5. März 2010

Für den Aufsichtsrat

Mit freundlichen Grüßen

Ihr

Prof. Dr. Wolfgang Reitzle
Vorsitzender

Mitglieder des Aufsichtsrats

Prof. Dr. Ing. Wolfgang Reitzle
Vorsitzender

Werner Bischoff*
stellv. Vorsitzender

Michael Deister*

Dr. Gunter Dunkel

Hans Fischl*

Dr. Jürgen Geißinger

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

Michael Iglhaut*

Jörg Köhlinger*

Rolf Koerfer

Dr. Klaus Mangold

Hartmut Meine*

Dirk Nordmann*

Dr. Thorsten Reese*

Klaus Rosenfeld

Georg W. Schaeffler

Maria-Elisabeth Schaeffler

Jörg Schönfelder*

Dr. Bernd W. Voss

Erwin Wörle*

* Vertreter der Arbeitnehmer

Corporate-Governance-Bericht

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

Unsere Corporate-Governance-Grundsätze sind Kernbestandteil 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: der Hauptversammlung, dem Aufsichtsrat und dem Vorstand. Die im Internet unter www.continental-corporation.com veröffentlichten Corporate-Governance-Grundsätze der Continental AG 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 Richtschnur 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. Aktien mit Mehrfach- oder Vorzugsstimmrechten sowie ein Höchststimmrecht existieren nicht.

Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung, die seine Mitglieder gemeinsam tragen. Der Vorstandsvorsitzende ist federführend in der Gesamtleitung und der Geschäftspolitik des Unternehmens. 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. Bestimmte Angelegenheiten der Geschäftsführung bedürfen nach Maßgabe von Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung des Aufsichtsrats seiner Zustimmung. Der Aufsichtsratsvorsitzende koordiniert die Arbeit im Aufsichtsrat und nimmt seine Belange nach außen wahr. Mit dem Vorstand, insbesondere mit dessen Vorsitzenden, steht er in regelmäßigem Kontakt und berät mit ihm insbesondere die Strategie, die Geschäftsentwicklung und das Risikomanagement des Unternehmens.

Der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse

Der Aufsichtsrat setzt sich nach Maßgabe des Mitbestimmungsgesetzes und der Satzung der Gesellschaft aus 20 Mitgliedern zusammen. Die eine Hälfte wird von den Aktionären in der Hauptversammlung gewählt, die andere von den Arbeitnehmern der Continental AG und der von ihr abhängigen deutschen Konzernunternehmen. Die Anteilseignervertreter und die Arbeitnehmervertreter sind gleichermaßen dem Unternehmensinteresse verpflichtet. Der Aufsichtsratsvorsitzende ist Vertreter der Anteilseigner. Er hat bei Stimmengleichheit ein entscheidendes Zweitstimmrecht. Angaben zu den Mitgliedern des Aufsichtsrats enthält dieser Geschäftsbericht auf den Seiten 239 ff.

Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben, die im Rahmen von Gesetz und Satzung u. a. nähere Bestimmungen zur Verschwiegenheitspflicht, zum Umgang mit Interessenkonflikten und zu den Berichtspflichten des Vorstands enthält.

Der Aufsichtsrat hat zurzeit vier Ausschüsse: den Präsidialausschuss, den Prüfungsausschuss, den Nominierungsausschuss und den nach § 27 Abs. 3 MitbestG zu bildenden Ausschuss („Vermittlungsausschuss“). Die Mitglieder der Ausschüsse sind auf Seite 241 aufgeführt.

Dem Präsidialausschuss gehören der Aufsichtsratsvorsitzende, sein Stellvertreter und die beiden weiteren Mitglieder des Vermittlungsausschusses an. Eine der wesentlichen Aufgaben des Präsidialausschusses ist die Vorbereitung der Bestellung von Vorstandsmitgliedern sowie Abschluss, Beendigung und Änderung von Anstellungsverträgen und sonstigen Vereinbarungen mit ihnen. Ausgenommen ist jedoch die Festsetzung der Vergütung des Vorstands, für die nach dem Gesetz über die Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) jetzt ausschließlich das Plenum des Aufsichtsrats zuständig ist. Eine weitere wichtige Aufgabe des Präsidialausschusses ist die Entscheidung über die Zustimmung zu bestimmten, in der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats festgelegten Rechtsgeschäften des Unternehmens. Diese Mitwirkungsrechte hat der Aufsichtsrat mit der

Maßgabe auf den Präsidialausschuss übertragen, dass jedes seiner Mitglieder im Einzelfall verlangen kann, eine Angelegenheit dem Plenum zur Entscheidung vorzulegen.

Der Prüfungsausschuss (Audit Committee) kümmert sich um Rechnungslegung, Abschlussprüfung und Compliance. Er befasst sich insbesondere mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems sowie der vorbereitenden Prüfung des Jahresabschlusses und des Konzernabschlusses und gibt dazu seine Empfehlung an das Plenum des Aufsichtsrats zur Beschlussfassung nach § 171 AktG. Er berät außerdem über die Entwürfe der Zwischenberichte der Gesellschaft und ist ferner dafür zuständig, die erforderliche Unabhängigkeit des Abschlussprüfers sicherzustellen, den Prüfungsauftrag an den Abschlussprüfer zu erteilen, gegebenenfalls Prüfungsschwerpunkte zu bestimmen und das Honorar zu vereinbaren. Zur Wahl des Abschlussprüfers durch die Hauptversammlung gibt er eine Empfehlung für den Vorschlag des Plenums ab. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Dr. Bernd W. Voss, ist unabhängig und 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 hat die Aufgabe, dem Aufsichtsrat geeignete Kandidaten für seine Wahlvorschläge an die Hauptversammlung zu empfehlen. Ihm gehören ausschließlich Anteilseignervertreter an.

Der nach § 27 Abs. 3 MitbestG zu bildende Ausschuss wird nach § 31 Abs. 3 Satz 1 MitbestG nur tätig, wenn ein Vorschlag zur Bestellung eines Mitglieds des Vorstands oder zu deren einvernehmlicher Aufhebung beim ersten Abstimmungsvorgang nicht die gesetzlich vorgeschriebene Zweidrittelmehrheit findet. Einer erneuten Abstimmung ist dann zwingend ein Vermittlungsversuch durch diesen Ausschuss vorgeschaltet.

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

Der Vorstand

Der Vorstand besteht zurzeit aus acht Mitgliedern. Angaben über die Mitglieder und ihre Ressorts finden Sie auf der Seite 237 f.

Die Geschäftsordnung des Vorstands regelt die Zuständigkeiten des Vorstandsvorsitzenden und der anderen Vorstandsmitglieder. Darin sind auch die wesentlichen Angelegenheiten des Unternehmens und der Konzerngesellschaften aufgeführt, die eine Entscheidung des Vorstands erforderlich machen. Für bedeutende Maßnahmen der Geschäftsleitung legen die Satzung in § 14 und die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats Zustimmungsvorbehalte des Aufsichtsrats fest.

Rechnungslegung

Für die Rechnungslegung des Continental-Konzerns sind die International Financial Reporting Standards (IFRS) maßgeblich. 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 Identifizierung und Bewertung von Entwicklungen, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden können. Einzelheiten dazu finden Sie auf den Seiten 105 ff.

Transparente und zeitnahe Kommunikation

Aktionäre, Analysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit werden gleichermaßen über die wesentlichen Entwicklungen und die Lage des Unternehmens unterrichtet. So stehen allen Aktionären unverzüglich sämtliche Informationen zur Verfügung, die auch Finanzanalysten und vergleichbare Adressaten erhalten. 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 2010 und 2011 sind auf Seite 246 und im Internet unter www.continental-corporation.com aufgelistet.

Corporate-Governance-Grundsätze der Continental AG

Die Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex hat 2009 wieder eine Reihe von Änderungen des Kodex beschlossen, die teilweise aufgrund der Änderungen gesetzlicher Vorschriften notwendig wurden. Aufsichtsrat und Vorstand haben diese Vorschläge eingehend beraten und entschieden, die Änderungen im Wesentlichen für die Continental zu übernehmen und die Corporate-Governance-Grundsätze der Continental entsprechend anzupassen.

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

Am 19. Oktober 2009 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 entsprochen wurde und wird bzw. welche Empfehlungen nicht angewendet wurden oder werden. Die Erklärung ist den Aktionären auf unserer Internetseite 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

Der 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 nachkommen. Die Aktien der Gesellschaft lauten auf den Inhaber (§ 5 der Satzung), sodass eine vollständige Feststellung aller möglichen Empfänger nicht machbar ist.

Nach Ziffer 3.8 Absatz 2 des Kodex soll in einer D&O-Versicherung, die die Gesellschaft für die Mitglieder des Aufsichtsrats abschließt, ein Selbstbehalt vereinbart werden, der den Vorschriften des § 93 Abs. 2 Satz 3 AktG in der Fassung des VorstAG über den Selbstbehalt für Vorstandsmitglieder entspricht, d. h., von mindestens 10 % des Schadens bis mindestens zur Höhe des Eineinhalbfachen der festen jährlichen Vergütung des Aufsichtsratsmitglieds. Vor Verkündung und Inkrafttreten des VorstAG hat die Gesellschaft eine D&O-Versicherung für die Mitglieder des Vorstands, des Aufsichtsrats und obere Führungskräfte abgeschlossen, die noch bis zum 31. Dezember 2010 gültig ist und einen geringeren Selbstbehalt als im VorstAG vorgeschrieben vorsieht. Nach § 23 Abs. 1 des Einführungsgesetzes zum Aktiengesetz in der Fassung des VorstAG muss der Selbstbehalt für Vorstandsmitglieder in einem solchen Fall bis spätestens 1. Juli 2010 an die Vorschriften des VorstAG angepasst werden. Die Gesellschaft wird daher den Selbstbehalt sowohl für die Mitglieder des Vorstands als auch für die Mitglieder des Aufsichtsrats bis spätestens 1. Juli 2010 an die Vorschriften des VorstAG anpassen.

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.

Vergütungsbericht

Nach dem Aktiengesetz (AktG) in der Fassung des VorstAG ist die Festsetzung der Vorstandsvergütung dem Plenum des Aufsichtsrats vorbehalten. Der Aufsichtsrat hat die Struktur der Vergütung des Vorstands aus Anlass der Bestellung einiger neuer Vorstandsmitglieder und des gleichzeitigen Inkrafttretens des VorstAG unter Beiziehung eines unabhängigen Beraters grundlegend überprüft und neu geregelt.

Vergütungssystem
Die Vergütung der Mitglieder des Vorstands besteht aus folgenden Elementen:

Jedes Vorstandsmitglied erhält Jahresfestbezüge, die in zwölf Monatsraten gezahlt werden.

Darüber hinaus erhalten die Vorstandsmitglieder eine variable Vergütung, die an das Erreichen bestimmter Leistungsziele gebunden ist, welche zu Beginn eines jeden Geschäftsjahres mit dem jeweiligen Vorstandsmitglied vereinbart werden. Diese variable Vergütungskomponente ist auf 150 % des festgelegten Zielbonus begrenzt. Um außerordentlichen Entwicklungen Rechnung zu tragen, kann der Aufsichtsrat die Zielerreichung, auf deren Grundlage die variable Vergütung errechnet wird, rückwirkend um 20 % nach oben oder unten korrigieren. 40 % der in einem Geschäftsjahr erzielten variablen Vergütung werden in Form einer Einmalzahlung als Jahresbonus ausgezahlt. Die übrigen 60 % werden in virtuelle Aktien der Continental AG umgewandelt. Nach Ablauf einer Haltefrist von drei Jahren nach Ende des Geschäftsjahres, für das die jeweilige variable Vergütung festgestellt ist, wird der Wert dieser virtuellen Aktien einschließlich des Werts der während der Haltefrist gezahlten Dividenden ausgezahlt. Die Umwandlung der variablen Vergütung in virtuelle Aktien und die Auszahlung des Werts nach Ablauf der Haltfrist erfolgen auf Basis des Durchschnitts der Aktienkurse des Dreimonatszeitraums, welcher der ordentlichen Hauptversammlung im Jahr der Umwandlung bzw. im Jahr der Auszahlung unmittelbar vorhergeht. Der nach Ablauf der Haltefrist ausgezahlte Betrag darf jedoch 50 % des Werts bei Umwandlung nicht unter- und dessen Dreifaches nicht überschreiten. Außerdem kann der Aufsichtsrat auch den so ermittelten Betrag zum Ausgleich außerordentlicher Entwicklungen des Aktienkurses rückwirkend um 20 % nach oben oder unten anpassen. Darüber hinaus kann im Einzelfall ein spezieller Bonus für besondere Projekte vereinbart werden.

Auch die Anstellungsverträge der noch amtierenden, vor 2009 bestellten Vorstandsmitglieder, Dr. Hans-Joachim Nikolin und Heinz-Gerhard Wente, sind mit Wirkung ab 1. Januar 2010 der neuen Struktur angepasst worden. In den vor dem Inkrafttreten des VorstAG abgeschlossenen Vorstandsverträgen hing die variable Vergütung zum einen von der ausgeschütteten Dividende ab. Sollte sich die Ausschüttungsrate signifikant erhöhen, konnte der Präsidialausschuss die Berechnungsgrundlagen neu festsetzen. Zum anderen knüpfte die Tantieme an das Erreichen bestimmter, individuell vereinbarter Ziele an, die sich auf Kennzahlen des jeweiligen Aufgabenbereichs bezogen. Dieser Teil der variablen Vergütung war auf einen Höchstbetrag begrenzt, der vom jeweiligen Fixum abhing.

Außerdem erhalten die Mitglieder des Vorstands bestimmte 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“), dabei sieht die D&O-Versicherung einen angemessenen Selbstbehalt vor. Der Selbstbehalt wird spätestens zum 1. Juli 2010 den Anforderungen des VorstAG angepasst. Die Nebenleistungen sind von den Vorstandsmitgliedern selbst zu versteuern.

Für den Fall einer unverschuldeten Dienstunfähigkeit ist zusätzlich vereinbart, die Bezüge befristet fortzuzahlen.

Allen Vorstandsmitgliedern ist ein Ruhegehalt zugesagt, das nach Vollendung des 63. Lebensjahres, jedoch nicht vor Ausscheiden aus den Diensten der Gesellschaft, oder bei Berufsunfähigkeit gezahlt wird. Dr. Hans-Joachim Nikolin steht das Ruhegehalt auch schon vor Vollendung des 63. Lebensjahres zu, sollte sein Dienstvertrag vor dem 31. Dezember 2011 vorzeitig einvernehmlich beendet werden. Das maximal erreichbare Ruhegehalt beträgt 50 % der zuletzt bezahlten Festbezüge und 12 % des Durchschnitts der in den letzten fünf Geschäftsjahren jeweils erzielten variablen Vergütung. Es besteht ein individuell festgelegter Ruhegehaltssockelbetrag. Pro Dienstjahr erlangt ein Mitglied des Vorstands eine Versorgungsanwartschaft in Höhe von 10 % der Differenz zwischen dem Ruhegehaltssockelbetrag und seinem maximalen Ruhegehaltsanspruchs, bis nach zehn Jahren der volle Anspruch erreicht wird. Eine Anpassung des Ruhegehalts nach Eintritt des Versorgungs-

falls erfolgt nach § 16 BetrAVG. Anderweitige Einkünfte werden auf das Ruhegehalt angerechnet.

In den Anstellungsverträgen ist vereinbart, dass ggf. im Falle einer vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund zu vereinbarende Zahlungen an das Vorstandsmitglied einschließlich Nebenleistungen nicht den Wert von zwei Jahresvergütungen und nicht den Wert der Vergütung für die Restlaufzeit des Vorstands-Dienstvertrages überschreiten sollen. Für den Fall eines Übernahmeangebots oder eines Kontrollwechsels bei der Gesellschaft existieren keine Entschädigungsvereinbarungen mit den Mitgliedern des Vorstands. Von Dritten sind ihnen Leistungen im Hinblick auf ihre Tätigkeit im Vorstand weder zugesagt noch im Geschäftsjahr 2009 gewährt worden.

Individuelle Vergütung

Die Gesamtbezüge jedes einzelnen Mitglieds des Vorstands für das Geschäftsjahr, aufgeteilt in fixe und variable Bestandteile, und der jeweilige Pensionsaufwand im vergangenen Geschäftsjahr sowie der im Konzernabschluss gebuchte Wert der in vorangegangenen Geschäftsjahren gewährten und im vergangenen Jahr abgelösten Bezugsrechte aus Aktienoptionsplänen ergeben sich aus den nachstehenden Tabellen. Darüber hinaus wurde bei der vorzeitigen Beendigung des Dienstverhältnisses mit Dr. Karl-Thomas Neumann eine Zahlung in Höhe von 7.430 Tsd € zur Abgeltung für die Restlaufzeit seiner Bestellung bestehender Ansprüche geleistet. Herr Lerch erhält für die Dauer des Wettbewerbsverbots eine Karenzentschädigung. Im Kalenderjahr 2009 wurden hierfür 687 Tsd € gezahlt. Die weiteren Einzelheiten der Aktienoptionspläne sind im Konzernanhang unter Kapitel 23 erläutert.

Vorstandsvergütungen 2009

Tsd €	Vergütungskomponenten					Pensionen
	fixe[1]	variable	langfristige Komponente[2]	gesamt	Aktienorientierte Vergütung	Service Cost 2009[4]
Dr. E. Degenhart (ab 12.08.2009)	472	202	304	**978**	304[2]	**265**
Dr. K.-T. Neumann (bis 12.08.2009)	453	—	—	**453**	363[3]	**178**
Dr. R. Cramer (ab 12.08.2009)	233	140	210	**583**	210[2]	**81**
Dr. A. Hippe (bis 28.02.2009)	112	36	—	**148**	96[3]	**25**
H. Matschi (ab 12.08.2009)	239	140	210	**589**	210[2]	**94**
Dr. H.-J. Nikolin	460	0	—	**460**	542[3]	**130**
N. Setzer (ab 12.08.2009)	238	140	210	**588**	210[2]	**59**
H.-G. Wente	459	119	—	**578**	313[3]	**56**
Summe	**2.666**	**777**	**934**	**4.377**	**2.248**	**888**

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

[2] Langfristige Komponente der variablen Vergütung gem. neuer Vergütungsstruktur, die zur Ausrichtung auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung in virtuelle Aktien der Continental AG umgerechnet wird.

[3] Im Konzernabschluss gebuchter Personalaufwand im Geschäftsjahr 2009 (Compensation Cost) für die im Rahmen der Aktienoptionspläne 2004 und 2008 in vorangegangenen Geschäftsjahren gewährten und inzwischen abgefundenen Bezugsrechte.

[4] Der nach internationaler Rechnungslegung ermittelte Pensionsaufwand für das abgeschlossene Geschäftsjahr.

Vorstandsvergütungen 2008

Tsd €	Vergütungskomponenten				Bezugsrechte[3]		Pensionen
	fixe[1]	variable	langfristige Komponente[2]	gesamt	Anzahl	Compensation Cost[4]	Service Cost 2008[5]
Dr. K.-T. Neumann	648	362	676	**1.686**	25.000	573	223
M. Wennemer (bis 31.08.2008)	519	107	811	**1.437**	30.000	602	378
Dr. A. Hippe	630	278	676	**1.584**	25.000	625	133
G. Lerch (bis 29.09.2008)	365	135	–	**500**	–	274	–
Dr. H.-J. Nikolin	483	5	540	**1.028**	20.000	602	137
Heinz-Gerhard Wente	484	98	540	**1.122**	20.000	260	60
W. L. Kozyra (Stellv.) (bis 31.05.2008)	193	239	443	**875**	16.400	165	59
Summe	**3.322**	**1.224**	**3.686**	**8.232**	**136.400**	**3.101**	**990**

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

[2] Marktwert der im Jahr 2008 gewährten Bezugsrechte.

[3] Die 2008 gewährten Bezugsrechte betreffen den Aktienoptionsplan 2008.

[4] Im Konzernabschluss gebuchter Personalaufwand im Geschäftsjahr 2008 (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.

Aktienoptionspläne 2004 und 2008

	Bestand Bezugsrechte		Auszahlungsbeträge[1] (in Tsd €)		
	31.12.2008	31.12.2009	2009	2010	2011
Dr. K.-T. Neumann (bis 12.08.2009)	70.000	0	59	–	–
Dr. A. Hippe (bis 28.02.2009)	85.000	0	100	–	–
Dr. H.-J. Nikolin	80.000	0	106	38	96
H.-G. Wente	45.800	0	76	12	96

[1] Die Bezugsrechte der Aktienoptionspläne 2004 und 2008 wurden in eine Barzahlung umgewandelt.

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. Dem Vorsitzenden sowie dem stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats und den Vorsitzenden und Mitgliedern der Ausschüsse steht eine höhere Vergütung zu. Daneben werden Sitzungsgelder gezahlt und die Auslagen erstattet. Die D&O-Versicherung deckt auch die Mitglieder des Aufsichtsrats ab. Entsprechend ihrer Aufgaben ist der angemessene Selbstbehalt bisher allerdings geringer als beim Vorstand. Der Selbstbehalt wird ebenfalls spätestens zum 1. Juli 2010 den Anforderungen des VorstAG angepasst.

Die nach diesen Vorschriften für 2009 gewährten Bezüge der Aufsichtsratsmitglieder sind in der nachstehenden Tabelle wiedergegeben.

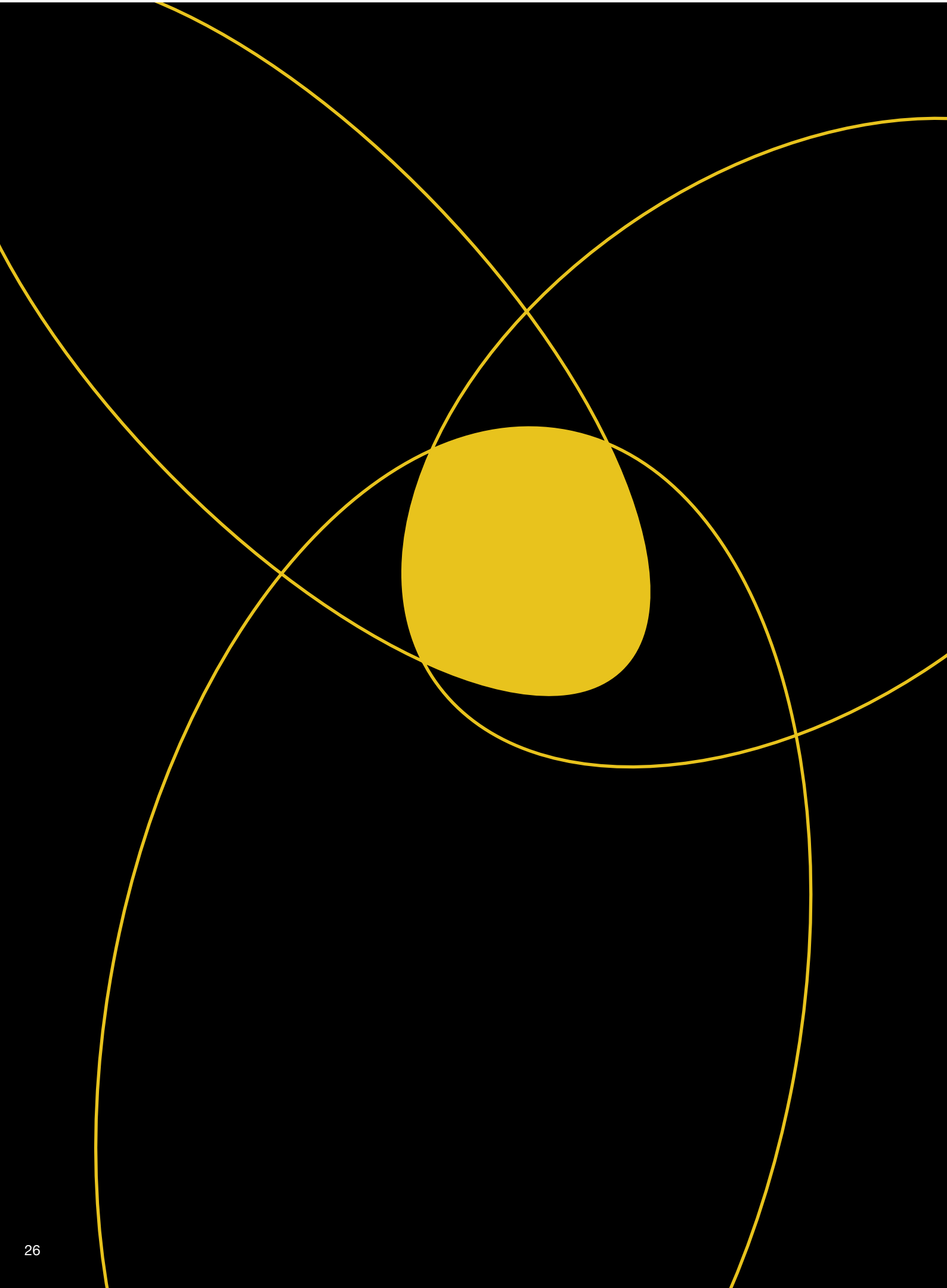
Aktienbesitz von Aufsichtsrat und Vorstand/ Directors' Dealings

Zum 31. Dezember 2009 waren den Mitgliedern des Aufsichtsrats, Maria-Elisabeth Schaeffler und Georg F.W. Schaeffler, laut Stimmrechtsmitteilung vom 13. Januar 2009 Aktien mit einem Anteil von 49,90 % am stimmberechtigten Grundkapital der Gesellschaft zuzurechnen. Aufgrund der am 12. Januar 2010 wirksam gewordenen Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft hat sich dieser Anteil auf rechnerisch 42,17 % verringert. Die übrigen Mitglieder des Aufsichtsrats besaßen zum 8. Februar 2010 Aktien mit einem Anteil von insgesamt weniger als 1 % am Grundkapital der Gesellschaft. Die Mitglieder des Vorstands besaßen zum 8. Februar 2010 Aktien mit einem Anteil von insgesamt ebenfalls weniger als 1 % am Grundkapital der Gesellschaft. Im Geschäftsjahr 2009 hat die Continental AG weder von Mitgliedern des Vorstands noch von Mitgliedern des Aufsichtsrats Mitteilungen gemäß § 15 a WpHG über Geschäfte mit Aktien der Gesellschaft oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten erhalten.

Aufsichtsratsvergütungen

Tsd €	Vergütungskomponenten			
	2009		2008	
	fixe[1]	variable	fixe[1]	variable
Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Reitzle (seit 28.09.09)	19	–	–	–
Dr. Hubertus von Grünberg (bis 06.03.09)	17	–	88	–
Rolf Koerfer (seit 05.02.09)	73	–	–	–
Werner Bischoff	72	–	66	–
Dr. h. c. Manfred Bodin (bis 23.04.09)	14	–	45	–
Dr. Diethart Breipohl (bis 23.04.09)	21	–	66	–
Michael Deister	73	–	66	–
Dr. Gunter Dunkel (seit 23.04.09)	31	–	–	–
Hans Fischl (seit 23.04.09)	48	–	–	–
Dr. Michael Frenzel (bis 15.09.09)	31	–	44	–
Dr. Jürgen Geißinger (seit 05.02.09)	40	–	–	–
Prof. Dr.-Ing. E.h. Hans-Olaf Henkel	57	–	44	–
Michael Iglhaut	55	–	66	–
Jörg Köhlinger (seit 23.04.09)	32	–	–	–
Prof. Dr. Klaus Mangold (seit 23.04.09)	31	–	–	–
Hartmut Meine	48	–	45	–
Dirk Nordmann	48	–	44	–
Jan P. Oosterveld (bis 26.01.09)	4	–	44	–
Dr. Thorsten Reese	73	–	66	–
Klaus Rosenfeld (seit 23.04.09)	44	–	–	–
Georg F. W. Schaeffler (seit 05.02.09)	40	–	–	–
Maria-Elisabeth Schaeffler (seit 05.02.09)	55	–	–	–
Jörg Schönfelder	48	–	45	–
Jörg Schustereit (bis 23.04.09)	17	–	45	–
Fred G. Steingraber (bis 26.01.09)	5	–	44	–
Prof. Dipl.-Ing. Jürgen Stockmar (bis 25.01.09)	4	–	45	–
Christian Streiff (bis 03.02.09)	4	–	44	–
Dr. Bernd W. Voss	89	–	86	–
Dieter Weniger (bis 23.04.09)	16	–	45	–
Erwin Wörle	48	–	45	–
Summe	**1.157**	**–**	**1.083**	**–**

[1] Einschließlich Sitzungsgelder.



Lagebericht

Unternehmensprofil
28 Überblick
29 Konzernstruktur
30 Geschäftstätigkeit, Organisation und Standorte
42 Konzernstrategie

Unternehmerische Verantwortung
45 Mitarbeiter
48 Umwelt
50 Verantwortungsbewusstes Handeln

Wirtschaftliches Umfeld
52 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung
54 Branchenentwicklung

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
60 Ertragslage
68 Finanzlage
71 Vermögenslage
74 Kennzahlen der Automotive Group
Entwicklung der Divisionen:
75 Chassis & Safety
78 Powertrain
82 Interior
87 Kennzahlen der Rubber Group
Entwicklung der Divisionen:
88 Pkw-Reifen
91 Nfz-Reifen
94 ContiTech
97 **Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Muttergesellschaft**
103 **Nachtragsbericht**
104 **Abhängigkeitsbericht**
104 **Erklärung zur Unternehmensführung**
105 **Risikobericht**

Prognosebericht
122 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen in den folgenden zwei Geschäftsjahren
127 Ausblick des Continental-Konzerns

Überblick

Unser Ziel ist es, unseren Kunden die bestmöglichen Produkte für die Fahrzeugsicherheit, den Fahrkomfort sowie umweltschonende Technologien anzubieten.

Gegründet 1871 in Hannover, kann Continental auf eine erfolgreiche Vergangenheit zurückblicken: Wir haben individuelle Mobilität auf die Straße gebracht, technische Entwicklungen initiiert, gefördert und begleitet. Heute sind wir unter den fünf führenden Automobilzulieferern weltweit, in Europa belegen wir Platz 2. Als Anbieter von Reifen, Brems- und Fahrdynamikregelsystemen, Airbag-Elektronik, Fahrerassistenzsystemen, Sensoren, Systemen und Komponenten für Antrieb und Fahrwerk, Instrumentierung, Infotainment-Lösungen, Fahrzeugelektronik und technischen Elastomerprodukten tragen wir zu mehr Fahrsicherheit und zum Klimaschutz bei. Die Division ContiTech ist darüber hinaus kompetenter Entwicklungspartner für verschiedene andere Schlüsselindustrien.

In der Automotive und der Rubber Group bzw. in sechs Divisionen – Chassis & Safety, Powertrain, Interior, Pkw-Reifen, Nfz-Reifen, ContiTech – arbeiten rund 134.000 Mitarbeiter in 39 Ländern daran, unseren Kunden die bestmöglichen Produkte zu bieten.

Der Erfolg unserer Geschäftsbereiche spiegelt sich in führenden Wettbewerbspositionen wider. So sind wir beispielsweise weltweit die Nummer 1 bei Fahrerassistenzsystemen, hydraulischen Bremssystemen, Kraftstoffversorgungssystemen, Airbagsteuergeräten, Luftfedersystemen für Pkw, Fahrzeuginstrumentierung und im Bereich Telematik. Bei elektronischen Bremssystemen und Bremskraftverstärkern belegen wir Platz 2. Pkw-Reifen von Continental stehen weltweit auf Rang 4 und in Europa auf Rang 1. Bei Industriereifen sind wir europäischer Markführer und belegen mit Lkw-Reifen Position 4 in Europa. ContiTech ist Weltmarktführer unter anderem bei Folien für die Kfz-Innenausstattung, Fördergurten sowie bei Luftfedern für Schienenfahrzeuge, Nutzfahrzeuge und Busse.

Automotive Group:

- Fokus der Division **Chassis & Safety** mit rund 27.000 Mitarbeitern ist maximale Fahrsicherheit für alle Märkte und Fahrzeugklassen. Sie bündelt tief greifendes Wissen in den Bereichen Bremsen, Chassis, Fahrdynamik, passive Sicherheit und Sensorik für eine individuelle Mobilität, in der Unfälle und Verletzungen möglichst vermieden werden.

- Die Division **Powertrain** mit etwa 24.000 Mitarbeitern steht für innovative und effiziente Systemlösungen rund um den Antriebsstrang. Ihre Ziele sind es, Antriebskonzepte der Zukunft sparsamer und umweltfreundlicher zu machen sowie emissionsfreies Fahren in greifbare Nähe zu rücken.

- Den intelligenten Weg in die automobile Zukunft zeigt die Division **Interior** mit rund 27.000 Mitarbeitern. Im Mittelpunkt steht dabei das Informationsmanagement für einen reibungslosen Informationsfluss zwischen Menschen, Fahrzeugen, mobilen Endgeräten und der Umwelt.

Rubber Group:

- Die Division **Pkw-Reifen** mit rund 27.000 Mitarbeitern folgt dem Leitmotiv, mit ihren innovativen Premium-Produkten die nötige Bodenhaftung mit möglichst hohen Sicherheitsreserven und optimierter Energieeffizienz zu gewährleisten. Sie entwickelt und produziert Reifen für Kompakt-, Mittel- und Oberklasse-Fahrzeuge, Vans, Motor- und Fahrräder.

- Auf und abseits der Straßen der Welt beweist die Division **Nfz-Reifen** mit rund 8.000 Mitarbeitern täglich ihr Know-how. Die große Bandbreite an Lkw-, Bus-, Industrie- und Off-The-Road-Reifen für unterschiedlichste Einsatzbereiche setzt technologische Erfolge direkt in hohe Laufleistung und geringen Verbrauch um.

- Die Division **ContiTech** mit rund 22.000 Mitarbeitern ist weltweit einer der größten Spezialisten für Kautschuk- und Kunststofftechnologie. Diese Division bringt High-Tech in Bewegung. Sie entwickelt und produziert Funktionsteile, Komponenten und Systeme für den Automobilbau und viele andere Industrien.

Konzernstruktur

Der Continental-Konzern besteht aus der Automotive Group und der Rubber Group, die jeweils aus drei starken Divisionen gebildet sind.

Automotive Group

Umsatz: 12,0 Mrd €
Mitarbeiter: 78.030

Chassis & Safety

Umsatz: 4,4 Mrd €
Mitarbeiter: 27.148

- Electronic Brake Systems
- Hydraulic Brake Systems
- Sensorics
- Passive Safety & ADAS
- Chassis Components

Powertrain

Umsatz: 3,4 Mrd €
Mitarbeiter: 24.172

- Engine Systems
- Transmission
- Hybrid & Electric Vehicle
- Sensors & Actuators
- Fuel Supply

Interior

Umsatz: 4,4 Mrd €
Mitarbeiter: 26.710

- Instrumentation & Driver HMI
- Infotainment & Connectivity
- Body & Security
- Commercial Vehicles & Aftermarket

Rubber Group

Umsatz: 8,1 Mrd €
Mitarbeiter: 56.183

Pkw-Reifen

Umsatz: 4,7 Mrd €
Mitarbeiter: 26.510

- Erstausrüstung
- Ersatzgeschäft Europa & Afrika
- Ersatzgeschäft „The Americas“
- Ersatzgeschäft „Asia Pacific“
- Zweiradreifen

Nfz-Reifen

Umsatz: 1,1 Mrd €
Mitarbeiter: 7.594

- Lkw-Reifen Europa
- Lkw-Reifen „The Americas“
- Lkw-Reifen „Asia Pacific“
- Industriereifen

ContiTech

Umsatz: 2,4 Mrd €
Mitarbeiter: 22.079

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

Geschäftstätigkeit, Organisation und Standorte

Unsere operativen Einheiten stehen für ausgeprägte Innovationskraft, umfassende Kundenorientierung und kompromisslose Qualität.

Division Chassis & Safety

Die Division Chassis & Safety entwickelt und produziert intelligente Systeme für eine automobile Zukunft, in der Leben geschützt und Verletzungen vermieden werden. Wir integrieren das komplette Spektrum aus aktiven und passiven Sicherheitssystemen in unser umfassendes System ContiGuard®. Das Produktportfolio umfasst unter anderem elektronische und hydraulische Brems- und Fahrdynamikregelsysteme, Fahrerassistenzsysteme, Airbag-Elektroniken sowie elektronische Luftfedersysteme und Sensoren.

Chassis & Safety produziert an 64 Standorten in 22 Ländern. 2009 erwirtschafteten rund 27.000 Mitarbeiter einen Umsatz von 4,4 Mrd €. Die Division setzt sich aus fünf Geschäftsbereichen zusammen:

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

Die elektronischen Bremssysteme des Geschäftsbereichs **Electronic Brake Systems** (EBS) zeichnen sich durch höchste Integrationsfähigkeit von Funktionen und Systemkomponenten aus. EBS umfassen ABS- (Anti-Blockier-System) und ESC-Systeme (Elektronische Stabilitätskontrolle) mit einer Vielzahl von Funktionserweiterungen und Integrationsmöglichkeiten.

Als einer der weltweit führenden Anbieter von Radbremsen und Bremsbetätigungssystemen entwickelt der Geschäftsbereich **Hydraulic Brake Systems** (HBS) stets neue Wege für die klassische Bremsentechnik und optimal angepasste Betätigungssysteme für Fahrzeuge aller Klassen. Die Angebotspalette reicht von Scheiben-, Feststell- und Trommelbremsen über Betätigungseinheiten bis zu Bremsschläuchen und Bremsflüssigkeiten. Das neue Geschäftsfeld, Elektrische Parkbremse (EPB), umfasst unter anderem Cablepuller, DuoServobremsen und sattelintegrierte Lösungen.

Sensoren sind für die Funktionen der elektronischen Fahrzeugregelung von elementarer Bedeutung. Das schnelle und exakte Erfassen von Drehzahlen, Bewegungen und Kräften, die auf das Fahrzeug wirken, ist Kernkompetenz des Geschäftsbereichs **Sensorics.**

Wegweisende Systeme für die Fahrerassistenz und Sicherheitselektroniken für ein vernetzt agierendes und reagierendes Fahrzeug stehen im Fokus des Geschäftsbereichs **Passive Safety & Advanced Driver Assistance Systems** (ADAS). Fahrerassistenzsysteme mit Umfeldsensoren – Kamera, Laser oder Radar – bieten vorausschauend ein Höchstmaß an Sicherheit. Sobald eine Gefahr erkannt wird, warnen sie den Fahrer und greifen notfalls auch schützend ein.

Mit Systemen zur Lenkung und Dämpfung befasst sich der Geschäftsbereich **Chassis Components.** Chassis-Komponenten unterstützen den Fahrer dabei, das Fahrzeug in allen Fahrsituationen unter Kontrolle zu halten. Zusätzlich bietet der Bereich intelligente Reinigungssysteme für saubere Scheinwerfer und Windschutzscheiben bei jeder Wetterlage.

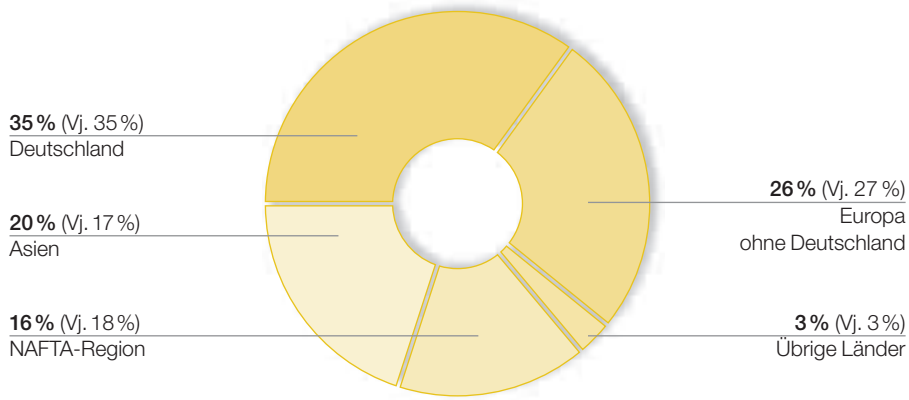
Marktpositionen

Unter anderem bei Fahrerassistenzsystemen, hydraulischen Bremssystemen, Radbremsen, Sensoren, Luftfedersystemen und Airbag-Elektroniken ist die Division weltweit führend. Bei elektronischen Bremssystemen sind wir die Nummer 2.

Wachstumschancen

Der verstärkte Einsatz von Sicherheits- und Fahrerassistenzsystemen ist Voraussetzung für die Senkung der Unfallzahlen und der Anzahl der bei Verkehrsunfällen verletzten und getöteten Menschen. Ein erster Schritt des Gesetzgebers ist der ab Ende 2011 vorgeschriebene Einsatz von ESC in allen neuen Personenwagen-Typen. Zudem plant die EU ab dem 1. November 2013 für alle neuen Nutzfahrzeuge größer 3,5 t Spurverlassenswarner und automatische Notbremssysteme vorzuschreiben.

Division Chassis & Safety: Umsatz nach Regionen
(Stand 31.12.2009)



Produkt-Highlights:

Neue Generation elektronischer Bremssysteme
2011 wird Continental mit der MK100 eine neue, modular aufgebaute Generation elektronischer Bremssysteme auf den Markt bringen. Je nach Anforderungen an Funktionalität und Leistungsfähigkeit lässt sich die MK100 beliebig skalieren: Die Plattform ermöglicht einerseits Motorrad-ABS mit oder ohne Integralbremsfunktion bis hin zu anspruchsvollen ESC-High-End-Lösungen sowie Sicherheits- und Assistenzfunktionen. Diese sind etwa der Überschlagschutz, das Stabilisierungssystem für Anhänger, der Berganfahrassistent oder der intelligente Abstandsregeltempomat. Für die Steuerung der elektrischen Parkbremse haben wir die zugehörige Regelungselektronik in den elektronischen Regler des ESC integriert.

Universell einsetzbarer Mittelbereichs-Radar
Die Mittelbereichs-Radar-Generation in 24-GHz-Technik kann für unterschiedliche Fahrerassistenzfunktionen nach vorn, zur Seite und nach hinten eingesetzt werden. Durch die Überwachung der Nebenspuren wird ein Spurwechsel erleichtert. Der nach hinten gerichtete Radarsensor erkennt frühzeitig einen potenziellen Heckaufprall. Das Erkennen von Objekten an der Seite unterstützt den Abbiegevorgang. Den vorausfahrenden Verkehr überwacht das Radarsystem bis zu 150 m. So ist es geeignet für Adaptive Cruise Control (ACC, Intelligenter Tempomat) in der Innenstadt, auf der Landstraße oder im Autobahnverkehr bis 130 km/h.

Körperschallsensor optimiert Schutz im Fahrzeug
Mit dem Körperschallsensor „Crash Impact Sound Sensing“ haben wir eine Sensorik entwickelt, die bei einem Unfall den Airbag so genau zündet, dass den Fahrzeuginsassen optimaler Schutz ermöglicht wird. Der Sensor erkennt Unfall und -schwere am beim Aufprall entstehenden charakteristischen Körperschall und kann damit Crashsituationen schneller und zuverlässiger unterscheiden. Auch bei schweren Unfällen wird so eine schnellere Zündentscheidung der Rückhaltesysteme ausgelöst.

Mini Speed Sensor zur Serienreife entwickelt
Der Mini Speed Sensor, die neueste Generation von Drehzahlsensoren, zeichnet sich dadurch aus, dass alle funktionalen Komponenten in einem nur 3,2 mm großen Gehäuse integriert sind. Das bedeutet wesentlich mehr Flexibilität am Einbauort im Fahrzeug. Die Sensoren übermitteln Bremssystemen, Getriebesteuergeräten oder der elektrisch unterstützten Lenkung Informationen über den Fahrzeugzustand. Verbrauch, Verschleiß und Fahrsicherheit werden so erheblich verbessert.

Innovative Chassis Electronics
Der Chassis & Safety Controller ist ein zentrales Steuergerät, das alle Informationen der verschiedenen Sicherheitssysteme zentral verarbeiten kann. Durch innovative Technologien wird die Leistungsfähigkeit bei kompakterer Bauweise weiter erhöht. Mit dem Accelerator Force Feedback Pedal (AFFP®) wurde eine weltweit einmalige, serienreife Sicherheitstechnologie entwickelt. Das Gaspedal warnt in Gefahrensituationen, indem es vibriert und einen Gegendruck im Gaspedal aufbaut. Dies veranlasst den Fahrer, vom Gas zu gehen, bremsbereit zu sein und dabei CO_2 und Kraftstoff einzusparen.

Division Powertrain

Ziel der Division Powertrain ist es, das Autofahren umweltfreundlicher und erschwinglicher zu machen sowie dem Fahrer ein Maximum an Komfort und Fahrspaß zu ermöglichen. Die Division befasst sich mit der Integration innovativer und effizienter Systemlösungen rund um den Antriebsstrang in Fahrzeugen aller Klassen. Wir bieten unseren Kunden ein weitreichendes Portfolio an Systemen und Komponenten – beginnend bei Benzin- und Dieselsystemen inklusive Sensoren, Aktuatoren und maßgeschneiderter Elektronik über Kraftstoffördersysteme, Motor- und Getriebesteuerungen bis hin zu Lösungen für Hybrid- und Elektroantriebe.

Die Division Powertrain verfügt über 58 Produktionsstätten in 22 Ländern. Rund 24.000 Mitarbeiter erzielten im Berichtsjahr einen Umsatz von 3,4 Mrd €. Die Division gliedert sich in fünf Geschäftsbereiche:

- Engine Systems
- Transmission
- Hybrid & Electric Vehicle
- Sensors & Actuators
- Fuel Supply

Der Geschäftsbereich **Engine Systems** entwickelt und produziert Systemlösungen für umweltfreundliche Verbrennungsmotoren. Zum Produktportfolio zählen System- und Komponentenlösungen für Benzin- und Dieselmotoren, Steuerungen für das Motormanagement von Nutzfahrzeugen sowie Turbolader- und Abgasnachbehandlungstechnologien. Die Piezo-Technologie beispielsweise hilft, die ab 2014 geltenden Grenzwerte für Stickoxide und Rußpartikel (Euro 6 und US Tier 2) einzuhalten und senkt den CO_2-Ausstoß gegenüber der herkömmlichen Dieseldirekteinspritzung.

Als Spezialist für elektronische Steuerungen für automatisch schaltende Getriebe bietet der Geschäftsbereich **Transmission** Lösungen für alle Arten von Getriebetypen und Allradapplikationen. Moderne Getriebeelektroniken optimieren den Fahrkomfort, sparen Kraftstoff und reduzieren die Schadstoffemissionen von Fahrzeugen. Das Angebot reicht von High-End-Systemen bis hin zu kostenoptimierten Lösungen für die Wachstumsmärkte.

Mit einem Potenzial zur Kraftstoffeinsparung und Emissionsreduzierung um 25 % und mehr, sowie einem deutlichen Plus an Drehmoment, ist der Hybridantrieb eine wichtige Alternative zum reinen Verbrennungsmotor. Als erster europäischer Zulieferer produziert der Bereich **Hybrid & Electric Vehicle** seit 2003 Hybridsysteme in Serie und bietet ein modulares System, das alle elektrischen Grundkomponenten eines Hybridantriebs umfasst.

Sensorik und Aktuatorik helfen Emissionen und Kraftstoffverbrauch zu senken sowie Leistung, Lebensdauer, Komfort und Sicherheit des Fahrzeugs zu erhöhen. Produkte des Geschäftsbereichs **Sensors & Actuators** finden sich in allen Bereichen des Antriebsstrangs: vom Lufteinlass zur Verbrennung bis zum Auspuff – als Einzellösung oder zur Unterstützung der Systemintegration.

Alle für das Kraftstoffmanagement relevanten Technologien entwickelt und produziert der Bereich **Fuel Supply.** Die Produktpalette umfasst Fördereinheiten, Kraftstoff-Füllstandsgeber, Kraftstoffpumpen, Ventile sowie integrierte Elektronik. Durch ihren modularen Aufbau lassen sich die Komponenten flexibel den individuellen Kundenanforderungen anpassen und ermöglichen zudem die schnelle und kostengünstige Entwicklung maßgeschneiderter Komplettsysteme von höchster Funktionalität.

Marktpositionen

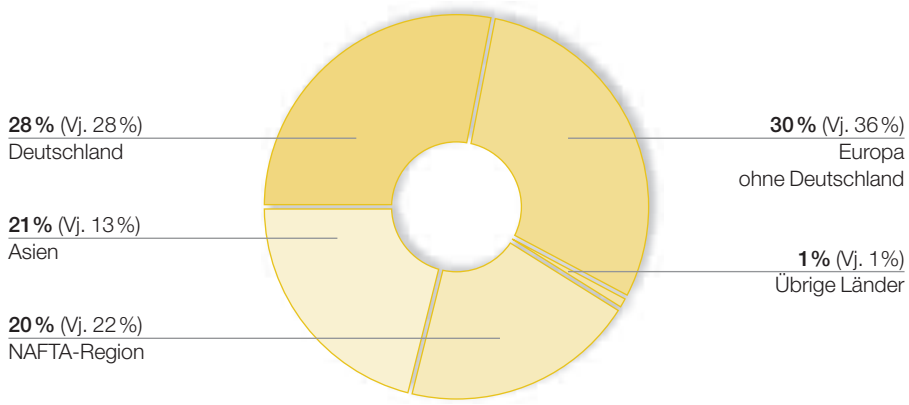
Die Division Powertrain ist unter anderem Weltmarktführer bei Kraftstoffversorgungssystemen, Motor-Aktuatoren, Steuerungen für Automatikgetriebe, Vier- und Allradapplikationen sowie Stickoxid-, Flexfuel- und Klopfsensoren. Bei Benzin- und Dieseleinspritzsystemen belegen wir weltweit Platz 2.

Wachstumschancen

Strengere Emissionsgesetzgebungen – z. B. das Ziel, die CO_2-Emissionen nachhaltig zu senken –, die begrenzten Erdölvorräte sowie die Nachfrage nach sparsamen Fahrzeugen verlangen ein schnelles und effektives Handeln. Dabei ist unbestritten, dass dafür ein Mix aus Antriebslösungen notwendig sein wird. Die Division Powertrain zielt daher darauf ab, kurzfristig und wirkungsvoll die Effizienzsteigerung herkömmlicher Verbrennungsmotoren sowie mittel- und langfristig die fortschreitende Elektrifizierung des Antriebstrangs voranzutreiben.

Wachstumschancen sehen wir insbesondere durch unseren Systemansatz, der modulare Lösungselemente für heutige und künftige Antriebsstrangkonfigurationen umfasst. Diese Lösungen lassen sich je nach Fahrzeugkategorie und Anforderungsprofil wählen und kombinieren: von der Benzindirekteinspritzung in Verbindung mit Abgasturboaufladung für hoch effiziente Ottomotoren, von Dieselmotortechnologie für weiter optimierte Brenn-

Division Powertrain: Umsatz nach Regionen
(Stand 31.12.2009)



verfahren über Hybridfahrzeuge aller Arten bis hin zum reinen Elektrofahrzeug. Maßgeblichen Einfluss auf die Verringerung der CO_2-Emissionen werden auch die weiteren Fortschritte im Bereich der Fahrzeugelektronik haben.

Produkt-Highlights:

Erster Turbolader für Otto-Motoren
Nach rund drei Jahren Entwicklungszeit haben wir unser erstes Turboladersystem für die Aufladung von Verbrennungsmotoren zur Marktreife gebracht. Eingesetzt wird der neue Lader, der vollautomatisch montiert werden kann und damit Qualitäts- und Kostenvorteile in der Produktion bietet, im Otto-Motor einer europäischen Fahrzeugplattform. Der Produktionsstart ist für 2011 vorgesehen. Die Turboaufladung von Benzinmotoren gewinnt immer stärker an Bedeutung, da nur so das zur Senkung des Verbrauchs notwendige „Downsizing" der Motoren umgesetzt werden kann.

Während Dieselmotoren schon seit Jahren per Turbo aufgeladen werden, arbeiten Otto-Motoren bislang überwiegend nach dem Saugprinzip: Die Luft, die zur Verbrennung des Kraftstoffs in den Zylindern benötigt wird, saugt der Motor von außen an. Beim Turbolader presst ein Verdichter diese Luft mit hohem Druck in die Verbrennungsräume. So lassen sich bei deutlich kleineren Hubräumen wesentlich höhere Leistungen erzielen – bei gleichzeitig sinkendem Verbrauch.

Die Automobilindustrie setzt neben Leichtbau, Hybridantrieb oder optimierten Einspritzsystemen auch auf das Downsizing von Verbrennungsmotoren, um die ehrgeizigen Ziele der kommenden Jahre hinsichtlich des Verbrauchs von Kraftfahrzeugen und den damit verbunden Ausstoß von Kohlendioxid (CO_2) deutlich zu senken.

Kompletter Elektroantrieb für Großserien-Elektrofahrzeuge
Für Elektrofahrzeuge eines Automobilherstellers, die Anfang 2011 in Europa in Großserie auf den Markt kommen sollen, entwickeln und produzieren wir den vollständigen elektrischen Antriebsstrang und dessen Steuerung. So wurden kostengünstige Antriebskomponenten und Komplettsysteme zur Elektrifizierung des Antriebsstrangs zur Serienreife entwickelt, um eine möglichst schnelle Marktdurchdringung der umweltfreundlichen Technologie zu ermöglichen. Kernkomponenten sind dabei der Energiespeicher (Batterie), die Leistungselektronik und der Elektromotor.

Bei der Leistungselektronik kommt bereits die zweite Generation zum Einsatz, die im Vergleich zur Vorgängerversion rund 30 % weniger Platz in Anspruch nimmt, damit die Integration in das Fahrzeug deutlich erleichtert und in der Produktion kostengünstiger ist. Als Elektromotor, den Continental im Paket mit Übersetzungsgetriebe und Motorsteuerung liefert, kommt ein sogenannter fremderregter Synchronmotor zum Einsatz. Dieser Motorentyp bietet eine große Leistungsbandbreite, hohe Effizienz sowie Verbrauchs- und Sicherheitsvorteile.

Aus ökologischer Sicht bringt der Einsatz von Elektro-, aber auch Hybridfahrzeugen in Ballungsgebieten erhebliche Vorteile, da gerade in Gebieten mit hoher Belastung durch den Kraftfahrzeugverkehr, die Abgase, aber auch der Lärm deutlich reduziert werden können.

Division Interior

In der Division Interior sind sämtliche Aktivitäten zusammengefasst, die das Darstellen und Verwalten von Informationen im Auto betreffen. „Always On“ ist dabei die Vision der Elektronikentwickler: Der Fahrer und seine Mitfahrer sollen jederzeit über alle nötigen Informationen verfügen und mit der Außenwelt in Kontakt bleiben können, während der Fahrer die volle Kontrolle über sein Fahrzeug behalten muss. Dank kontinuierlicher Systemintegration sorgen die Ingenieure von Interior bei all ihren Produkten für eine ständige Kostenoptimierung.

Interior produziert an 60 Standorten in 22 Ländern. Die Division erzielte im Geschäftsjahr 2009 mit rund 27.000 Mitarbeitern einen Umsatz von 4,4 Mrd € und setzt sich aus vier Geschäftsbereichen zusammen:

- Instrumentation & Driver HMI
- Infotainment & Connectivity
- Body & Security
- Commercial Vehicles & Aftermarket

Ziel des Geschäftsbereichs **Instrumentation & Driver HMI** ist es, den Fahrer mit zuverlässigen, leicht ablesbaren und multifunktionalen Anzeigeinstrumenten in allen Fahrsituationen bestens zu informieren. Dabei liegt der Schwerpunkt in der Priorisierung der Informationen, die je nach Fahrzeugausstattung und Fahrsituation auf unterschiedlichen Displays und Anzeigen dargestellt werden. Auch für den Beifahrer oder die Passagiere im Fonds werden in diesem Bereich Anzeigensysteme entwickelt. Darüber hinaus produzieren wir neue Bedienkonzepte und Steuerungen, beispielsweise für Klimaanlagen.

Wenn es um die Vernetzung des Autos mit der Außenwelt und die Integration mobiler Geräte in das Fahrzeug geht, dann ist der Geschäftsbereich **Infotainment & Connectivity** gefragt. Hier werden Infotainmentsysteme für alle Fahrzeugklassen entwickelt und produziert. Das Produktportfolio reicht von Freisprecheinrichtungen und Telematikeinheiten über einfache Radios bis hin zu Multimediasystemen mit Internetanbindung und Touchscreenbedienung. Außerdem werden die komfortable Anbindung mobiler Geräte und die Vernetzung mit der Außenwelt ermöglicht. So entstehen Lösungen, die eine sichere und ökonomische Fahrweise fördern, damit sich der Fahrer voll auf das Fahren konzentrieren kann.

Der Geschäftsbereich **Body & Security** entwickelt und produziert Elektroniksysteme, die den Zugang zum Fahrzeug ermöglichen, die Fahrberechtigung sicherstellen und Basis- und Komfortfunktionen im Fahrzeug bereitstellen. Zum Produktspektrum gehören sowohl die notwendigen Komponenten für Wegfahrsperren, Alarmsysteme und klassische Funkschließsysteme als auch moderne schlüssellose Zugangskontrollsysteme, bei denen der Fahrer nur noch den Türgriff berühren muss, um den Wagen automatisch zu entriegeln.

Im Geschäftsbereich **Commercial Vehicles & Aftermarket** sind vielfältige Aktivitäten im Bereich Nutz- und Spezialfahrzeuge sowie die Aktivitäten im Ersatzteilgeschäft gebündelt. Unser globales Netz an Vertriebs- und Servicegesellschaften sichert die weltweite Kundennähe. In diesen Bereich fallen Produkte wie der digitale Tachograph, Steuerungs- und Kontrollsysteme für Antriebs- und Bordelektronik sowie Onboard-Units für die Mauterfassung. Mit Produkten der Marken VDO, ATE, Continental und Barum steht eine umfangreiche Produktpalette für Fachwerkstätten, markenunabhängige Werkstätten und den freien Teilehandel bereit. Überdies wird die Ersatzteilversorgung nach dem Serienauslauf der Fahrzeuge gesichert.

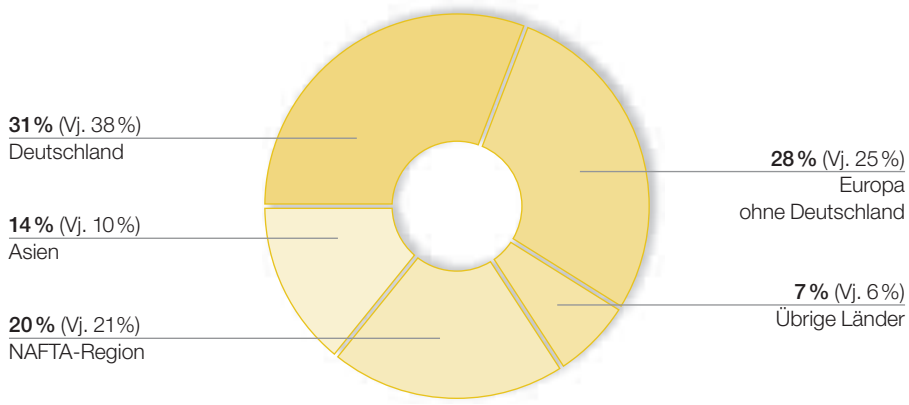
Marktpositionen

Im Pkw-Bereich belegt die Division unter anderem mit Instrumentierungen, Telematiksystemen und Zugangssystemen weltweit den Spitzenplatz, bei Sekundärdisplays und Reifendruckkontrollsystemen Rang 2. Bei den Nutzfahrzeugen sind wir mit Tachographen, Instrumentierungen und satellitengestützten Onboard-Units für die Mauterfassung weltweiter Marktführer.

Wachstumschancen

Die Informationsflut innerhalb des Fahrzeugs und die Kommunikation des Fahrzeugs mit der Umwelt beherrschbar zu machen, sind Kernaufgaben für die zukünftige Mobilität. Mit unseren Systemen für Fahrerinformation und Telematik leisten wir bereits heute einen entscheidenden Beitrag, Autofahren künftig noch komfortabler, sicherer und umweltfreundlicher zu gestalten. Sie sind Kern für eine Vernetzung der Fahrzeuge untereinander und mit der Infrastruktur. Im Schnitt steht jeder Autofahrer in der EU ein Viertel seiner Reisezeit im Stau. Durch die Kommunikation der Fahrzeuge untereinander und mit dem Umfeld, können Staus in Ballungszentren frühzeitig erkannt und umfahren werden – damit werden CO_2-Emissionen gesenkt.

Division Interior: Umsatz nach Regionen
(Stand 31.12.2009)



Auch unsere Produkte im Bereich Reifendruckkontroll- und Informationssysteme tragen zu einer Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und damit zu einer CO_2-Emissionsreduktion bei. Wesentliche Wachstumschancen dieses Bereichs werden durch die entsprechende Gesetzgebung in den USA und Europa noch vergrößert.

Die steigende Nachfrage nach erschwinglichen Fahrzeugen in den Schwellenländern aber auch in den etablierten Märkten bietet zusätzliches Wachstumspotenzial.

Produkt-Highlights:

Die Zukunft der Mobilität im Auto – AutoLinQ™
Anfang Juni 2009 stellten wir AutoLinQ™ in Detroit vor. AutoLinQ ist eine Systemarchitektur für die nächste Generation von vernetzten Auto-Infotainmentsystemen, die es Fahrern und Mitfahrern ermöglichen wird, das Auto über eine sichere und effektive Internetvernetzung zu personalisieren. Dabei werden wir eng mit Automobilherstellern und Anwendungsentwicklern zusammenarbeiten, um sicherzustellen, dass die ins Fahrzeug geholten Informationen in einer ausgewogenen, für den Fahrer sicheren und angenehmen Art und Weise integriert werden.

Vernetztes Informationssystem für Elektrofahrzeug-Service-Plattform
Von Better Place haben wir den Auftrag zur Entwicklung leistungsstarker und vernetzter Infotainmentsysteme (sogenannte Head-Units) für die Elektrofahrzeug-Service-Plattform Better Place erhalten. Basierend auf dem System von Continental kann die Better-Place-Software dem Fahrer eines Elektrofahrzeugs jederzeit mitteilen, wann und wo das Auto aufgeladen werden kann. Zusätzlich ermöglicht das System dem Fahrer mit dem Better Place-Netzwerk Kontakt aufzunehmen und kontinuierlich aktuelle Daten über den Zustand seines Fahrzeugs abzurufen.

Die Multimedia- und Telematik-Einheit für Elektroautos ist das zentrale Informationssystem für den Fahrer und stellt gleichzeitig die Verbindung zwischen Fahrer und Better-Place-Netzwerk her.

„Simplify your Drive“ vereinfacht die Fahrzeugbedienung
Das neue Bedien- und Systemkonzept „Simplify your Drive“ setzt auf vorkonfigurierte Fahrzeugprofile für einfache Fahrzeugbedienung und hilft auf Wunsch konsequent beim Kraftstoffsparen. „Simplify your Drive“ eröffnet auf Knopfdruck den Zugriff auf unterschiedliche Fahrzeugcharakteristika. Je höher der Ausstattungsgrad moderner Autos, umso größer ist die Anzahl der verfügbaren individuellen Konfigurationsmöglichkeiten. Damit haben die Fahrzeughersteller die Möglichkeit, diesen Trend praktisch umzusetzen. Im Demonstrationsfahrzeug wurden drei Konfigurationen entwickelt und in den verschiedenen Komponenten des Autos umgesetzt. Der Fahrer kann in dem Fahrzeug einfach zwischen einem Eco-, Sport- oder Komfort-Profil wählen.

Division Pkw-Reifen

Continental-Pkw-Reifen stehen für hervorragende Kraftübertragung und maximale Spurtreue unter allen Witterungsbedingungen. Höchste Priorität der Forschungs- und Entwicklungsarbeit hat hierbei die Verbesserung der sicherheitsrelevanten Eigenschaften – schließlich sind die Reifen die einzige Verbindung zwischen Fahrzeug und Fahrbahn. Der stetigen Reduzierung des CO_2-Ausstosses wird durch die kontinuierliche Verbesserung des Rollwiderstands Rechnung getragen. Die Division Pkw-Reifen entwickelt und produziert Pkw-Reifen für die Kompakt-, Mittel- und Oberklasse sowie für Geländefahrzeuge und Reifen für Vans, Kleintransporter und Wohnmobile. Gefertigt werden Reifen der Marken Continental, Uniroyal (mit Ausnahme der NAFTA-Region, Kolumbiens und Perus), Semperit, Barum, General Tire, Viking, Gislaved, Mabor, Matador, Euzkadi und Sime Tyres.

Der Division Pkw-Reifen sind auch die Zweiradaktivitäten und Handelsgesellschaften mit mehr als 2.200 Reifenfach- und Franchisebetrieben in 13 Ländern zugeordnet.

Die Division verfügt über 25 Produktionsstandorte in 16 Ländern und beschäftigt rund 27.000 Mitarbeiter, die im Jahr 2009 einen Umsatz von 4,7 Mrd € erzielten. Insgesamt wurden 99,2 Mio Pkw-Reifen verkauft. Die Division Pkw-Reifen gliedert sich in fünf Geschäftsbereiche:

- Erstausrüstung
- Ersatzgeschäft Europa & Afrika
- Ersatzgeschäft „The Americas“
- Ersatzgeschäft „Asia Pacific“
- Zweiradreifen

Der Bereich **Erstausrüstung** umfasst das weltweite Geschäft mit der Fahrzeugindustrie. Unser Erfolg bei den Automobilherstellern basiert auf der engen Entwicklungspartnerschaft mit den internationalen Kunden. Eigens für jeden Fahrzeughersteller zusammengestellte Entwicklungsteams reagieren schnell und flexibel auf die spezifischen Kundenanforderungen. Dabei werden Reifen- und Fahrzeugdetails bereits im Konzept-Stadium miteinander verknüpft und optimiert. Weltweit werden Produkte der Marken Continental und in der NAFTA-Region der Marke General Tire vertrieben. Zum Bereich Erstausrüstung gehören auch Systeme für die erweiterte Mobilität, wie Reifen mit Notlaufeigenschaften. Das **Ersatzgeschäft** gliedert sich in die Regionen **Europa & Afrika**, **„The Americas“** und **„Asia Pacific“.** Neben den weltweit vertriebenen Reifen der Premium-Marke Continental und der Budget-Marke Barum werden die regionalen Marken Uniroyal, Semperit, General Tire, Viking, Gislaved, Mabor, Matador, Euzkadi und Sime Tyres vermarktet.

Der Geschäftsbereich **Zweiradreifen** bietet Fahrradreifen (City-, Trekking-, Mountainbike- und High-Performance-Rennreifen) sowie Motorradreifen (Scooter, Enduro- und High-Performance-0-Grad-Reifen, teilweise mit Freigaben bis 300 km/h) für die Erstausrüstung und den Ersatzmarkt. Vom Tour-de-France-Profi bis zum Harley-Davidson-Fahrer findet hier jeder seinen individuellen Continental-Reifen.

Marktpositionen

Weltweit liegt Continental bei Pkw-Reifen auf Position 4 und ist europäischer Marktführer. Dies gilt sowohl für das Segment Erstausrüstung – in dem heute in Europa fast jedes dritte Fahrzeug auf unseren Reifen vom Band rollt – als auch für Winterreifen und den Tuning-Bereich.

Umsatzverteilung

Der Umsatz der Division Pkw-Reifen entfällt zu 22,5 % auf das Geschäft mit den Fahrzeugherstellern und zu 77,5 % auf das Ersatzgeschäft.

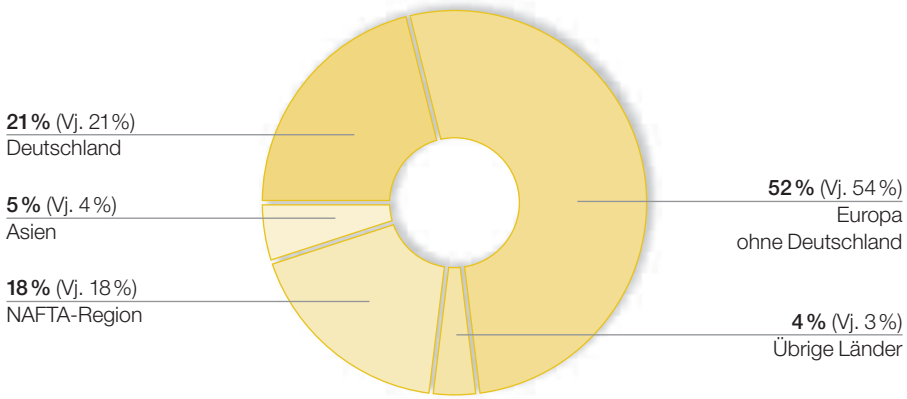
Wachstumschancen

In Ergänzung zu unseren führenden Marktpositionen im Erstausrüstungsgeschäft und bei Winterreifen wollen wir mit neuen Produkten in den nächsten Jahren besonders im europäischen UHP-Segment (Ultra-High-Performance) weiter wachsen. Dieser Bereich für Sommer- und Winterreifen mit Größen über 17 Zoll und Geschwindigkeitsfreigaben über 240 km/h wird nach unserer Einschätzung bis 2012 um mehr als 6 % jährlich zulegen. Um dieses Marktmomentum zu nutzen, haben wir speziell für dieses Segment höchster Leistungsansprüche die neue Produktlinie ContiSportContact™ 5 P entwickelt, die mit Größen von 19 bis 22 Zoll oberhalb des bewährten ContiSportContact™ 3 positioniert wird.

Die zentral- und osteuropäischen Märkte haben für uns trotz der starken Marktrückgänge im Berichtsjahr eine nach wie vor sehr wichtige langfristige Bedeutung. Vor diesem Hintergrund haben wir unseren Anteil an der Continental Matador Rubber s.r.o. mit Sitz in Puchov, Slowakei, wie geplant von 66 % auf 100 % erhöht.

Der Reifen-Absatz in Asien hat sich im Berichtsjahr weitaus positiver entwickelt als erwartet. Diesen positiven Trend wollen wir kontinuierlich weiter fortsetzen.

Division Pkw-Reifen: Umsatz nach Regionen
(Stand 31.12.2009)



In Amerika konnten wir unsere Marktposition besonders im Ersatzgeschäft sowohl in Nordamerika – gegen den negativen Markttrend – als auch äußerst erfolgreich in Südamerika ausbauen. Während für das Wachstum in den USA die Erneuerung unseres Produktportfolios einen maßgebenden Beitrag geleistet hat, stärkten wir mit dem Erwerb der Mehrheit der Anteile am bisher assoziierten Unternehmen Compania Ecuatoriana del Caucho (ERCO) mit Sitz in Cuenca, Ecuador, hervorragend unsere Position in Lateinamerika und speziell der Anden-Region.

Produkt-Highlights:

Continental-Reifen mit Bestnoten
Die Winterreifen von Continental haben von den Reifen-Testexperten führender Fachredaktionen und Automobil-Clubs wieder eindrucksvolle Bestnoten erhalten. Für Mittelklassefahrzeuge kürten der ADAC, die Stiftung Warentest, der österreichische ÖAMTC sowie der TCS aus der Schweiz den ContiWinterContact™ TS 830 einstimmig zum alleinigen Testsieger. In der Bewertung der Fachzeitschrift *auto motor und sport* wurde der ContiWinterContact™ TS 830 ebenfalls zum Testsieger gewählt und als einziger Winterreifen mit „besonders empfehlenswert“ benotet. Auch der ContiWinterContact™ TS 800 erhielt von ADAC, ÖAMTC und TCS die beste vergebene Note „sehr empfehlenswert“, während die Stiftung Warentest den Kompaktklasse-Pneu zum Testsieger erklärte. Der ContiWinterContact™ TS 830 P für hochmotorisierte Fahrzeuge wurde von der Fachzeitschrift *Autobild* mit „vorbildlich“ bewertet.

Beim Vergleich der Bremsergebnisse der im Jahr 2009 veröffentlichten Sommerreifentests von 24 europäischen Fachzeitschriften liegen die Reifen der Premium-Marke Continental deutlich vorn: In vielen Bremsvergleichen auf nassen und trockenen Straßen belegen Continental-Reifen den ersten Platz – insgesamt 25-mal in 87 Einzeltests – und waren dabei nahezu doppelt so oft Bester beim Bremsen wie die beiden nächstbesten Wettbewerber. In die Untersuchung einbezogen waren Tests von Fachzeitschriften und Verbraucherorganisationen aus zehn europäischen Ländern, die 14 Reifengrößen „unter die Lupe“ nahmen. Als Testfahrzeuge dienten allrad-, front- und heckgetriebene Wagen der Kompakt-, Mittel- und Oberklasse.

ContiSportContact™ 5 P
Der ContiSportContact™ 5 P mit unterschiedlicher Profilierung für die Vorder- und Hinterachse bringt Fahrzeugen mit starker Motorisierung und Hinterachsantrieb deutliche Vorteile beim Beschleunigen, Bremsen und beim Handling. Anfang März 2010 haben wir den neuen ContiSportContact™ 5 P unseren Geschäftspartnern und der internationalen Fachpresse vorgestellt. Dabei wurden tiefe Einblicke in den vollkommen neuen Produkt-Entwicklungsprozess gegeben, bei dem durch komplexe virtuelle Entwicklungsmethoden sehr viel Zeit eingespart und ein deutlich verbessertes Grip-Niveau erreicht werden konnte. Der neue Hochleistungs-Sommer-Reifen ist speziell für Sportwagen und Tuning-Fahrzeuge konzipiert. Zahlreiche Automobilhersteller, wie zum Beispiel Mercedes-Benz AMG und Audi, sowie die Tuning-Firmen ABT, Lorinser, AC Schnitzer und TechArt haben den Reifen bereits vor der Markteinführung im Frühjahr 2010 für ihre Fahrzeuge freigegeben. Im Frühjahr 2011 wird dann der ContiSportContact™ 5 folgen, der den bewährten ContiSportContact™ 3 ablöst.

Division Nfz-Reifen

Hohe Laufleistung, sichere Kraftübertragung und niedriger Kraftstoffverbrauch sorgen für wirtschaftliche Mobilität in den Bereichen Gütertransport, Personenbeförderung und Baustellenverkehr – dafür stehen die Produkte und Dienstleistungen der Division Nfz-Reifen. Angeboten werden Lkw-, Bus- und Industriereifen für unterschiedliche Anwendungsbedingungen und Einsatzbereiche. Reifen der Premium-Marke Continental werden weltweit vertrieben. In Europa kommen die Marken Barum, Semperit, Uniroyal und Matador hinzu. In Amerika ergänzen die Marken General Tire und Ameri*Steel das Angebot und in Mexiko die Marke Euzkadi. In Asien schließt das Produktportfolio Reifen der Marke Sime Tyres mit ein. Der Geschäftsbereich Industriereifen entwickelt und produziert Reifen der Marken Continental, Barum, Simex, General Tire und Novum.

Nutzfahrzeugreifen fertigen wir an 14 Standorten in 9 Ländern. Im Berichtsjahr wurden 5,1 Mio Lkw-Reifen verkauft. In vier Geschäftsbereichen erwirtschafteten die rund 8.000 Mitarbeiter der Division einen Umsatz in Höhe von insgesamt 1,1 Mrd €:

- Lkw-Reifen Europa
- Lkw-Reifen „The Americas“
- Lkw-Reifen „Asia Pacific“
- Industriereifen

Lkw-Reifen von Continental sind je nach Einsatzbereich in die Segmente „Goods“ (Gütertransport), „People“ (Personenbeförderung) und „Construction“ (Baustellenverkehr) unterteilt. Das Geschäft mit Lkw-Reifen ist in die Regionen **Europa**, **„The Americas“** und **„Asia Pacific“** aufgeteilt. In allen Regionen setzen wir auf maßgeschneiderte Reifenkonzepte. Dementsprechend steht für jeden Zweck der Reifen zur Verfügung, der optimal auf die spezifischen Bedingungen abgestimmt ist und so die Sicherheit, die Wirtschaftlichkeit und den Komfort der Fahrzeuge erhöht.

Flottenbetreiber profitieren vom Einsatz der Continental Reifen gleich mehrfach: durch die exzellente Kilometerleistung der Reifen und deren Beitrag zu einem deutlich reduzierten Kraftstoffverbrauch, bedingt durch einen niedrigen Rollwiderstand. Darüber hinaus kommen sie durch die Runderneuerung, im Rahmen des ContiLife-Cycle-Konzepts, nicht nur ein Reifenleben lang zum Einsatz. In Ergänzung zum Leistungspotenzial der Continental-Neureifen bieten wir mit den Runderneuerungen ContiRe und ContiTread ein umfassendes Paket zur Kostenoptimierung im Flottenbereich an.

Darüber hinaus bieten wir unseren Flottenkunden umfangreiche Dienstleistungen auch für den grenzüberschreitenden Verkehr. Unter dem Namen Conti360° Fleet Services wurde das ehemalige „ContiTireManagement“ den gewachsenen Anforderungen unserer europäischen Kunden angepasst. Schwerpunkte der Neuausrichtung sind die europaweite Vereinheitlichung des Angebots sowie ein schneller und optimaler Service. Conti360° Fleet Services steht für ein individuell zugeschnittenes Reifenmanagement zur umfassenden Kostenkontrolle. Es beinhaltet unter anderem die kontinuierliche Analyse aller reifen- und servicerelevanten Daten und die Bemessung des optimalen Reifenwechsels unter Einbindung des Karkassenmanagements in die Reifenlebenszyklen. Hierdurch garantieren wir die niedrigsten reifenabhängigen Gesamtkosten.

Der ContiBreakDownService zur schnellen Hilfeleistung im Pannenfall steht europaweit mit einem Netz aus rund 2.500 Conti360°-Partnern in 24 europäischen Ländern an 365 Tagen zur Verfügung.

Continental-**Industriereifen** sind weltweit im Einsatz, zum Beispiel im Winterdienst, bei der Straßenpflege, beim Stapeln und Heben an Gabelstaplern oder zum Transportieren von Gütern auf verschiedensten Untergründen. Das Angebot reicht von Vollgummireifen, wenn Pannensicherheit und Wartungsfreiheit entscheidende Kriterien sind, bis zu Produkten mit heller Laufflächenmischung.

Marktpositionen

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

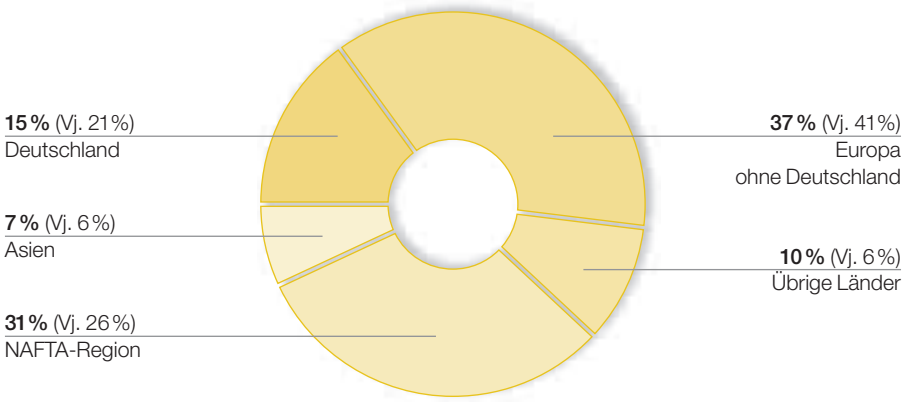
Umsatzverteilung Automobilhersteller und Ersatzgeschäft

14,8 % des Umsatzes der Division Nfz-Reifen entfallen auf das Geschäft mit den Fahrzeugherstellern und 85,2 % auf das Ersatzgeschäft.

Wachstumschancen

Schwerpunktregionen für künftiges Wachstum sind für uns neben Asien und Lateinamerika der Nahe und Mittlere Osten sowie Russland. Das neue Repräsentanzbüro in

Division Nfz-Reifen: Umsatz nach Regionen
(Stand 31.12.2009)



Dubai, die Vertriebsgesellschaft in Argentinien sowie die Zusammenarbeit mit unserem indischen Partner sind gut angelaufen.

Zum Ausbau unserer Marktposition im Wachstumsmarkt Lateinamerika haben wir die mehrheitlichen Anteile an der ecuadorianischen Gesellschaft ERCO erworben. Damit verfügen wir nun unter anderem über ein Reifenwerk (für Lkw- und Pkw-Reifen) und ein Reifen-Runderneuerungswerk in Ecuador sowie ein starkes Vertriebsnetzwerk in der Anden-Region.

Bei der Erweiterung unserer Vertriebsorganisation in der NAFTA-Region sind wir gut vorangekommen. Dort rechnen wir mit weiterem Wachstum vor allem im Geschäft mit Flottenbetreibern.

Zur Stärkung unserer Marktposition für Industrievollgummireifen in Asien haben wir 51 % der Anteile an der EuRetec (Reifenmarke Novum), Sri Lanka, übernommen.

Mit den Marken Continental, Barum und Novum wurde im Segment Industrievollgummireifen eine Mehrmarkenstrategie für weiteres Geschäft eingeführt.

Produkt-Highlights:

Umfangreiche Produktoffensive gestartet
Im Jahr 2009 haben wir unsere bisher umfangreichste Produktoffensive für Lkw-Reifen gestartet, mit der unsere Marktanteile im Nutzfahrzeuggeschäft weiter ausgebaut werden sollen. Damit haben wir auch in schwierigen Zeiten unsere Innovationsfähigkeit unter Beweis gestellt und unsere Produktpalette nahezu vollständig erneuert.

Ziel der von Grund auf neu entwickelten Reifengeneration für den Regional- und Langstreckeneinsatz ist es, die Kosten im Transportgewerbe deutlich zu senken. Die neuen Reifen zeichnen sich durch eine höhere Laufleistung, einen deutlich niedrigeren Kraftstoffverbrauch und einen erheblichen Zuwachs an Sicherheit aus.

Basis der neuen Lkw-Reifen ist eine innovative Karkassentechnologie, die die auftretenden Kräfte aus Quer- und Radialrichtungen aufnimmt und so die Eigenbewegung an der Reifenbasis verringert. Dadurch wird ein stabileres Abrollen bei erhöhter Fahrsicherheit gewährleistet. Alle Reifen verfügen außerdem über das AirKeep®-System, mit dem der Reifenfülldruck um bis zu 50 % länger als bislang auf konstantem Niveau gehalten wird.

Neuer „ContiCostCalculator“
Mit dem „ContiCostCalculator" ermöglichen wir den direkten Vergleich von Anschaffungs- und Betriebskosten von Nutzfahrzeugreifen. Die intelligente Reifen-Datenbank hilft, die Betriebskosten eines Lkw zu ermitteln und zu reduzieren.

Der Kalkulator berechnet anhand von Einsatzkennzahlen eines Kunden die optimale Reifenwahl. Dabei wird das Kosteneinsparpotenzial gegenüber verschiedenen Reifentypen vergleichbarer Produkte ermittelt und eine Wirtschaftlichkeitsrechnung durchgeführt. Die Anwendung berücksichtigt für die Gesamtkalkulation nicht nur die Kilometerkosten und den Kraftstoffverbrauch, sondern auch Mehreinnahmen durch zusätzliche Nutzlast, die durch ein niedrigeres Reifengewicht ermöglicht wird.

Division ContiTech

Als Technologiepartner und Erstausrüster entwickelt und produziert die Division ContiTech auf Basis von Kautschuk und Kunststoff Funktionsteile, Komponenten und Systeme für die Automobilindustrie, den Maschinen- und Apparatebau, die Schienenverkehrs-, Druck-, Bau-, Bergbau- sowie die chemische und petrochemische Industrie und die Schiff- und Luftfahrt. Unsere Produkte sind vielfältig einsetzbar, sie sind elastisch, thermisch belastbar, verformbar, abriebfest, reversibel, umweltverträglich und kombinierbar mit anderen Werkstoffen wie Metall, Glas und Keramik.

ContiTech produziert an 58 Standorten in 18 Ländern. Rund 22.000 Mitarbeiter erreichten 2009 einen Umsatz in Höhe von 2,4 Mrd €. ContiTech gliedert sich in sieben Geschäftsbereiche:

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

Der Geschäftsbereich **Air Spring Systems** ist einer der weltweit führenden Entwickler und Hersteller von Komponenten und Komplettsystemen für regelbare Luftfederungen in Nutzfahrzeugen, Bussen, Schienenfahrzeugen, stationären Maschinen und Fundamentlagerungen. Für den Anlagen- und Maschinenbau bietet der Bereich außerdem Balgzylinder und Gummikompensatoren an.

Die **Benecke-Kaliko Group** ist Spezialist für perfekte Optik und Haptik im Innenraum des Automobils. Die technischen und dekorativen Flächenmaterialien, Formhäute und Formpolster kommen zum Beispiel auf Instrumententafeln, an Türseitenverkleidungen, Sonnenblenden oder als Kunstleder auf den Sitzen zum Einsatz.

Führender Entwicklungspartner, Hersteller und Systemlieferant von Stahlseil- und Textilfördergurten, Service-Material und Spezialprodukten ist die **Conveyor Belt Group.** Sie versorgt den weltweiten Bergbau mit starken Fördergurten, die individuell auf den jeweiligen Einsatzzweck abgestimmt sind – sowohl für Über- als auch für Untertage-Anwendungen. Außerdem entwickelt und fertigt der Bereich Fördergurt-Lösungen für vielfältige Industrieanwendungen.

Technische Stoffe und Membranenstoffe, Drucktücher, Membranen für Kraftfahrzeuge und Stoffe für Rettungsinseln liefert der Geschäftsbereich **Elastomer Coatings.** Darüber hinaus werden technische Stoffe entwickelt und produziert, wie sie zum Beispiel in Gasbehältern und Treibstofftanks zum Einsatz kommen.

Von Schlauchkomponenten bis zu komplexen Leitungssystemen für die Automobilindustrie sowie viele weitere Industrien reicht die Produktpalette des Geschäftsbereichs **Fluid Technology.** Die eingesetzten Werkstoffe sind Kautschuk, Kunststoff, Textil, Stahl und Aluminium für Schläuche, Schlauchbogen, Schlauch- und Rohrleitungen sowie deren Verbindungskomponenten.

Die **Power Transmission Group** ist Entwickler und Hersteller von Antriebsriemen, abgestimmten Komponenten und kompletten Riementriebsystemen für die sichere Kraftübertragung in Fahrzeugen, Maschinen und Anlagen.

Für die Automobilindustrie entwickelt der Geschäftsbereich **Vibration Control** Produkte und Systeme zur Schwingungs- und Geräuschoptimierung sowie Dichtsysteme für Fahrwerk, Lenkung und Bremse. Im Marktsegment Industrie ist der Bereich Erstausrüster für industriell und landwirtschaftlich genutzte Fahrzeuge sowie für den Motoren-, Maschinen- und Anlagenbau.

Marktpositionen

Bei hoch entwickelten technischen Produkten aus Elastomeren und Kunststoffteilen stehen wir weltweit an der Spitze. Im Einzelnen ist die Division unter anderem Weltmarktführer bei Kfz-Schläuchen und -Schlauchleitungen, Folien und Kunstleder für die Kfz-Innenausstattung, Fördergurten und Fördergurtzubehör für Bergbau und Industrie sowie bei Luftfedern für Schienenfahrzeuge, Nutzfahrzeuge und Busse.

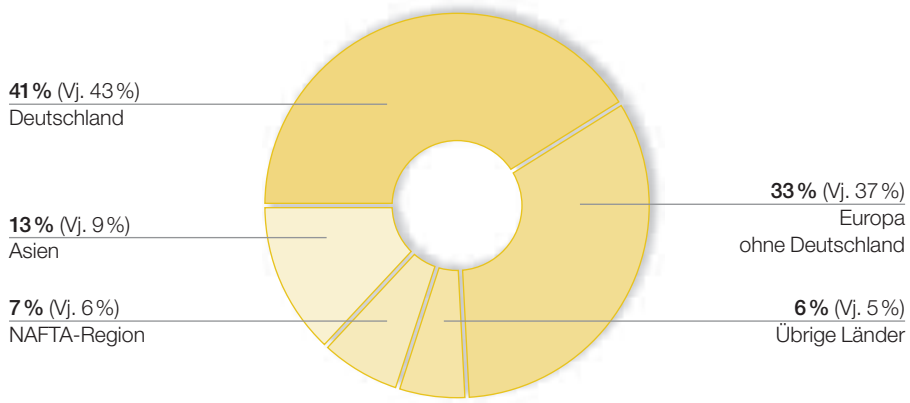
Umsatzverteilung

Der Umsatz von ContiTech verteilt sich zu 50,5 % auf das Geschäft mit den Fahrzeugherstellern und 49,5 % auf das Geschäft mit anderen Industrien sowie das Ersatzgeschäft.

Wachstumschancen

In China haben wir in einem neuen Werk in Changshu, 100 Kilometer nordwestlich von Shanghai, die Produktion aufgenommen. Dort sollen bis Mitte 2010 die Geschäftsbereiche Vibration Control, Air Spring Systems und Fluid Technology ihre Basis haben. Damit erweitern wir unsere Produktion in China erheblich. In der ersten

Division ContiTech: Umsatz nach Regionen
(Stand 31.12.2009)



Ausbauphase investieren wir rund 40 Mio €. Bis 2013 wollen wir unseren Umsatz in China mehr als verdoppeln.

Zusätzliche Produktionskapazitäten in Brasilien werden der Conveyor Belt Group zu weiterem Wachstum verhelfen. Im Rahmen ihrer Globalisierungsstrategie baut die Benecke-Kaliko Group ihre Marktpräsenz in Nordamerika aus. Vibration Control rechnet mit zusätzlichem Umsatz aufgrund des starken Engagements für die weltweite Windkraftbranche.

Produkt-Highlights:

Umweltfreundliche Lagerungskonzepte für Windkraftanlagen
ContiTech Vibration Control produziert modernste Lagerungssysteme für Windkraftanlagen aus korrosionsbeständigen, flexiblen und langlebigen Metall-Elastomerverbindungen. Sie sorgen dafür, dass die Anlagen wirtschaftlicher, effizienter und noch umweltfreundlicher arbeiten. Die hochwertigen Lagerelemente erhöhen die Dämpfung und verringern durch ihre Langlebigkeit die Wartungsfrequenz – ein wichtiger Faktor für die Betreiber, insbesondere bei Offshore-Anlagen.

Drucktücher für den Klimaschutz
Die ContiTech Elastomer Coatings hat als weltweit erster Hersteller eine Klimabilanz (Carbon Footprint) für Drucktücher erstellen lassen. Danach entstehen bis zu 70 % weniger klimaschädliche CO_2-Emissionen bei der Produktion der Drucktücher von ContiTech im Vergleich zu anderen Weltstandard-Drucktüchern, besagt das zertifizierte Ergebnis einer wissenschaftlichen Analyse (Hochschule Ostwestfalen-Lippe). Der verbleibende CO_2-Ausstoß wird durch die Unterstützung eines Aufforstungsprojekts in Panama und dem damit verbundenen Erwerb von Klimazertifikaten ausgeglichen. Damit ist die ContiTech AG Innovationsführer für Umwelt- und Klimaschutz im Bereich Drucktücher und leistet einen weiteren wichtigen Beitrag zum klimafreundlichen Drucken.

Gesundheitsschonende Kfz-Innenraummaterialien
Bei der Entwicklung von Interieuren legen wir besonderen Wert darauf, sowohl klimafreundliche als auch humanverträgliche Innenraummaterialien herzustellen, die weitestgehend frei von Emissionen und Allergenen sind.

Hierfür steht insbesondere das neue PVC-Kunstleder Acella® Eco von Benecke-Kaliko, das eine ganze Reihe umweltschonender Vorteile bietet: Es ist weitgehend frei von Kontakt-Allergenen und erfüllt den anspruchsvollen Öko-Tex-Standard 100, Level 2. Damit ist es für den dauerhaften direkten Kontakt mit der menschlichen Haut geeignet. Durch den Einsatz alternativer Flammschutzmittel kann außerdem auf die Verwendung von Schwermetallen verzichtet werden. Darüber hinaus ist das neue Innenraummaterial emissionsarm, weil sämtliche Lösungsmittel und emissionsrelevante Weichmachersysteme auf ein absolut notwendiges Minimum reduziert sind. Die sich daraus ergebenden VOC-Werte (Volatile Organic Compounds, flüchtige organische Verbindungen) liegen unterhalb der Grenzwerte für Sitzanwendungen der amerikanischen und europäischen Automobilhersteller. Darüber hinaus ist das Material dank einer speziellen Beschichtung besonders reinigungsfähig.

Konzernstrategie

Unsere Strategie ist auf die Entwicklung von Produkten und Dienstleistungen entlang der Megatrends der Automobilbranche ausgelegt.

Unsere Strategie ist auf die Entwicklung von Produkten und Dienstleistungen entlang der wichtigsten Wachstumstrends der Automobilbranche ausgelegt. Wir wollen in jedem Markt, in dem wir tätig sind, an führender Position stehen. Unternehmerisches Handeln gilt deshalb bis in die kleinsten Geschäftseinheiten. Um die Abhängigkeit von der Automobilkonjunktur zu begrenzen, ist es unser Ziel, rund 40 % des Umsatzes außerhalb der Automobilbranche zu erwirtschaften.

Strategische Schlüsselkomponenten

Megatrend Sicherheit
Das Thema Sicherheit gewinnt aufgrund strengerer gesetzlicher Vorschriften, wachsender Sicherheitsansprüche der Autofahrer sowie steigenden Verkehrsaufkommens weltweit immer mehr an Bedeutung. Continental entwickelt und fertigt Schlüsselprodukte, -komponenten und -systeme, um die individuelle Mobilität sicherer zu machen.

Die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen, ist Ziel der Division Chassis & Safety, beispielsweise mit dem integrierten und umfassenden Sicherheitskonzept ContiGuard®, das aktive und passive Fahrzeugsicherheitskomponenten kombiniert, um sowohl die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls als auch seine Folgen für Fahrzeuginsassen sowie andere Verkehrsteilnehmer zu reduzieren. Dazu gehören unter anderem hoch entwickelte Fahrerassistenzsysteme wie Spurhaltesysteme und Abstandsregelsysteme sowie Sicherheitskomponenten aus anderen Divisionen.

Bereits heute halten wir führende Marktpositionen im Bereich der Technologien mit unmittelbarem und erheblichem Einfluss auf die Reduzierung der Anzahl tödlicher Verkehrsunfälle, unter anderem bei Fahrerassistenzsystemen, Airbag-Steuergeräten und elektronischen Bremssystemen wie beispielsweise ESC (elektronische Stabilitätskontrolle). In den Reifenbereichen konzentrieren wir uns auf die Sicherheitsmerkmale zuverlässige Kraftübertragung, kurze Bremswege und maximale Spurstabilität.

Megatrend Umwelt
Die Notwendigkeit umweltfreundlicher Technologien, die auf niedrigen Kraftstoffverbrauch und damit eine Senkung der CO_2-Emissionen abzielen, steigt rapide und bildet damit im Automobilsektor einen wichtigen Wachstumsmarkt. Gründe dafür sind immer strengere Verbrauchs- und Emissionsnormen in den Industrieländern – einschließlich der EU, den USA und Japan – sowie der in den vergangenen Jahren deutliche Anstieg der Kraftstoffpreise infolge steigender Ölpreise. Die Division Powertrain nimmt eine weltweit führende Stellung bei der Entwicklung umweltfreundlicher Technologien ein. So hat beispielsweise unsere Piezo-Einspritzung bei Otto- und Diesel-Motoren Standards in Bezug auf Kraftstoffverbrauch und Emissionsreduktion gesetzt. Darüber hinaus konzentrieren wir uns auf Turbolader-Lösungen für Benzin- und Dieselmotoren, die das „Downsizing“ der Motoren ermöglichen, sowie Hybridantriebe für erheblich geringeren Kraftstoffverbrauch und CO_2-Ausstoß.

Zur Verringerung von Schadstoffausstoß und Kraftstoffverbrauch tragen auch andere Divisionen bei: beispielsweise Chassis & Safety mit Fahrerassistenzsystemen, dem intelligenten Gaspedal und dem regenerativen Bremsen, die Reifen-Divisionen mit rollwiderstandsoptimierten Reifen und ContiTech mit permeationsarmen Schlauchleitungen und Komponenten für das Antriebsmanagement.

Megatrend Information
Durch neue Technologien steigen die Datenvolumina und der Informationsaustausch zwischen Fahrzeugen, Fahrern und äußerer Umgebung stetig an. Dies erfordert ein effizientes und transparentes Informationsmanagement, um den Fahrer weitgehend zu entlasten und ihn zügig und sicher durch das wachsende Verkehrsaufkommen zu leiten. Daraus ist ein neuer, sich ständig weiter entwickelnder Markt für vernetzte Systeme in den Bereichen Infotainment und Telematik entstanden. Die Division Interior, als Marktführer im Bereich Telematik, entwickelt Lösungen, um Fahrern und Mitfahrern alle benötigten Informationen zur Verfügung zu stellen und mit der Außenwelt in Kontakt zu bleiben. Dabei werden die Informationen schnell erfassbar und übersichtlich aufbereitet. Die Produkte und Dienstleistungen der Division sind auch für die Megatrends Umwelt und Sicherheit relevant, beispielsweise die intelligente Vernetzung von Fahrzeugen, durch die Staus vermieden bzw. umfahren werden können.

Markttrend „erschwingliche Fahrzeuge“
In den vergangenen Jahren ist das Marktsegment der erschwinglichen bzw. kostengünstigen Fahrzeuge, insbesondere in den Schwellenländern, kontinuierlich gewachsen. Dieses Segment („affordable Cars“) umfasst Pkw, die weniger als 10.000 US-Dollar bzw. 7.000 Euro kosten. Dazu gehören beispielsweise in China der Cherry QQ, in Indien der Tata Nano und in Osteuropa der Dacia Sandero. Marktbeobachter gehen davon aus, dass die erschwinglichen Fahrzeuge im Jahr 2015 etwa 20 % der weltweiten Gesamtproduktion von Fahrzeugen unter 6 Tonnen (Pkw, Kombifahrzeuge, leichte Nutzfahrzeuge) ausmachen werden. Hergestellt und verkauft werden sie hauptsächlich auf den wachstumsstarken Zukunftsmärkten Asiens, aber auch in Brasilien und Osteuropa.

Wir sind im Segment „affordable Cars“ sehr aktiv und investieren gezielt in Projekte, die die meisten Schlüsselplattformen einbeziehen. Dabei entwickeln wir auf den jeweiligen Markt abgestimmte Lösungen, um unterschiedliche Kundenanforderungen abzudecken. In Indien, China oder Rumänien beispielsweise produzieren wir Komponenten und Systeme, die auf die dortigen Besonderheiten zugeschnitten sind. Darüber hinaus investieren wir in Fertigungseinrichtungen sowie Forschungs- und Entwicklungszentren in wachstumsstarken, aufstrebenden Märkten, um der steigenden Nachfrage Rechnung zu tragen. Unsere hohen Qualitätsstandards gelten dabei für alle Produkte und überall, unabhängig davon, wo und für wen sie gefertigt werden. So können wir unsere in Asien entwickelten und hergestellten Erzeugnisse auch den europäischen und amerikanischen Kunden anbieten, die von günstigen Produktionskosten profitieren können.

Führende Marktpositionen
Wir wollen in jedem Markt, in dem wir tätig sind, mindestens unter den drei führenden Anbietern positioniert sein. Das Erreichen einer Führungsposition mit beherrschbaren geschäftlichen Risiken in einem absehbaren Zeitraum ist ein zentrales Kriterium bei der Entscheidung, in einen Markt einzutreten oder nicht.

Ausgewogenheit des Umsatzes zwischen Automobilindustrie und anderen Branchen
Derzeit generieren wir etwa 67 % unseres Umsatzes mit den Automobilherstellern – vor allem durch das Geschäft in der Automotive Group. Die Produktion von Pkw, leichten und schweren Lkw hängt unter anderem von wirtschaftlichen Bedingungen, Konsumausgaben und Verbraucherpräferenzen ab. Um die Auswirkungen der zyklischen Automobilkonjunktur auf unser Geschäft abzuschwächen, ist es nach wie vor unser Ziel, mindestens 40 % des Konzernumsatzes außerhalb der Automobilindustrie zu erwirtschaften. Beispielsweise auf dem Reifen-Ersatzmarkt und in den verschiedenen Branchen, in denen ContiTech aktiv ist.

Mögliche Kombination zwischen Continental und der Schaeffler Gruppe
Gemeinsam mit unserem Großaktionär, der Schaeffler Gruppe, streben wir an, unsere Aktivitäten mittelfristig zusammenzuführen. Ziel dabei ist es, ein Unternehmen mit diversifiziertem Produktangebot zu schaffen, das insbesondere im Automotive-Geschäft weltweit zu den führenden Anbietern gehört und sich durch Innovationskraft, globale Ausrichtung und die Qualität ihrer Produkte auszeichnet.

Das Vorhaben basiert auf der Überzeugung, dass insbesondere aus der Verbindung des Elektronik-Know-how von Continental und der Kompetenz im Bereich Mechanik der Schaeffler Gruppe erhebliche Wettbewerbsvorteile gewonnen werden können. Dies gilt vor allem für die Bereiche Motor- und Getriebetechnologien in Verbindung mit der Reduzierung von CO_2-Emissionen und Kraftstoffverbrauch von Verbrennungsmotoren sowie der Elektrifizierung des Antriebsstrangs in Form von Hybridantrieben und vollelektronischen Antrieben. Technologische Synergien ergeben sich auch im Bereich Chassis-Systeme, beispielsweise bei der Entwicklung innovativer Fahrwerksysteme.

Im Rahmen der bisherigen Zusammenarbeit und im Vorgriff auf eine weitgehende Kombination der Unternehmen wurden verschiedene Projekte identifiziert, deren Realisierung erhebliche Synergien verspricht. Konkrete Kooperationen existieren bereits im Einkauf und im Geschäftsfeld Turboladersysteme. Im Bereich Einspritzsysteme sowie Getriebeelektroniken arbeiten wir ebenfalls intensiv zusammen. Weitere Projekte sind in Vorbereitung oder befinden sich in Planung.

Durch die Kombination der Unternehmen sollen darüber hinaus Synergiepotenziale auf der Umsatz- und auf der Kostenseite gehoben werden. Ein Teil davon resultiert aus der bereits beschlossenen Zusammenarbeit im Bereich Einkauf.

Es ist das gemeinsame Verständnis von Continental und der Schaeffler Gruppe, dass im Falle der Bildung einer integrierten Gruppe die Konzernmuttergesellschaft eine börsennotierte Kapitalgesellschaft sein soll, die kapitalmarktorientiert nach den international üblichen Cor-

porate-Governance-Grundsätzen geführt werden wird. Ziel ist es, die Verschuldung beider Unternehmen zurückzuführen und mittelfristig für die neue Gruppe ein Investment-Grade Rating zu erreichen. Die Festlegung einer bestimmten Struktur und der Zeitplan für eine Zusammenführung der Aktivitäten stehen aktuell noch nicht fest. Sowohl die Bestimmung einer Transaktionsstruktur als auch des Zeitplans erfordern rechtliche, steuerliche und finanzielle Analysen sowie Detailprüfungen insbesondere zu den Auswirkungen auf Continental und den Großaktionär Schaeffler. Darüber hinaus muss eine mögliche Kombination beider Unternehmen mit den finanzierenden Banken abgestimmt werden.

Wertmanagement

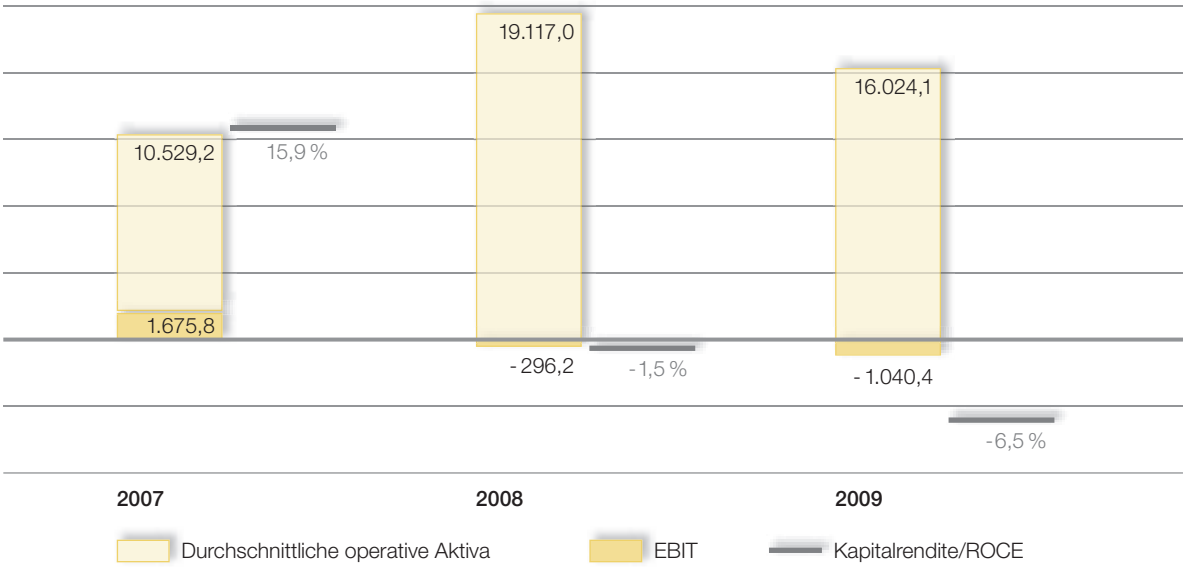
Auf sämtlichen Managementebenen verwendet Continental als Unternehmenssteuerungsgrößen:

- den prozentualen Return on Capital Employed (ROCE) als Kapitalrendite,
- die Continental Value Contribution (CVC) als absoluten Wertbeitrag
- sowie die Veränderung des absoluten Wertbeitrags zum Vorjahr.

Anhand der Veränderung des absoluten Wertbeitrags, gemessen durch Delta CVC, verfolgen wir, inwieweit Managementeinheiten Wert schaffend wachsen oder Ressourcen effizienter einzusetzen sind.

Die Kapitalrendite wird von Continental im Geschäftsbericht als EBIT in % der durchschnittlichen operativen Aktiva angegeben. Die durchschnittlichen operativen Aktiva setzen sich dabei aus dem Durchschnitt der Bestände der operativen Aktiva zu den jeweiligen Bilanzstichtagen der vier Quartalsmonate zusammen.

Entwicklung der Kapitalrendite (in Mio €)



Mitarbeiter

Die Gewinnung junger Talente sowie die Förderung und Qualifizierung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind für uns zentrale Anliegen.

Weltweit zu uns passende Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu finden, war auch im wirtschaftlich schwierigen Jahr 2009 wieder eine der Kernaufgaben im Personalbereich. Wir haben dabei junge Talente auf sehr unterschiedliche Weise für uns gewinnen können.

„Formula Student“
Die Formula Student ist ein internationaler Konstruktionswettbewerb, der vor 20 Jahren in den USA ins Leben gerufen wurde und mittlerweile rund um den Globus ausgetragen wird. Dabei bauen Studenten einen einsitzigen Rennwagen für eine fiktive Firma und treten bei Wettbewerben gegen Teams aus der ganzen Welt an. Allerdings gewinnt nicht das Team mit dem schnellsten Fahrzeug, sondern das mit der besten Gesamtleistung aus Konstruktion, Rennerfolg, Finanzplanung und Marketing. Die Herausforderung für die Teams besteht deshalb darin, einen Prototypen zu konstruieren und zu bauen, der unter anderem sehr gute Fahreigenschaften aufweist, kostengünstig und einfach zu betreiben ist sowie den Einsatz üblicher Serienteile ermöglicht. Das „Gesamtpaket“ wird durch eine Jury aus Fachleuten der Automobil- und Automobilzulieferindustrie bewertet.

Von den rund 200 Teams unterstützt Continental 16 aus sieben Ländern (Deutschland, Indien, Japan, Österreich, Russland, Schweiz, USA). Dabei setzen wir nicht nur auf das Materialsponsoring, sondern auch auf die Unterstützung durch Wissenstransfer. Ziel unseres Engagements ist es, Nachwuchsingenieure für das Unternehmen zu interessieren und an uns zu binden. Die Studenten haben durch den Wettbewerb die Möglichkeit, ihr theoretisches Wissen in der Praxis zu beweisen und Kontakte zu potenziellen Arbeitgebern zu knüpfen.

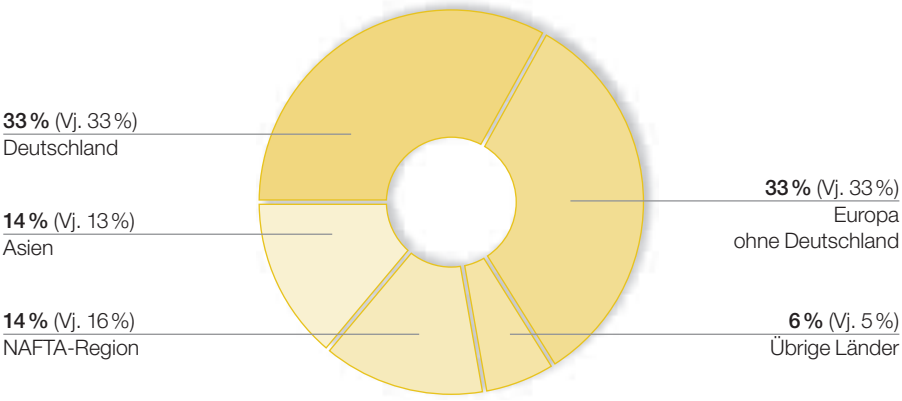
Neue „Jobs&Karriere-Seiten“ im Internet
Im Berichtsjahr haben wir unsere Internetseiten im Bereich Jobs und Karriere (www.careers-continental.com) gründlich überarbeitet. Die Seiten sind nun emotionaler gestaltet, informativer und bieten vielfältige Möglichkeiten zur Interaktion. Unterteilt in die verschiedenen Zielgruppen, kommen vor allem unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in zahlreichen Interviews über Continental zu Wort. Schließlich sind sie diejenigen, die am besten beurteilen können, was das Unternehmen ausmacht und warum Continental eine sehr gute Wahl als Arbeitgeber ist.

„Ambassador-Programm“
Seit 2003 engagieren sich Continental-Beschäftigte aus vielen verschiedenen Bereichen neben ihrer beruflichen Tätigkeit als Botschafter, sogenannte Ambassadors, für das Unternehmen. Ziel des Ambassador-Programms ist es, Continental weltweit als attraktiven Arbeitgeber bekannt zu machen und die vielfältigen Ausbildungs- und Entwicklungsmöglichkeiten zu erläutern, um qualifizierten Nachwuchs für das Unternehmen zu gewinnen und an Continental zu binden. Durch Firmenpräsentationen, Forschungsprojekte, Vorlesungen und Workshops an Hochschulen und Universitäten initiieren und gestalten rund 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in 20 Ländern den Dialog zwischen Wissenschaft und Wirtschaft. Dabei entstehen strategische Partnerschaften zwischen Continental und verschiedenen wissenschaftlichen Institutionen und Bildungseinrichtungen. Mehr als 200 Universitäten konnten so bereits für Kooperationen gewonnen werden.

Im Jahr 2009 haben wir für unser Ambassador-Programm eine umfangreiche Datenbank aufgebaut. Dort kann jeder Mitarbeiter einsehen, zu welchen Universitäten schon Kontakt besteht, wer die entsprechenden Ambassadors sind und welche Veranstaltungen oder Projekte bisher durchgeführt wurden oder in Planung sind. Die neue Datenbank bringt deutliche Vorteile: Bereits agierende Continental-Botschafter finden sich schneller zum Erfahrungsaustausch, neue Botschafter können sich gezielter auf ihre Arbeit vorbereiten und von den Erfahrungen anderer profitieren und potenziellen Botschaftern wird der Einstieg in das Ambassador-Programm erheblich erleichtert.

Auszubildendenzahl konstant – trotz Wirtschaftskrise
Continental bildet in insgesamt rund 20 kaufmännischen und technischen Ausbildungsgängen aus. Abiturienten haben darüber hinaus die Möglichkeit, in einem unserer 17 dualen Studiengänge Theorie und Praxis miteinander zu verknüpfen.

Mitarbeiter nach Regionen
(Stand 31.12.2009)



Derzeit werden bei Continental in Deutschland 1.831 (Vj. 1.871) und weltweit 2.322 (Vj. 2.380) junge Menschen ausgebildet.

Neue Modelle zur Übernahme der Auszubildenden
Die aufgrund des schwierigen wirtschaftlichen Umfelds eingeleiteten unvermeidlichen Restrukturierungen brachten unter anderem starke Einstellungsrestriktionen mit sich. Die Übernahme unserer auslernenden Auszubildenden der kaufmännischen und gewerblichen Berufe sowie der Absolventen der dualen Studiengänge in ein Beschäftigungsverhältnis sind wir dennoch entschlossen angegangen. Um den Auszubildenden zu einem Einstieg ins Unternehmen zu verhelfen und einem eventuellen Weg in die Arbeitslosigkeit vorzubeugen, wurden verschiedene Maßnahmen ins Leben gerufen. Während den Industriekaufleuten die Möglichkeit geboten wurde, ein Bachelor-Studium und eine 30–40 %-Anstellung bei Continental zu beginnen, konnten die Bachelor-Absolventen eine 30–40 %-Anstellung in Verbindung mit einem Masteraufbaustudium beginnen.

Für die gewerblichen Auszubildenden wurde ein einzigartiges Modell entwickelt, denn die Bereiche, in denen sie hätten weiterbeschäftigt werden sollen, waren am stärksten von Kurzarbeit betroffen und damit ihre Chance auf eine Anstellung entsprechend gering. Die ausgelernten Fachkräfte bekamen das Angebot einer sechs- oder zwölfmonatigen 50 %-Anstellung. Gleichzeitig begaben sie sich in Kurzarbeit. Während der Vertragslaufzeit werden sie ausschließlich nach speziell zugeschnittenen Maßnahmen weiterqualifiziert. Diese Vorgehensweise bringt beiden Seiten Vorteile: Einerseits kann Continental die gut ausgebildeten Mitarbeiter vorerst an das Unternehmen binden, andererseits steigern die Fachkräfte ihren Arbeitsmarktwert durch die zusätzliche Qualifikation und haben nach Ablauf der Kurzarbeit die Chance auf ein unbefristetes Arbeitsverhältnis.

Personalkennzahlen	**31.12.2009**	**31.12.2008**
Gesamtzahl Beschäftigte	134.434	139.155
davon Stammpersonal gesamt	127.321	134.914
im Ausland	84.249	89.923
in Deutschland	43.072	44.991
Auszubildende*	1.831	1.871
Frauenanteil in %*	21,9	22,4
Betriebszugehörigkeit* (in Jahren)	14,0	13,9
Durchschnittsalter der Beschäftigten* (in Jahren)	41,8	41,4

* in Deutschland

Neues Mentoring-Programm gestartet

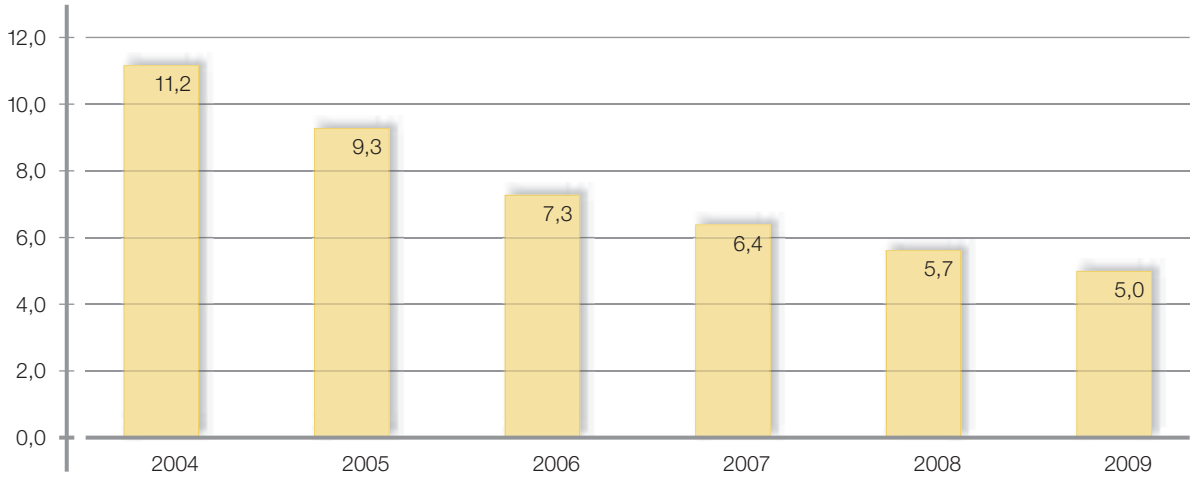
Zur Förderung unserer ContiBachelor starteten wir im Berichtsjahr ein neues Mentoring-Programm. Dabei werden erfahrene Führungskräfte (sogenannte Mentoren) rund ein Jahr zu Ratgebern der Nachwuchsführungskräfte hinsichtlich ihrer persönlichen und fachlichen Entwicklung. Schwerpunkte des Programms sind die Unterstützung bei der beruflichen Weiterentwicklung sowie bei der Erkennung verborgener Potenziale, die Einführung in bestehende Netzwerke und praktische Tipps für den Berufsalltag. Ziel des Mentoring-Programms ist es, langfristige firmeninterne Laufbahnen zu fördern und die ContiBachelor-Absolventen im Unternehmen zu halten.

Zahl der Arbeitsunfälle deutlich gesunken

Eine im Unternehmen verankerte und aktiv gelebte Sicherheitskultur ist Voraussetzung für die Vermeidung von Arbeitsunfällen und damit für den Schutz der Gesundheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Die Auswertung der Arbeitsunfälle der vergangenen Jahre zeigt, dass fehlendes Sicherheitsbewusstsein und nicht sicherheitsgerechtes Verhalten die wesentlichen Ursachen für Unfälle sind. Daher haben wir bereits im Jahr 2007 die Initiative „We Go For Zero“ zur Reduzierung von Arbeitsunfällen gestartet, die sich hauptsächlich auf führungs- und verhaltensbezogene Maßnahmen für mehr Verantwortung und Sicherheitsbewusstsein bei Mitarbeitern und Führungskräften konzentriert. Dabei kommen unter anderem Mitarbeiter-Workshops und Management-Trainings zum Einsatz. Auch die Beschäftigten von Fremdfirmen, die in unserem Auftrag in unseren Werken arbeiten, werden in diese Aktivitäten mit eingebunden. Die Initiative „We Go For Zero“ führte auch im Berichtsjahr wieder zu sehr erfreulichen Ergebnissen. So sank die Unfallrate auf 5,0 (Vj. 5,7) Arbeitsunfälle mit Ausfalltagen bezogen auf 1 Mio geleistete Arbeitsstunden.

Unfallrate bei Continental*



*Arbeitsunfälle mit Ausfalltagen bezogen auf 1 Mio geleistete Arbeitsstunden

Umwelt

Neben zahlreichen Produkten und Systemen, die auch dem Schutz des Klimas dienen, unterstützt Continental verschiedene globale Initiativen, die unter dem gemeinsamen Leitbegriff „Carbon“ stehen.

Neben dem Beitrag, den Continental durch ihre Produkte zum Klimaschutz leistet, unterstützen wir einige globale Initiativen bzw. bereiten uns auf deren Umsetzung vor.

Gesetze und Initiativen
Mit dem Kyoto-Protokoll von 1997 begann die Ausgestaltung der Klimarahmenkonvention der Vereinten Nationen zum Schutz des Weltklimas. Europa verpflichtete sich 2003 im Rahmen des weltweit größten Emissionsrechtehandels zur Senkung der CO_2-Emissionen. Danach müssen entweder technische Maßnahmen zur Emissionsreduzierung ergriffen oder ersatzweise frei handelbare CO_2-Zertifikate erworben werden.

Zu den weiteren Werkzeugen zur Minderung der Treibhausgas-Emissionen gehört das „Carbon Management“.

„Carbon Management“
„Carbon Management“ bezeichnet den Ansatz, die finanziellen Ressourcen effizient dort einzusetzen, wo sie den größten ökologischen Effekt zeigen können. Dies kann als „Joint Implementation“ (Gemeinsame Umsetzung) oder als „Clean Development Mechanism“ (CDM, System zur umweltverträglichen Entwicklung) geschehen.

Bei der gemeinsamen Umsetzung kann ein Industrieland durch emissionsmindernde Maßnahmen in einem anderen Land, das auch dem Emissionrechtehandel unterliegt, Emissionsrechte erwerben. Dies ermöglicht es Ländern mit hohen spezifischen Kosten, ihre Verpflichtungen in Ländern mit leichter erzielbaren Erfolgen kostengünstiger und effizienter zu erfüllen.

CDM ermöglicht einem Industrieland, seinen Verpflichtungen in einem Entwicklungsland nachzukommen und sich die dort eingesparten Emissionen im Rahmen des Emissionsrechtehandels anrechnen zu lassen.

Continental ist auf das Carbon Management vorbereitet. Der Erfolg beider Optionen des Carbon Managements hängt entscheidend vom Preis der frei gehandelten CO_2-Zertifikate ab. Sollte dieser Preis, wie zu erwarten ist, in Zukunft steigen, wird die Bedeutung des Carbon Managements zunehmen.

„Carbon Disclosure Project“
Das „Carbon Disclosure Project“ (CDP) geht auf eine Initiative von 475 institutionellen Anlegern zurück, die ein Vermögen von mehr als 55 Billionen US-Dollar verwalten. Es handelt sich dabei um eine Non-Profit-Organisation, die es sich zum Ziel gesetzt hat, mehr Transparenz bezüglich klimaschädlicher Emissionen zu schaffen. Einmal jährlich erfragt das CDP im Namen seiner Investoren von börsennotierten Unternehmen Daten und Informationen zum Klimaschutz. Dies betrifft insbesondere die Einschätzung des Managements zum Klimawandel und seine Auswirkungen auf das Unternehmen, die systematische Erfassung der CO_2-Emissionen und die Strategien des Managements zur Reduktion dieser Emissionen.

2009 haben wir den umfangreichen Fragenkatalog des CDP erstmals beantwortet und damit die Grundlage für weitergehende Informationen für die Folgejahre gelegt. Im ersten Berichtsjahr wurde von einer Veröffentlichung der Daten zunächst Abstand genommen. Diese Entscheidung, die auch andere berichtende Unternehmen getroffen haben, wird im Jahr 2010 erneut geprüft.

„Carbon Footprint“
Der „Carbon Footprint“ (CF) ist das Treibhauspotenzial eines Landes, eines Unternehmens oder bei der Herstellung eines Produkts. Da es zu seiner Anwendung keine bindenden methodischen Vorgaben gibt, sind Ergebnisse über den CF von Produkten eher kritisch zu sehen. Zwei Beispiele sollen dies erläutern: Der CF von Reifen, sofern nur die Herstellung betrachtet wird, klammert ca. 90 % der CO_2-Emissionen der Nutzungsphase völlig aus. Verglichen damit verursacht ein Kosmetikprodukt kaum Emissionen in der Nutzungsphase, wohl aber bei seiner Rohstoffauswahl, Herstellung und Distribution.

Beim „Product Carbon Footprint“ (PCF) werden die vollständigen Treibhausgasemissionen entlang des gesamten Produktlebenswegs bilanziert. PCF eröffnet

damit den Kunden die Möglichkeit, den „ökologischen Fußabdruck“ von Produkten zu vergleichen und eine Kaufentscheidung treffen zu können. Bilanziert werden sämtliche Emissionen, die Klimawandel verursachen. Doch auch PCF-Aussagen müssen kritisch betrachtet werden, da sie ausschließlich Klimaschutzgesichtspunkte bewerten und andere wichtige Aspekte wie die Produktsicherheit ausklammern.

Für verschiedene Produktlinien haben wir exemplarische Produkt-Ökobilanzen durchgeführt. Dies gilt für Pkw- und Lkw-Reifen, Mobilitätssysteme, Bremsen und Starter/Generator-Kombinationen. Die Aussagekraft dieser Bilanzen geht weit über PCF-Aussagen hinaus, da neben dem Treibhauseffekt, der Energie- und Ressourcenverbrauch sowie weitere umweltrelevante Kriterien bewertet werden.

„Carbon Reduction Committment“

Das „Carbon Reduction Committment“ (CRC) ist eine Initiative des britischen Klimaschutzministeriums und betrifft größere Organisationen des öffentlichen und privaten Sektors, die zwar nicht dem Emissionsrechtehandel unterworfen sind, aber dennoch einen deutlichen Beitrag zu den nationalen CO_2-Emissionen liefern. Neu ist der Ansatz, sämtliche Organisationseinheiten zusammenzufassen.

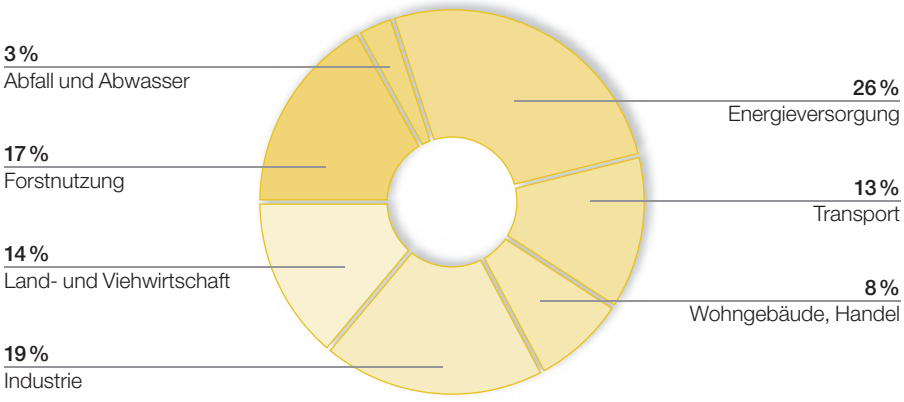
Die betroffenen Organisationen müssen ihre voraussichtlichen CO_2-Emissionen anmelden und können die entsprechenden Emissionsrechte ersteigern. Am Ende des Bilanzjahres erfolgt die Ausschüttung der Erlöse an die Beteiligten. Dabei erhalten die Organisationen, die gegenüber ihrer Anmeldung die größten Reduktionserfolge vorweisen können, die höchsten Ausschüttungsbeträge. Im Umkehrschluss bedeutet es für weniger erfolgreiche CRC-Beteiligte, dass sie nur Teile ihres Einsatzes erstattet bekommen. Ziel des CRC ist es, zu erreichen, dass die Betroffenen in Maßnahmen zur Reduzierung der CO_2-Emissionen investieren.

Es ist davon auszugehen, dass das britische CRC-System nur der Vorläufer für vergleichbare Initiativen in weiteren Mitgliedstaaten der EU sein wird. Ziel dieser Initiativen wird es sein, die nicht vom EU-Emissionsrechtehandel erfassten CO_2-Emittenten des privaten oder öffentlichen Sektors zu erfassen.

Continental bereitet sich darauf vor, die betroffenen Betriebsstätten aus den verschiedenen rechtlich selbstständigen Einheiten zu erfassen, um die CRC-Anforderungen erfüllen zu können. Das Jahr 2010 wird von den britischen Continental-Betriebsstätten zur internen CRC-Organisation und zum Sammeln von Erfahrungen mit dem CRC-System genutzt werden.

Die verschiedenen mit dem Leitbegriff „Carbon“ bezeichneten Aktivitäten beschreiben nur einen Teil der in Diskussion befindlichen Ideen und Initiativen zum Klimaschutz. Zur Konzentration aller betroffenen Akteure auf Maßnahmen zum Schutz des Klimas und deren Erfolg scheint jedoch eine bessere Abstimmung und Organisation der Einzelmaßnahmen zwischen den Regel setzenden Akteuren dringend geboten.

Anteil der verschiedenen Sektoren an den Treibhausgasemissionen



Quelle: Intergovernmental Panel on Climate Change

Verantwortungsbewusstes Handeln

Das Wohlbefinden, die Kompetenz und die Motivation unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben entscheidenden Anteil am Erreichen unserer Ziele.

Programm für den demografischen Wandel
Unser Programm zur Bewältigung des demografischen Wandels verläuft weiterhin erfolgreich. Vier Aspekte stehen im Fokus unserer Aktivitäten: Die Arbeitsplatzgestaltung, die Gesunderhaltung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für den längeren Arbeitseinsatz, gezielte Qualifizierungsmaßnahmen und die Motivation für ein längeres Berufsleben.

Im Bereich Arbeitsplatzgestaltung messen wir mittels eines ergonomischen Bewertungswerkzeugs die „Altersstabilität“ unserer Produktionsarbeitsplätze. Bei einer Abweichung der Sollvorgabe von 30 % altersstabiler Arbeitsplätze, die wir für unsere Fertigungsstätten als Minimum ansetzen, kommen gezielte Maßnahmen zum Einsatz. So schaffen wir Arbeitsplätze für ältere Beschäftigte, indem wir beispielsweise die Arbeitsplatz-Ergonomie als präventiven Ansatz zur Gesunderhaltung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verbessern.

Eine Vielzahl von Aktivitäten zur systematischen Gesundheitsförderung in den Werken zielt auf die Prävention der mit fortschreitendem Alter zu erwartenden Zunahme von Erkrankungen ab. Diese Initiativen sollen vor allem ein gesundheitsbewusstes Verhalten fördern. Ergänzend dazu werden Programme zur Krebsvorsorge, Impfaktionen und Bewegungsprogramme angeboten.

Lebenslanges Lernen stellt in Zeiten des demografischen Wandels eine besondere Herausforderung dar. Die Personalabteilungen gehen deshalb in Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen die Weiterqualifizierung der Mitarbeiter gezielt mit individuellen, maßgeschneiderten Programmen an.

Unsere Führungskräfte haben einen zentralen Einfluss auf den Erhalt und die Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter. Sie beeinflussen sowohl die Gestaltung des Arbeitsplatzes und des Arbeitsumfelds als auch das Arbeitsklima. Um die Motivation und die Leistungsbereitschaft der Beschäftigten zu erhalten bzw. zu erhöhen, richten wir uns mit Workshops direkt an unsere Führungskräfte. Beispielsweise mit dem Seminar „gesundes Führen“, das Themen wie Lernen, Stressbewältigung, seelische Erkrankungen, den Umgang mit Restrukturierungen und Unsicherheit sowie Wertschätzung als Treiber für Motivation beinhaltet.

Nach den positiven Erfahrungen in Deutschland beginnen wir jetzt schrittweise, dieses vielschichtige Demografieprogramm in Ländern mit ähnlicher Altersstruktur auszurollen. Ziel aller Maßnahmen ist es, auch unsere älteren Mitarbeiter in die Lage zu versetzen, mit gewohnt hoher Leistung zu ihrem persönlichen und zum wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens beitragen zu können.

„Luxemburger Deklaration“
Im Jahr 2010 werden wir die „Luxemburger Deklaration zur betrieblichen Gesundheitsförderung in der Europäischen Union“ unterzeichnen. Damit bringen wir zum Ausdruck, dass wir die in der Deklaration beschriebenen Grundsätze teilen und unseren Arbeits- und Gesundheitsschutz dementsprechend fortführen. Zu den Grundsätzen gehören:

- Unternehmensgrundsätze und -leitlinien, die in den Beschäftigten einen wichtigen Erfolgsfaktor sehen und nicht nur einen Kostenfaktor,
- eine Unternehmenskultur und entsprechende Führungsgrundsätze, in denen Mitarbeiterbeteiligung verankert ist, um so die Beschäftigten zur Übernahme von Verantwortung zu ermutigen,
- eine Arbeitsorganisation, die den Beschäftigten ein ausgewogenes Verhältnis bietet zwischen Arbeitsanforderungen einerseits und eigenen Fähigkeiten andererseits sowie Einflussmöglichkeiten auf die eigene Arbeit und soziale Unterstützung,
- die Verankerung von Gesundheitszielen insbesondere in der Personalpolitik, aber auch in allen anderen Unternehmensbereichen (Integration),
- ein integrierter Arbeits- und Gesundheitsschutz,

- ein hoher Grad an Einbeziehung der Beschäftigten in Fragen der Gesundheit (Partizipation),
- die systematische Durchführung aller Maßnahmen und Programme (Projektmanagement),
- die Verbindung von Risikoreduktion mit dem Ausbau von Schutzfaktoren und Gesundheitspotenzialen (Ganzheitlichkeit).

Die „Luxemburger Deklaration“ wurde 1997 von den Mitgliedern des Europäischen Netzwerks für betriebliche Gesundheitsförderung (ENWHP) verabschiedet, um die gesundheitliche Prävention und den Arbeitsschutz der Unternehmen in den Mitgliedsländern zu unterstützen sowie die Mitgliedstaaten zu ermutigen, der betrieblichen Gesundheitsförderung einen höheren Stellenwert einzuräumen.

Rund 320.000 neue Ideen im Berichtsjahr

Bereits seit 1930 wird bei Continental ein Ideenmanagement aktiv betrieben. Jedes Jahr werden tausende Ideen von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eingereicht und umgesetzt.

Weltweit beteiligen sich divisionsübergreifend über 120 Standorte am Ideenmanagement, von denen jedes Jahr die Standorte mit der höchsten Punktzahl, die sich aus den Kennzahlen der Beteiligung, Anzahl umgesetzter Ideen und berechenbarer Nettoeinsparungen zusammensetzt, ausgezeichnet werden. Im Jahr 2009 wurden rund 320.000 Ideen eingereicht, von denen über 270.000 umgesetzt wurden. So wurden im Unternehmen rund 98 Mio € gespart. Dieses beachtliche Engagement zeigt, wie viel Potenzial im Ideenmanagement steckt und wie wichtig es ist, die Kreativität und Innovationskraft der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu fördern. Das gilt auch und gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten, in denen die Ideen der Beschäftigten helfen, Arbeitsabläufe, Prozesse sowie Produkte zu verbessern und Kosten zu senken. Davon profitiert nicht nur das Unternehmen, sondern auch die Ideengeber, die sich über unterschiedlich gestaffelte Prämien freuen.

Ausbildung und Qualifizierung in Afrika

Knapp ein Jahr vor Beginn der FIFA Fussball-Weltmeisterschaft 2010™ in Südafrika starteten wir, als einer der Offiziellen Sponsoren dieses herausragenden Sportereignisses, ein spezielles Ausbildungsprogramm. In Zusammenarbeit mit einer etablierten Tourismusschule in Südafrika wurden 26 bis dahin arbeitslose junge Studentinnen und Studenten aus der Region in und um Soweto von Juli 2009 bis Januar 2010 auf ihre Aufgaben im Hospitality- und Back-Office-Team von Continental vorbreitet.

Die Ausbildung umfasste neben einem Einblick in die Tourismusindustrie und den Kunden-Service sowohl Seminare zu Geografie und Teamwork als auch die Vermittlung umfassender Computerkenntnisse. Spezielle Englischkurse und Informationen zur FIFA, dem Ablauf der FIFA WM 2010 sowie über die Ziele von Kommunikation und Sponsoring der Continental rundeten das Programm ab. Im Anschluss daran sammeln die Teilnehmer drei Monate lang bei verschiedenen Tourismusunternehmen praktische Erfahrungen, bevor im Mai 2010 die letzten Vorbereitungen und speziellen Trainings für das Continental-Gästeprogramm in Johannesburg beginnen.

Auf diesem Weg geben wir 26 hoch motivierten Südafrikanerinnen und -afrikanern die Chance, sich eine neue berufliche Perspektive zu erarbeiten. Gleichzeitig gewinnen wir ein einheimisches Team, das unseren Gästen das Land und die Besonderheiten Südafrikas authentisch und mit Begeisterung vermitteln kann. Bei erfolgreichem Projektabschluss ist eine Weiterbeschäftigung vorgesehen, die von allen Beteiligten angestrebt wird.

Im Rahmen der Initiative „Afrika kommt“ unterstützte darüber hinaus eine junge Ingenieurin aus Kenia das weltweite Continental-WM-Projektteam am Standort Hannover, Deutschland. Die Initiative wurde von 19 deutschen Unternehmen gegründet, die es sich zur Aufgabe gemacht haben, den Führungsnachwuchs in Subsahara-Afrika durch Weiterqualifizierung und den Erwerb von Praxiserfahrung in deutschen Unternehmen zu fördern. Das Programm richtet sich speziell an Kandidatinnen und Kandidaten, die bereits über eine Ausbildung und eine mehrjährige Berufserfahrung in der Wirtschaft verfügen oder schon leitende Positionen in Unternehmen in ihren Heimatländern bekleiden.

Die Teilnehmenden lernen durch das Programm die Arbeitsweisen und -prozesse in deutschen Unternehmen kennen. Sie erweitern ihre Fach- und Managementkompetenzen und ergänzen sie um interkulturelle Erfahrungen. Die Unternehmen profitieren vom Fachwissen der Teilnehmer und dem vielfältigen Wissen über ihr Herkunftsland. So erlangen sie einen spezifischeren Zugang zur Wirtschaft Afrikas, knüpfen persönliche Kontakte, bilden Netzwerke und bauen zuverlässige Partnerschaften auf.

Wirtschaftliches Umfeld

Die nachfolgenden Angaben über Inflations- und Wachstumsraten des Jahres 2009 geben den Stand der Schätzungen bei Drucklegung dieses Geschäftsberichts wieder.

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Weltwirtschaft

Die Weltwirtschaft hat nach Einschätzung des IMF (International Monetary Fund) die tiefe Rezession hinter sich gelassen und ist auf den Wachstumspfad zurückgekehrt. Die wesentlichen Treiber hinter dieser Trendwende sind die schnellen und massiven monetären sowie fiskalischen Hilfsmaßnahmen von Regierungen und Zentralbanken der entwickelten Volkswirtschaften und der Schwellenländer. Diese haben einerseits das Bankensystem durch Garantien und Kapitalbeteiligungen stabilisiert und damit die Liquiditäts- und Kreditversorgung aufrechterhalten sowie andererseits, unterstützt durch staatliche Investitionsprogramme, die Nachfrage stimuliert. Insgesamt haben diese Maßnahmenbündel nicht nur die Angst vor einer globalen Depression eliminiert, sondern die weltwirtschaftliche Erholung auch früher als erwartet eingeleitet. Nachdem noch in den ersten drei Monaten des Berichtsjahres die weltweite Wirtschaftsleistung um 6,5 % geschrumpft war, erwartet der IMF in seiner jüngsten Schätzung, dass die globale wirtschaftliche Aktivität im vierten Quartal 2009 bereits wieder um 1,3 % zugenommen hat. Ausgewählte Frühindikatoren wie die Industrieproduktion, Einzelhandelsumsätze, Handelsexporte und der Einkaufsmanager-Index, hatten bereits auf eine Erholung im zweiten Halbjahr 2009 hingedeutet. Der IMF erhöhte deshalb seine Prognose für das Weltwirtschaftswachstum nochmals um 0,3 Prozentpunkte auf nunmehr -0,8 % für 2009. Dies ist dennoch der schlechteste Wert seit dem zweiten Weltkrieg, der zugleich deutlich unterhalb der Prognose des IMF vom Januar 2009 liegt, die noch ein Wachstum der weltweiten Wirtschaftsleistung im Jahr 2009 von 0,5 % vorhersagte. Tiefe Wachstumseinbrüche verzeichneten neben den entwickelten Volkswirtschaften aber auch Länder wie Russland und die Staaten Zentral- und Osteuropas. Die Wirtschaftsleistung der Schwellenländer stieg hingegen insgesamt um 2,1 %. Dies beruhte neben dem Wachstumsbeitrag Indiens von 5,7 % vor allem auf der durch enorme staatliche Interventionen angekurbelten Wirtschaft Chinas (+8,7 %). Für das Jahr 2010 erwartet der IMF, dass die weltweite wirtschaftliche Aktivität von einem niedrigen Niveau um 3,9 % ansteigt. Das erwartete Wachstum in den entwickelten Volkswirtschaften fällt mit 2,1 % wiederum deutlich niedriger aus als in den Schwellenländern mit 6,0 %. Innerhalb beider Gruppen variieren die Wachstumserwartungen von Land zu Land beträchtlich in Abhängigkeit von der jeweiligen Ausgangssituation, dem Ausmaß der Einwirkungen der externen Schocks sowie den Interventionen der Regierungen. Die Preise der meisten Rohstoffe sind trotz der hohen Lagerbestände bereits zu Beginn der Erholung der Weltwirtschaft wieder stark angestiegen. Deshalb werden für 2010 lediglich moderate Preissteigerungen erwartet. Da sich die Kapazitätsauslastung noch auf niedrigem Niveau befindet, rechnet der IMF für 2010 lediglich mit einer Inflationsrate von durchschnittlich 1,3 % für die entwickelten Volkswirtschaften.

Die zuvor beschriebene positive Entwicklung über den Verlauf des Wirtschaftswachstums im Jahr 2010 birgt jedoch auch erhebliche Risiken, die im Besonderen in der stark angestiegenen Staatsverschuldung bestehen und in der damit verbundenen Notwendigkeit, die staatliche Konjunkturförderung ohne Verlängerung auslaufen zu lassen, obwohl möglicherweise noch kein stabiler und sich selbstragender Aufschwung erreicht und das Finanzsystem ausreichend gestärkt ist. So werden innerhalb des Euroraums einige Länder, darunter auch Deutschland, aufgrund der hohen Staatsausgaben die Konvergenzkriterien der EU in den Jahren 2009 und 2010 verfehlen. Besonders prekär ist derzeit die Lage in Griechenland und Portugal, wo das Staatsdefizit sich nach Angaben der nationalen Regierungen im Jahr 2009 auf 13 bzw. 9 % belaufen soll. Auch Spanien und Irland kämpfen mit hohen einstelligen Werten. Im gesamten Euroraum liegt das Staatsdefizit bezogen auf das Bruttoinlandsprodukt nach Angaben der Europäischen Kommission bei über 6 %. Gleichzeitig zeigten die Finanznöte Dubais, dass auch außerhalb Europas weiterhin erhebliche systemische Risiken existieren, die ganze Regionen in Zahlungsschwierigkeiten bringen können. Darüber hinaus besteht die Sorge, dass sich eine steigende Arbeitslosigkeit, der in vielen Regionen beeinträchtigte Immobilienmarkt und der Verfall der Vermögenswerte

negativ auf die Konsumneigung und damit auf das Wirtschaftswachstum auswirken. Deshalb ist davon auszugehen, dass die konjunkturelle Erholung in den entwickelten Volkswirtschaften in den kommenden Quartalen schleppend verlaufen wird und instabil bleibt.

Deutschland

Deutschland wurde aufgrund seiner Exportabhängigkeit von der weltweiten Rezession in 2009 besonders stark getroffen. Vor allem zyklische Industrien wie der Maschinenbau und die Automobilindustrie verzeichneten gerade im ersten Quartal sehr hohe Nachfragerückgänge. Während die Pkw-Verkaufszahlen durch die staatliche Abwrackprämie ab dem zweiten Quartal deutlich anstiegen, waren die monatlichen Auftragseingänge der Maschinenbauunternehmen bis Ende 2009 im Vergleich zum Vorjahr nach wie vor rückläufig. Die infolge der Produktionskürzungen niedrige Kapazitätsauslastung sowie der im Vergleich zu 2008 geringere durchschnittliche Rohölpreis führten zu einer Jahresteuerungsrate von lediglich 0,4 %. Dies war der niedrigste Wert seit der Wiedervereinigung. Auf dem Arbeitsmarkt hat der wirtschaftliche Abschwung weniger Spuren hinterlassen als zunächst befürchtet. Vor allem dank des massiven Einsatzes der Kurzarbeit war ein nur moderater Zuwachs der Arbeitslosenzahl auf 3,4 Mio Menschen zu verzeichnen. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) fiel nach ersten Berechnungen des Statistischen Bundesamts im Jahr 2009 um 5,0 %. Für 2010 prognostiziert der IMF für Deutschland ein Wachstum des BIP von 1,5 %.

Westeuropa/Euroraum

Auch die durch die enge wirtschaftliche Kooperation der westeuropäischen Industrieländer untereinander gekennzeichnete Europäische Union verzeichnete durch die Finanzkrise einen deutlichen Rückgang der wirtschaftlichen Leistung im Jahr 2009 um 4,0 %. Neben Deutschland zeigte auch Italien einen hohen Rückgang des BIP von 4,8 %. Außerdem fielen auch in einigen europäischen Ländern, wie Großbritannien und Spanien, die Immobilienpreise abrupt und sorgten unter anderem dafür, dass die Konsumneigung in diesen beiden Ländern rapide abnahm. Dies konnte man insbesondere an den Verkaufszahlen für Pkw beobachten, die ohne staatliche Förderung zu Beginn des Berichtsjahres um mehr als 50 % einbrachen. Vor dem Hintergrund der niedrigen Inflationsraten wurden von der EZB und der Bank of England die Leitzinsen deutlich reduziert und unkonventionelle geldpolitische Maßnahmen beschlossen, wie den Ankauf gedeckter auf Euro lautender Anleihen, um die Liquiditäts- und Kreditversorgung sicherzustellen. Zahlreiche europäische Regierungen stützten systemrelevante Banken durch Staatskredite und Kapitalbeteiligungen. Die rasch verabschiedeten fiskalischen Maßnahmen zur Stimulierung der Nachfrage zeigten bereits ab dem zweiten Quartal 2009 Wirkung. Die wirtschaftliche Aktivität in Deutschland und Frankreich stieg ab diesem Zeitpunkt wieder an. Die eingetretene Normalisierung des Welthandels und des Lagerhaltungszyklus sowie der in zahlreichen EU-Ländern robuste inländische Konsum werden laut Einschätzung des IMF im Jahr 2010 zu einer leicht steigenden Wirtschaftsleistung von 1 % führen.

Zentral- und Osteuropa

Diese Region konnte sich dem weltweiten Abschwung nicht entziehen. Besonders die baltische Region wurde sehr hart getroffen. Der Rückgang der wirtschaftlichen Leistung im Jahr 2009 belief sich in dieser Region auf mehr als 17 %. Einzig Polen erreichte ein positives Wirtschaftswachstum (+1 %). Aufgrund der Stabilisierung der Weltwirtschaft hat sich auch der Abwärtstrend in Zentral- und Osteuropa verringert. Die gesunkene Risikoaversion westlicher Investoren, der anziehende Export und der nur noch moderate Lagerabbau werden nach jüngsten Prognosen des IMF 2010 auch in Zentral- und Osteuropa zu einem Wachstum der wirtschaftlichen Aktivität von 2,0 % führen (2009: -4,3 %), wenngleich die hohe Arbeitslosigkeit in der Region als auch die schwache private Kreditvergabe als wesentliche Risiken verbleiben.

Russland

Nach Jahren des Wirtschaftswachstums, das vor allem auf den hohen Rohstoffpreisen und dem damit einher gegangenen hohen Kapitalzufluss nach Russland basierte, führte die weltweite Rezession zu deutlich niedrigeren Rohstoffpreisen und zu einem starken Einbruch der Wirtschaftsleistung, die sich im ersten Halbjahr 2009 auf 10 % belief. Damit einhergehend kam es im ersten Quartal 2009 zu einer dramatischen Abwertung des Rubels gegenüber dem Euro um fast 30 %. Seit dem dritten Quartal des Berichtsjahres hat sich der Abschwung in Russland verlangsamt, sodass die Wirtschaft im Jahr 2009 nach vorläufigen Berechnungen des IMF um 9,0 % schrumpfte. Aufgrund der fiskalischen Interventionen der russischen Regierung, der gestiegenen Rohstoffpreise sowie der weltweiten wirtschaftlichen Erholung wird auch für Russland die Rückkehr auf den Wachstumspfad erwartet. Der IMF prognostiziert für 2010 eine Steigerung der Wirtschaftsleistung um 3,6 %.

Amerika
Nachdem die Finanzkrise mit der Insolvenz von Lehman Brothers im September 2008 in den USA ihren Höhepunkt erreichte und die weltweite Rezession einleitete, reagierte die US-Notenbank FED und setzte den Leitzins im Dezember 2008 nahe der Nullzinsgrenze zwischen 0 %–0,25 % fest. Hinzu kamen quantitative Maßnahmen zur zusätzlichen Liquiditätsversorgung und massive fiskalpolitische Interventionen der US-Regierung, um die inländische Nachfrage zu stimulieren. Insgesamt wurden laut der FDIC (Federal Deposit Insurance Corporation) in den USA 182 Finanzinstitute seit dem Ausbruch der Finanzkrise im Jahr 2008 geschlossen. Allein 140 davon im Jahr 2009. Im Verlauf des Berichtsjahres hat sich gerade deswegen das US-Finanzsystem stabilisiert und der Häusermarkt scheint zunächst auf niedrigem Niveau einen Boden gebildet zu haben. Nachdem die US-Wirtschaft im ersten Halbjahr stark geschrumpft ist, ist sie im zweiten Halbjahr ebenfalls in die Wachstumszone zurückgekehrt. Der Rückgang der wirtschaftlichen Leistung im Jahr 2009 fiel aufgrund der schnellen und sehr umfangreichen Interventionen mit 2,5 % weniger stark aus als zu Jahresbeginn befürchtet. Dennoch ist die Arbeitslosigkeit deutlich angestiegen. Es wird erwartet, dass die Arbeitslosenquote im zweiten Halbjahr 2010 bei 10 % ihren Höhepunkt erreicht. Dies stellt gleichzeitig einen der größten Risikofaktoren für die Konsumneigung der US-Verbraucher und damit für das Wirtschaftswachstum 2010 dar, da etwa 70 % der Wirtschaftsleistung in den USA auf dem privaten Konsum beruhen. Derzeit geht der IMF davon aus, dass die US-Wirtschaft im Jahr 2010 um 2,7 % wachsen wird.

Asien
Von den entwickelten Volkswirtschaften wurde Japan durch die weltweite Rezession am stärksten getroffen. Die wirtschaftliche Aktivität Japans sank 2009 um 5,3 %. Die niedrige Nachfrage nach Investitionsgütern wie Autos und elektronischen Geräten sowie die sinkenden Investitionsausgaben der asiatischen Schwellenländer ließen den Export in den ersten drei Monaten des Berichtsjahres um fast 50 % einbrechen. Erschwerend hinzu kamen der Lagerabbau und die zögerliche Inlandsnachfrage. Das seit Jahren niedrige Zinsniveau erlaubte zudem keine Zinssenkungen. So wurde eines der weltweit umfangreichsten fiskalischen Maßnahmenbündel zur Stimulierung des Konsums und zur Verbesserung der Infrastruktur aufgelegt, das sich auf ca. 5 % des gesamten Bruttoninlandsprodukts der Jahre 2009 und 2010 beläuft. Aufgrund der weltweiten Konjunkturerholung und der Zunahme des internationalen Handels erwartet der IMF, dass Japans Wirtschaftsleistung im Jahr 2010 um 1,7 % wächst.

Auch die exportorientierte Wirtschaft Chinas konnte sich nicht vollends von der globalen Rezession abkoppeln. Dank der Ausweitung der Geldmenge und eines immensen Konjunkturprogramms von derzeit umgerechnet ca. 400 Mrd € zur Ankurbelung der inländischen Nachfrage erreichte das Land auch im Jahr 2009 mit 8,7 % ein starkes Wirtschaftswachstum und fungierte seit dem zweiten Quartal 2009 als Lokomotive der am Boden liegenden Weltwirtschaft. Zu Beginn des Jahres 2010 straffte die chinesische Regierung jedoch die geldpolitischen Zügel, um den Risiken einer Überhitzung der Konjunktur entgegenzuwirken. Der IMF erwartet, dass Chinas Wirtschaft im Jahr 2010 um 10 % wachsen wird.

Branchenentwicklung

Als internationaler Automobilzulieferer ist das weltweite Geschäft mit den Herstellern von Pkw für uns das wichtigste Marktsegment. Zusätzlich ist 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 alle Marktsegmente einen negativen Verlauf, wobei die Rückgänge regional unterschiedlich ausfielen.

Automobilproduktion
Maßgeblich für unseren Geschäftsumfang in der Erstausrüstung von Fahrzeugen des Light-Vehicle-Segments (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) ist das weltweit produzierte Fahrzeugvolumen. Entscheidend für Continental ist dabei die Entwicklung der Regionen Europa und Nordamerika, wo 81 % des Umsatzes erwirtschaftet werden.

Bereits im vierten Quartal 2008 verzeichnete der Markt hohe zweistellige Einbrüche der Pkw-Neuzulassungszahlen, die zu Kürzungen der Fahrzeugproduktion in beispielloser Höhe führten. Dieser Trend setzte sich im ersten Quartal 2009 verstärkt fort, da viele Automobilhersteller Lagerbestände abbauten und teilweise erst im Frühjahr die Produktion wieder aufnahmen.

Durch die in vielen Ländern eingeführten staatlichen Anreize, meist in Form von Steuervergünstigungen und Umweltprämien, stiegen die Pkw-Neuzulassungszahlen im weiteren Jahresverlauf deutlich an. Während zu Beginn des Berichtsjahres ein weltweiter Einbruch der

Neuzulassungen für Pkw von 15–20 % erwartet wurde, ergibt sich auf Jahressicht lediglich ein leichter Rückgang von 3 %. In Westeuropa stieg der Absatz neuer Pkw um rund 1 % auf 13,6 Mio Fahrzeuge. Dabei verzeichnete Deutschland mit einem Plus von 23 % den stärksten Zuwachs. Auch in Frankreich legte der Absatz, bedingt durch staatliche Anreizprogramme, um 11 % zu. Der italienische Markt, der seit Februar 2009 ebenfalls staatlich gestützt wird, erreichte etwa das Niveau des Vorjahres (-0,2 %). Der Verkauf neuer Pkw in Spanien und Großbritannien hat zwar aufgrund der Einführung der Verschrottungsprogramme im Mai deutlich zugenommen, jedoch lag die Zahl der verkauften Neufahrzeuge im Gesamtjahr 2009, bedingt durch den starken Rückgang zu Jahresbeginn, um 18 bzw. 6 % unter dem Vorjahr. In den neuen EU-Ländern zeigten sich die Auswirkungen der Rezession auf den Pkw-Absatz mit einem Rückgang der Neuzulassungen von 27 % besonders deutlich.

Die Neuzulassungszahlen blieben in Japan und den USA mit -7 bzw. -21 % im Vergleich zum Vorjahr rückläufig, allerdings waren im zweiten Halbjahr 2009 auch in diesen beiden Regionen, bedingt durch die Einführung staatlicher Förderprogramme, deutliche Verbesserungen auf dem Absatzmarkt erkennbar. Insgesamt ergibt sich damit für die Triademärkte 2009 eine Verringerung der Neuzulassungszahlen von 11 % im Vergleich zu 2008. Die BRIC-Länder verzeichneten trotz stark rückläufiger Pkw-Verkaufszahlen in Russland (2009: -49 %) einen Anstieg der Neuzulassungszahlen von rund 19 % im Vergleich zu 2008. Ursächlich hierfür waren wiederum staatliche Anreizprogramme, die im Besonderen in China zu einem regelrechten Absatzboom (+47%) im Jahr 2009 führten. Zur Stabilisierung der Pkw-Nachfrage erwägt die russische Regierung nunmehr auch die Einführung einer Absatzförderung ab März 2010.

Die deutlich verbesserte Situation auf den Absatzmärkten im zweiten Halbjahr wirkte sich fortan positiv auf die Automobilproduktion aus. In Europa fiel der Rückgang von 21 % auf Jahressicht nicht mehr so drastisch aus wie im ersten Halbjahr (-32 %). Aufgrund der Wiederaufnahme der Produktion von Chrysler Ende Juni verringerte sich die Zahl der produzierten Fahrzeuge in Nordamerika im Gesamtjahr 2009 nicht so stark wie im ersten Halbjahr (-50 %), sondern fiel mit -32 % deutlich moderater aus. In Japan zeigte sich im selben Zeitraum ebenfalls eine Verringerung der Produktionskürzungen auf nunmehr 31 nach 44 % im ersten Halbjahr. Zusammengefasst ergibt sich für 2009 in den beiden Regionen Nordamerika und Europa im Vorjahresvergleich eine Verringerung der produzierten Fahrzeuge um 25 % nach 38 % in den ersten sechs Monaten. Dabei fielen die Fertigungskürzungen seit Beginn des zweiten Quartals, insbesondere bei den europäischen Volumenherstellern aufgrund der Erfolge der Abwrackprämien in Europa, wiederum deutlich geringer aus als im ersten Quartal 2009. Insgesamt wurden weltweit 58,8 Mio Pkw im Jahr 2009 produziert. Dies entspricht einem Rückgang von 9,4 Mio Fahrzeugen (-14 %). Damit liegt die Zahl der im Jahr 2009 produzierten Pkw am oberen Ende der Markterwartungen zu Beginn des Berichtsjahres. Die Zahl der Neuzulassungen fiel weltweit hingegen „nur“ um ca. 1,9 Mio Fahrzeuge, wodurch sich bis zum Jahresende 2009 ein Lagerabbau, vor allem in Europa und Nordamerika, von rechnerisch rund 7,5 Mio Fahrzeugen ergibt.

Produktion Pkw, Kombifahrzeuge, leichte Nutzfahrzeuge (< 6 t) in Mio Stück**	**2009***	**2008**	**2007**	**2006**	**2005**
Westeuropa	11,9	14,6	16,2	15,9	16,1
Osteuropa	4,9	6,6	6,0	4,9	4,2
Europa gesamt	16,8	21,2	22,2	20,8	20,3
NAFTA-Region	8,5	12,6	15,0	15,3	15,7
Südamerika	3,6	3,8	3,6	3,0	2,8
Asien	28,2	28,7	27,7	25,6	23,2
Afrika und Mittlerer Osten	1,8	1,9	1,7	1,6	1,4
Gesamt	**58,8**	**68,2**	**70,2**	**66,3**	**63,4**

Quelle: Global Insight *vorläufige Schätzung **Light Vehicles

Die starken Kürzungen in der Pkw-Fertigung in den Triademärkten führten dazu, dass Europa mit 16,8 Mio produzierten Fahrzeugen zwar noch den höchsten Beitrag (28 %) zur weltweiten Pkw-Fertigung leistet, China aber mit 12,2 Mio produzierten Pkw (21 % Weltanteil) den zweiten Platz einnimmt. In Nordamerika wurden im Jahr 2009 weniger als 15 % der weltweit produzierten Pkw hergestellt; 2005 lag der Anteil noch bei 25 %.

Nutzfahrzeugproduktion

Im Jahr 2009 setzte sich die negative Entwicklung in der Nutzfahrzeugproduktion, die bereits im vierten Quartal 2008 in allen Märkten sichtbar wurde, weiter fort.

Im ersten Halbjahr fiel die Zahl der produzierten Lkw in Europa um 64 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Diese sehr angespannte Situation änderte sich auch im zweiten Halbjahr nicht, sodass sich auch auf Jahressicht ein Rückgang der Lkw-Produktion um 64 % auf ca. 267.000 Einheiten ergibt. In Nordamerika verringerte sich die Nutzfahrzeugproduktion im ersten Halbjahr um 43 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Im zweiten Halbjahr verbesserte sich die Situation nur unwesentlich. Für das Gesamtjahr 2009 bedeutet dies für Nordamerika einen nochmaligen Rückgang um 41 % auf 210.000 Einheiten, nachdem die Lkw-Produktion bereits seit den Jahren 2007 und 2008 jährlich um 35 bzw. 16 % gefallen war. Auch Asien verzeichnete 2009 eine um 12 % geringere Nutzfahrzeugproduktion. Insgesamt wurden in der Region ca. 1,2 Mio Lkw hergestellt. China ist dabei der weltweit einzige Markt, der auch 2009 einen Anstieg der Lkw-Produktion aufweist. Mit ca. 801.000 produzierten Einheiten (2009: +8 %) ist das Land der weltweit größte Lkw-Produzent mit einem Anteil von 43 % an der globalen Nutzfahrzeugproduktion. Weltweit wurden im Jahr 2009 ca. 1,8 Mio Lkw produziert. Dies entspricht einem Rückgang von ca. 32 % im Vergleich zum Vorjahr und liegt damit nochmals unter den bereits zu Beginn des Berichtsjahres deutlich reduzierten Markterwartungen.

Ersatzgeschäft Pkw-Reifen

Von großer Bedeutung für das Ersatzgeschäft mit Pkw-Reifen sind für uns vor allem die Märkte in West- und Zentraleuropa sowie in der NAFTA-Region. Beide Märkte verzeichneten gegenüber dem Vorjahr rückläufige Absatzzahlen. Zusammengefasst ergab sich ein Minus von rund 4,5 %, das jedoch aufgrund der geringeren Schwankungsanfälligkeit (Zyklizität) des Sektors nicht so hoch ausfiel wie das der Automobilproduktion. Die zeitlichen Verlaufsmuster in den Regionen ähnelten sich hingegen.

Die Anzahl der verkauften Pkw-Reifen fiel in Europa im ersten Halbjahr um 11 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Ab Oktober 2009 war auch im Pkw-Ersatzreifenmarkt, erstmals nach neun Monaten rückläufiger Absatzzahlen in Folge, ein Anstieg der Nachfrage zu verzeichnen. Dazu hat nicht zuletzt die witterungsbedingt hohe Nachfrage nach Winterreifen beigetragen. Auf Jahressicht wurden in Europa rund 261 Mio Pkw-Ersatzreifen verkauft. Dies entspricht einem Rückgang um ca. 6 % verglichen mit 2008, der damit nur geringfügig höher ausfällt, als von uns zu Beginn des Berichtsjahres erwartet worden war.

In der NAFTA-Region fiel der Rückgang mit ca. 15 % im ersten Halbjahr 2009 höher aus als in Europa. Dank der seit April 2009, nach 16 Monaten Rückgang in Folge, erstmals gestiegenen Fahrleistung (miles driven) der US-Einwohner, war bereits im dritten Quartal 2009 ein Anstieg der verkauften Pkw-Ersatzreifen zu verzeichnen. Im Gesamtjahr 2009 wurden in Nordamerika ca. 253 Mio Pkw-Ersatzreifen verkauft. Dies entspricht einer Verringerung um 3 % im Vergleich zu 2008. Mit dieser Entwicklung wurden unsere Absatzprognosen lediglich leicht übererfüllt.

Produktion Nutzfahrzeuge (> 6 t) ** in Tsd Stück	2009*	2008	2007	2006	2005
Westeuropa	196	548	532	480	460
Osteuropa	71	197	188	140	130
Europa gesamt	267	745	720	620	590
NAFTA-Region	210	353	421	650	590
Südamerika	129	193	163	100	110
Asien	1.241	1.415	1.346	970	950
Gesamt	**1.846**	**2.706**	**2.649**	**2.340**	**2.240**

Quelle: Global Insight *vorläufige Schätzung **Heavy Vehicles

Ersatzgeschäft Lkw-Reifen

Das Volumen in den Märkten der Regionen West- und Zentraleuropa sowie in der NAFTA-Region ist auch für unser Ersatzgeschäft mit Lkw-Reifen von besonders großer Bedeutung. In 2009 sank das Marktvolumen in West- und Zentraleuropa um 23 % auf 15,6 Mio Einheiten. In der NAFTA-Region verringerte sich die Zahl der verkauften Lkw-Ersatzreifen um 18 % auf 15,2 Mio Stück. Das Absatzvolumen in beiden Regionen belief sich im Jahr 2009 auf insgesamt 30,8 Mio Lkw-Ersatzreifen und verringerte sich damit um ca. 21 % im Vergleich zu 2008. Erwartet hatten wir ein leicht sinkendes Marktvolumen.

Absatz im Ersatzgeschäft Pkw-Reifen
(inkl. Reifen für leichte Nutzfahrzeuge und allradgetriebene Fahrzeuge)

Mio Stück	2009*	2008	2007	2006	2005
West- und Zentraleuropa	260,9	276,8	288,7	287,1	273,8
NAFTA-Region	252,9	261,3	275,9	264,9	274,0
Asien	206,4	210,8	205,6	196,9	184,6
Übrige Märkte	146,7	148,7	143,7	132,3	128,6
Gesamt	**866,9**	**897,5**	**913,9**	**881,2**	**861,0**

Quelle: LMC World Tyre Forecast Service, 2009 * vorläufige und eigene Schätzung

Absatz im Ersatzgeschäft Lkw-Reifen

in Mio Stück	2009*	2008	2007	2006	2005
West- und Zentraleuropa	15,6	20,3	20,6	19,9	19,3
NAFTA-Region	15,2	18,6	20,6	20,9	21,5
Asien	59,2	59,4	57,9	52,8	49,9
Übrige Märkte	26,7	28,6	27,9	27,6	26,5
Gesamt	**116,7**	**126,9**	**127,0**	**121,2**	**117,2**

Quelle: LMC World Tyre Forecast Service, 2009 * vorläufige Schätzung

Rohstoffmärkte

Wichtige Rohstoffe für unsere Fertigung sind unter anderem Metalle wie Kupfer, Stahl, Nickel und Aluminium. Außerdem werden ölbasierte Rohstoffe und Naturkautschuk in der Reifenherstellung verwendet. Nachdem die Preise für ölbasierte Rohstoffe und einige Metalle zum Jahresende 2008 stark gefallen sind, kam es zu Jahresbeginn 2009 aufgrund der weltweiten Rezession zunächst zu weiteren Preisrückgängen an den Rohstoffmärkten. Vor dem Hintergrund der sich im Jahrsverlauf stabilisierenden Konjunkturaussichten legten die Rohstoffpreise bis zum Ende des Berichtsjahres wiederum deutlich zu.

Die Preise für Aluminium (US-Dollar 2,3/kg; +47 %), Kupfer (US-Dollar 7,1/kg; +149 %) und Nickel (US-Dollar 18,8/kg; +94 %) zogen bis Ende 2009 verglichen mit dem Jahresschlusskurs 2008 drastisch an. Einzig der Preis für wärmebehandelten Stahl (US-Dollar 0,5/kg; -1,9%) ging leicht unterhalb des Schlusskurses 2008 aus dem Handel. In der Durchschnittsbetrachtung lagen die Preise der genannten Metalle aber zwischen 25 und 50 % unterhalb der Vorjahresdurchschnittskurse sowie 25 % bis 45 % unterhalb der dreijährigen Durchschnittspreise 2006 bis 2008.

Ein weiterer Grundstoff für unsere Produktionsmaterialien sind Metalle, die wir nur in einer höher veredelten Form zukaufen, beispielsweise Dreh-, Stanz- und Ziehteile. Die in der ersten Hälfte des Jahres 2009 stark gesunkene Nachfrage nach Rohmaterialien wurde von den Produzenten in Form von Preisreduzierungen für Dreh-, Stanz- und Ziehteile in der zweiten Jahreshälfte an Continental teilweise weitergereicht.

Naturkautschuk ist für den Continental-Konzern – vor allem für die Reifen-Divisionen – ein sehr wichtiger Einzelrohstoff und wird an den Warenbörsen in Singapur und Tokio gehandelt. Continental kauft verschiedene Naturkautschuktypen überwiegend in Thailand, Malaysia und Indonesien. Die Preisentwicklung verläuft tendenziell gleich.

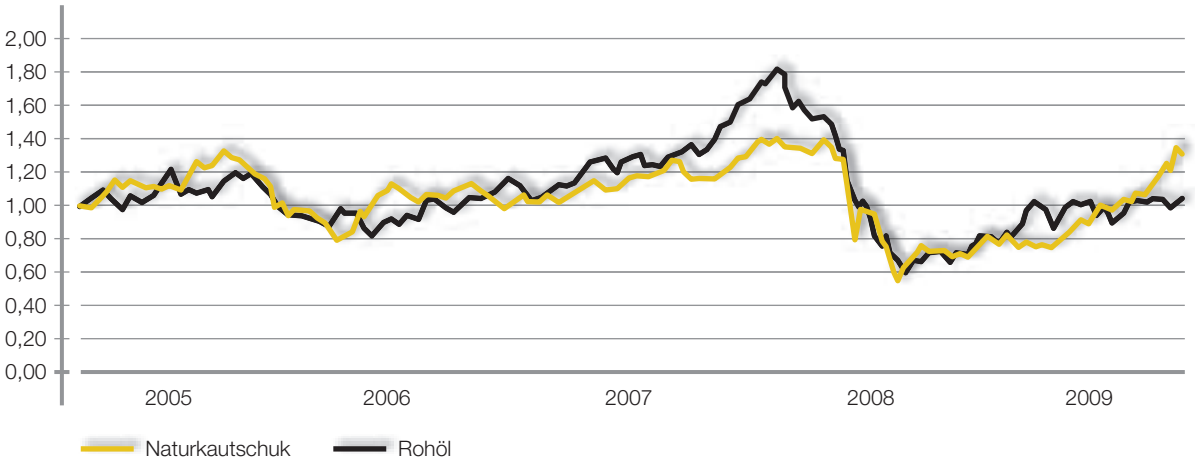
Seit dem zweiten Halbjahr 2008 verringerte sich der Preis für Naturkautschuk und notierte am 29. Dezember 2008 bei 1.378,3 US-Dollar je Tonne, ein Rückgang im Vergleich zum Höchstkurs im Juli 2008 von 60 %. Danach stieg der Preis für Naturkautschuk (TSR 20) kontinuierlich an. Ende Dezember 2009 notierte Naturkautschuk (TSR 20) bei 2.889,4 US-Dollar pro Tonne. Dies entspricht einem Anstieg von 110 % auf Jahressicht. Seit dem zweiten Halbjahr 2009 kam es zu deutlichen Preissteigerungen. Allein im vierten Quartal legte der Preis für diesen Rohstoff um mehr als 700 US-Dollar pro Tonne zu. Damit liegt der Preis für Naturkautschuk (TSR 20) zum Jahresende 2009 ca. 9 % über dem Durchschnittspreis von 2008 bei 2.653,8 US-Dollar pro Tonne und ungefähr 24 % oberhalb des Dreijahresdurchschnittspreises 2006 bis 2008 von 2.322,8 US-Dollar pro Tonne.

Neben Naturkautschuk, als direkt eingesetztem Rohmaterial, ist Rohöl der wichtigste Ausgangsgrundstoff vieler Produktionsmaterialen wie Synthesekautschuk, Ruß und Chemikalien. Zwischen dem Rohöl und den von Continental beschafften Materialien liegen teilweise mehrstufige Produktionsprozesse bei Vorlieferanten. Die Hausse am Rohölmarkt seit 2004 erreichte am 3. Juli 2008 mit einem Preis für die Nordseesorte Brent von 145,7 US-Dollar je Barrel ihren Höhepunkt. Im Zuge der Finanzkrise kam es auch zu einem starken Preisverfall am Rohölmarkt. Per 31. Dezember 2008 notierte der Preis für Brent nur bei 41,8 US-Dollar je Barrel. Seit Beginn des Berichtsjahres stiegen die Preise für Rohöl jedoch in Erwartung einer sich stabilisierenden weltweiten Konjunktur wieder deutlich an. Zum Jahresende 2009 wurde die Nordseesorte Brent bei 75,4 US-Dollar pro Barrel gehandelt. Dies ist gleichbedeutend mit einer Erhöhung von ca. 33,6 US-Dollar pro Barrel (+80 %) im Vergleich zum Jahresende 2008. Durchschnittlich fiel der Preis für Rohöl (Brent) im Vergleich zum Vorjahresdurchschnittskurs von 99,5 US-Dollar pro Barrel jedoch um 38 %.

Die Preissteigerungen der in US-Dollar gehandelten Rohmaterialien wurden durch den Rückgang des Euro im Vergleich zum US-Dollar um durchschnittlich rund 5,2 % im Berichtsjahr leicht verstärkt.

Dennoch wirkten sich insgesamt vor allem die niedrigeren Preise für Natur- und Synthesekautschuk positiv auf unser Ergebnis aus.

Preisentwicklung



Ertragslage

- Umsatzrückgang um 17,1 %
- Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 15,4 %
- Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 33,3 %

Continental-Konzern in Mio €	2009	2008	Δ in %
Umsatz	20.095,7	24.238,7	- 17,1
EBITDA	1.591,2	2.771,4	- 42,6
in % vom Umsatz	7,9	11,4	
EBIT	- 1.040,4	- 296,2	- 251,2
in % vom Umsatz	- 5,2	- 1,2	
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	- 1.649,2	- 1.123,5	- 46,8
Ergebnis pro Aktie (in €)	- 9,76	- 6,84	- 42,7
Forschungs- und Entwicklungskosten	1.356,3	1.498,2	- 9,5
in % vom Umsatz	6,7	6,2	
Abschreibungen[1]	2.631,6	3.067,6	- 14,2
davon Wertminderungen[2]	993,0	1.341,4	- 26,0
Operative Aktiva (zum 31.12.)	14.582,7	17.286,1	- 15,6
EBIT in % von operativen Aktiva (zum 31.12.)	- 7,1	- 1,7	
Operative Aktiva (Durchschnitt)	16.024,1	19.117,0	- 16,2
EBIT in % von operativen Aktiva (Durchschnitt)	- 6,5	- 1,5	
Investitionen[3]	860,1	1.595,2	- 46,1
in % vom Umsatz	4,3	6,6	
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl)[4]	134.434	139.155	- 3,4
Umsatz bereinigt[5]	19.986,8	23.784,7	- 16,0
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)[6]	1.165,8	1.747,0	- 33,3
in % des bereinigten Umsatzes	5,8	7,3	

[1] Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

[2] Der Begriff Wertminderung entspricht dem englischen Begriff „Impairment“ und beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen.

[3] Investitionen in Sachanlagen und Software.

[4] Ohne Auszubildende.

[5] Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

[6] Bereinigt um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA), Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

Umsatzrückgang um 17,1 %

Der Konzernumsatz verringerte sich im Jahr 2009 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 4.143,0 Mio € bzw. 17,1 % auf 20.095,7 Mio € (Vj. 24.238,7 Mio €). Die Reduzierung resultiert im Wesentlichen aus Volumenrückgängen aufgrund der weltweiten Wirtschaftskrise. Konsolidierungskreisveränderungen wirkten sich positiv aus, während sich Währungskursveränderungen umsatzmindernd auswirkten. Die ersten drei Quartale 2009 lagen unter den jeweiligen Vergleichszeiträumen 2008. Der Umsatz des letzten Quartals 2009 stieg über den Wert des Vorjahresquartals, zum einen aufgrund des sehr schwachen Vorjahrs, zum anderen beeinflusst durch eine kontinuierliche Steigerung über alle Quartale.

Die Umsatzanteile nach Regionen im Jahr 2009 haben sich gegenüber dem Vorjahr folgendermaßen verändert:

Umsatz nach Regionen in %	2009	2008
Deutschland	29	31
Europa ohne Deutschland	34	36
NAFTA-Region	18	19
Asien	14	10
Übrige Länder	5	4

Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 33,3 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Konzerns verringerte sich im Jahr 2009 im Vergleich zum Vorjahr um 581,2 Mio € bzw. 33,3 % auf 1.165,8 Mio € (Vj. 1.747,0 Mio €) und entspricht 5,8 % (Vj. 7,3 %) des bereinigten Umsatzes.

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Konzerns stieg während des vierten Quartals 2009 im Vergleich zum Vorjahresquartal um 259,5 Mio € bzw. 106,3 % auf 503,7 Mio € (Vj. 244,2 Mio €) und entspricht 8,9 % (Vj. 4,8 %) des bereinigten Umsatzes. Im dritten Quartal 2009 ergab sich auf vergleichbarer Basis ein bereinigtes operatives EBIT (EBIT bereinigt) in Höhe von 413,4 Mio €.

Operativer Ergebnisrückgang (EBIT) um 251,2 %

Das operative Konzernergebnis (EBIT) verringerte sich in 2009 im Vergleich zum Vorjahr um 744,2 Mio € bzw. 251,2 % auf -1.040,4 Mio € (Vj. -296,2 Mio €). Die Umsatzrendite reduzierte sich auf -5,2 % (Vj. -1,2 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) verringerten das operative Ergebnis (EBIT) im Berichtsjahr um 455,2 Mio € (Vj. 506,2 Mio €). Darin enthalten sind 2009 Impairments auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA in Höhe von 7,5 Mio € (Vj. 54,3 Mio €).

Die Kapitalrendite (EBIT in % von durchschnittlichen operativen Aktiva) beträgt -6,5 % (Vj. -1,5 %).

Sondereffekte 2009

Zum dritten Quartal 2009 führte die Prüfung des Goodwill auf Werthaltigkeit im Rahmen des Impairment-Tests, der aufgrund eines „triggering events“ durchgeführt wurde, zu einem Impairment-Bedarf in Höhe von 875,8 Mio €. Davon entfielen 367,0 Mio € auf die Division Chassis & Safety, 447,4 Mio € auf die Division Powertrain sowie 61,4 Mio € auf die Division Interior.

Der Standort Huntsville, USA, soll Ende 2010 geschlossen werden. Grundlage für diese Entscheidung ist die andauernde ungünstige Marktlage in den USA sowie die Produktions-, Forschungs- und Entwicklungsüberkapazitäten in Nordamerika. Durch die Schließung von Huntsville und die Konsolidierung von Produktionskapazitäten sowie die Fokussierung von Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten erwarten wir eine Optimierung der regionalen Produktion und eine signifikante Kostenreduzierung. 2009 entstanden für die Divisionen Powertrain und Interior Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 82,6 Mio €.

Im gleichen Zusammenhang wurde beschlossen, die bisher am Standort Deer Park, USA, angesiedelten Aktivitäten mehrerer Geschäftseinheiten der Divisionen Powertrain und Interior in anderen Standorten zu konzentrieren. Dadurch fielen Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 5,4 Mio € an.

Aufgrund rückläufiger Volumina und auslaufender Kundenaufträge mussten die Produktionskapazitäten am Standort Karben, Deutschland, angepasst werden. Dadurch entstanden Restrukturierungsaufwendungen in den Divisionen Chassis & Safety, Powertrain und Interior in Höhe von 31,9 Mio €.

Durch den Auslauf weiterer Kundenaufträge sowie Einsparungen in den Bereichen Forschung & Entwicklung (F&E) und Verwaltung entstanden am Standort Babenhausen, Deutschland, für die Division Interior im Berichtszeitraum zusätzliche Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 31,4 Mio €.

Am Standort Wetzlar, Deutschland, entstanden für die Division Interior zusätzliche Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 12,2 Mio €. Grund dafür sind aus-

laufende Forschungs- und Entwicklungsprojekte, für die es keine Nachfolgeaufträge gibt.

Der Forschungs- und Entwicklungsstandort Neubiberg, Deutschland, soll geschlossen werden. Daraus entstanden innerhalb der Divisionen Powertrain und Interior Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 8,8 Mio €.

Das assoziierte Unternehmen Hyundai Autonet Co. Ltd., Kyoungki-do, Südkorea, der Division Interior wurde zu einem Verkaufspreis von 126,6 Mio € veräußert. Aus der Transaktion resultierte ein Wertminderungsbedarf in Höhe von 73,6 Mio €.

Im Rahmen der voraussichtlichen Veräußerung von zwei assoziierten Unternehmen entstand ein Wertminderungsbedarf in der Division Interior in Höhe von 43,6 Mio € und 2,0 Mio €.

Zum 31. Oktober 2009 wurde der aus dem Non-OE Bereich stammende Geschäftsbereich Public Transport Solution an die Trapeze ITS Gruppe – überwiegend im Rahmen einen Asset-Deals – für einen vorläufigen, negativen Kaufpreis in Höhe von 11,7 Mio € veräußert, insbesondere hervorgerufen durch einen Abbau des Working Capitals zwischen Signing und Closing Datum. Die finale Kaufpreisfeststellung wird voraussichtlich im zweiten Quartal 2010 abgeschlossen. Aus der Veräußerung ergab sich im Berichtsjahr für die Division Interior insgesamt ein Aufwand in Höhe von 4,5 Mio €.

Im Rahmen der Abwicklung der Restrukturierungsmaßnahmen am Standort Dortmund, Deutschland, wurden 2009 in den Divisionen Chassis & Safety und Powertrain insbesondere nicht verwendete Rückstellungen für Abfindungszahlungen in Höhe von 5,3 Mio € aufgelöst, da Teile der Produktionskapazitäten an die Division Interior übergeben werden konnten.

Die Produktion des Standorts Hiroshima, Japan, wird nach Changshu, China, verlagert. Dadurch entstanden in der Division Chassis & Safety Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 2,9 Mio €.

Aufgrund der Rücknahme eines Kundenauftrags zur Entwicklung und Fertigung von Diesel-Einspritzsystemen am Standort Blythewood, USA, mussten im Berichtszeitraum Restrukturierungsmaßnahmen eingeleitet werden. Dadurch entstanden Aufwendungen in Höhe von 44,7 Mio € in der Division Powertrain. Hierbei handelt es sich in erster Linie um Sonderabschreibungen auf Produktionsanlagen sowie um die Abwicklung von Lieferantenforderungen.

Der Standort Blythewood, USA, resultiert aus einem Joint Venture mit einem amerikanischen Motorenhersteller, welcher auch der Hauptkunde des Standortes ist. Wegen rückläufiger Kapazitätsauslastung wurde Ende 2008 beschlossen, den Standort zu schließen und die Produktion nach Newport News, USA, zu verlagern. Continental hatte Schadenersatzansprüche gegenüber dem Joint-Venture-Partner aufgrund von Unterauslastung gestellt. Im Rahmen einer Einigung wurde anstatt einer Verlagerung der komplette Standort, einschließlich der vorgehaltenen Fertigung, an den Joint-Venture-Partner übertragen. Aus der Veräußerung ergab sich für die Division Powertrain unter Berücksichtigung aller gegenseitigen Ansprüche und Interessen ein Ertrag in Höhe von 10,5 Mio €.

Aus der Verlagerung der bei Continental verbleibenden Fertigung sowie der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten nach Newport News, USA, ergaben sich für die Division Powertrain weitere Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 4,2 Mio €.

Die notwendige Anpassung der Produktionsüberkapazitäten in Europa an die aktuellen Marktbedingungen führte zur Einstellung der Pkw-Reifenproduktion in Clairoix, Frankreich. Dadurch ergaben sich im Berichtszeitraum Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 207,3 Mio €. Diesen steht ein positiver Ergebniseffekt in Höhe von 11,4 Mio € aus geringeren Pensionsverpflichtungen aufgrund des vorzeitigen Ausscheidens der Mitarbeiter gegenüber.

Die Produktionsüberkapazitäten in Europa haben auch einen deutlich geringeren Bedarf an Vormaterialien zur Folge. Die Schließung der Mischungs- und Gummierungsaktivitäten in Traiskirchen, Österreich, zum Ende des Berichtsjahres führte innerhalb der Division Pkw-Reifen zu Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 12,9 Mio €.

Im Rahmen der eingeleiteten Strukturmaßnahmen für den Standort Hannover-Stöcken, Deutschland, entstanden im Berichtsjahr innerhalb der Division Nfz-Reifen Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 46,4 Mio €.

Die Schließung des Conti Machinery Standorts Puchov, Slowakei, führte in der Division Nfz-Reifen zu Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 8,0 Mio €, darin

enthalten sind 1,1 Mio € Impairment auf immaterielle Vermögenswerte aus der Matador Kaufpreisallokation. In diesem Zusammenhang entstand zudem ein Impairment einer At-Equity-Beteiligung in Höhe von 0,8 Mio €.

Die durch die weltweite Wirtschaftskrise verursachten Absatzrückgänge machen eine effiziente Auslastung des extern betriebenen Lagers in Straubing, Deutschland, nicht länger möglich. Das Lager wird daher geschlossen. Der zugehörige Mietvertrag läuft bis 2016. Zum Jahresende 2009 wurde davon ausgegangen, dass die Flächen nicht entsprechend untervermietet werden können. Deshalb wurde in der Division Nfz-Reifen eine Rückstellung in Höhe von 9,7 Mio € gebildet.

Die teilweise Abschreibung des Markennamens Matador, sowie ein Impairment auf das Sachanlagevermögen in Puchov, Slowakei, bedingt durch signifikante Absatzrückgänge, führte für die Divisionen Pkw-Reifen und Nfz-Reifen zu Aufwendungen in Höhe von 10,7 Mio €, davon entfielen 4,0 Mio € auf aktivierte immaterielle Vermögenswerte aus der Matador Kaufpreisallokation.

Die Prüfung der Kundenbeziehungen innerhalb der sonstigen immateriellen Vermögenswerte auf Werthaltigkeit im Rahmen eines Impairment-Tests führte bei verschiedenen Kundengruppen zu einem Impairment-Bedarf für die Division Pkw-Reifen in Höhe von 2,4 Mio €.

Die Schließung und Verlagerung von westeuropäischen Standorten des Geschäftsbereichs Fluid Technology innerhalb der Division ContiTech führten 2009 zu Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 33,4 Mio €.

In dem 2007 eingeleiteten Kartellverfahren gegen die Dunlop Oil & Marine Ltd., Großbritannien, einer Gesellschaft der ContiTech AG, im Bereich sogenannter Offshore-Schläuche, kam es im Berichtsjahr zu weiteren Aufwendungen in Höhe von 6,2 Mio €.

Für die Division ContiTech entstand aus der Erstkonsolidierung der Transportband-Gesellschaft Kolubara Univerzal D.O.O., Serbien, ein Ertrag aus dem negativen Unterschiedsbetrag in Höhe von 0,7 Mio €.

Im Konzern ergaben sich weitere, kleinere Impairments auf Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 13,1 Mio €, wovon 9,7 Mio € auf die Automotive Group und 3,4 Mio € auf die Rubber Group entfielen.

Zusätzlich entstanden im Berichtsjahr in der Automotive Group, im Wesentlichen aus Restrukturierungen, Aufwendungen in Höhe von insgesamt 25,4 Mio €. Ebenfalls vor allem aus Restrukturierungsmaßnahmen fielen in der Rubber Group in 2009 weitere Aufwendungen in Höhe von insgesamt 2,2 Mio € an.

Das aufgrund der Wirtschaftskrise initiierte weltweite Kostensenkungsprogramm führte 2009 zu Aufwendungen für Abfindungen in Höhe von 116,7 Mio € (Chassis & Safety 21,4 Mio €; Powertrain 14,1 Mio €; Interior 26,4 Mio €; Pkw-Reifen 11,1 Mio €; Nfz-Reifen 5,3 Mio €; ContiTech 30,1 Mio €; Holding 8,3 Mio €).

Wegen der durch steigende Margen bedingten höheren erwarteten Mittelabflüsse für den VDO-Kredit erfolgten im September und Dezember 2009 aufwandswirksame Buchwertanpassungen, deren Wert sich Ende 2009 in Summe auf 64,5 Mio € belief. Diese Abgrenzung wird über die Laufzeit des Kredits Aufwand reduzierend amortisiert.

Für den Konzern beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2009 insgesamt 1.755,4 Mio €. Bereinigt um das Goodwill Impairment in Höhe 875,8 Mio € und Impairments auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokationen in Höhe von 7,5 Mio € ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte in Höhe von 872,1 Mio €.

Sondereffekte 2008

Die jährliche Prüfung des Goodwill auf Werthaltigkeit im Rahmen des Impairment-Tests führte 2008 zu einem Impairment-Bedarf in Höhe von 1.230,0 Mio €. Davon entfielen 145,2 Mio € auf die Division Chassis & Safety, 609,6 Mio € auf die Division Powertrain sowie 475,2 Mio € auf die Division Interior.

Die Prüfung der Kundenbeziehungen innerhalb der sonstigen immateriellen Vermögenswerte auf Werthaltigkeit im Rahmen eines Impairment-Tests führte 2008 bei einem Kunden zu einem Impairment-Bedarf in Höhe von 54,3 Mio €. Davon entfielen 21,7 Mio € auf die Division Powertrain und 32,6 Mio € auf die Division Interior.

Aus der 2006 begonnenen Verlagerung von Produktionskapazität aus dem Werk Ebbw Vale, Großbritannien, in das slowakische Werk Zvolen entstand im Jahr 2008 in der Division Chassis & Safety ein weiteres Impairment in Höhe von 0,5 Mio €.

Die Abschreibung des Beteiligungsbuchwerts eines Joint Ventures der Division Chassis & Safety auf den voraussichtlichen Liquidationserlös führte zu einem Impairment in Höhe von 2,4 Mio €.

Im Rahmen der Abwicklung von Restrukturierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Erwerb des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola ergab sich im Jahr 2008 für die Divisionen Powertrain und Interior ein positiver EBIT-Effekt in Höhe von 4,3 Mio € aus dem Saldo laufender Restrukturierungsaufwendungen und der Auflösung nicht benötigter Rückstellungen. Gegenläufig wirkten Aufwendungen aus der fortschreitenden Integration des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola in Höhe von 6,0 Mio €.

Am Standort Wetzlar, Deutschland, wurde die Produktion aufgrund fehlender Aufträge für die Division Interior eingestellt. Die Bereiche Forschung und Entwicklung (F&E) werden in Wetzlar fortgeführt. In diesem Zusammenhang sind 2008 Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 26,1 Mio € angefallen.

Am Standort Babenhausen, Deutschland, laufen zwei Kundenaufträge der Division Interior aus, für die es keine Nachfolgeprodukte gibt. Dadurch entstanden 2008 Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 40,7 Mio €.

Ebenfalls in der Division Interior wurde im Zusammenhang mit der Akquisition der Siemens VDO das Produktportfolio überprüft. Dabei wurden Geschäftsteile im Non-OE-Bereich identifiziert, die nicht zum Kerngeschäft gehören. Für einen dieser Geschäftsteile wurde der Veräußerungsprozess eingeleitet und führte 2008 zu einem Abwertungsbedarf in Höhe von 46,9 Mio €.

Die Produktion am Standort Rambouillet, Frankreich, wird verlagert. F&E-Aktivitäten sowie Verwaltung bleiben am Standort bestehen. In diesem Zusammenhang fielen im Jahr 2008 in der Division Interior Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 42,9 Mio € an.

Für den Forschungs- und Entwicklungsstandort München, Deutschland, entstanden im Jahr 2008 Restrukturierungsaufwendungen in der Division Interior in Höhe von 4,4 Mio €.

Die Einstellung die Geschäftstätigkeit Infotainment des Segments Aftermarket der Division Interior führte 2008 zu Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 9,4 Mio €.

Aus der Veräußerung des Parking-Systems-Geschäfts ergab sich in der Division Interior ein Ertrag in Höhe von 6,2 Mio €. In diesem Zusammenhang fielen Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 0,5 Mio € an.

Die Produktion am Standort Birmingham, Großbritannien, wurde geschlossen. Dabei wurde das Cockpit-Geschäft der Division Interior zum 31. Dezember 2008 verkauft. Hieraus ergab sich ein Ertrag in Höhe von 1,0 Mio € und es entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 2,1 Mio €. Die Verlagerung weiterer Geschäftsaktivitäten der Division Interior führte zu Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 0,7 Mio €. Für die Verlagerung des Fuel-Supply-Geschäfts der Division Powertrain nach Dortmund, Deutschland, und Brandys, Tschechische Republik, fielen Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 3,8 Mio € an.

Die Prüfung der At-Equity bewerteten Beteiligungsbuchwerte der Division Interior führte im Jahr 2008 zu zwei Wertminderungen in Höhe von 35,0 Mio € bzw. 5,0 Mio €.

Zusätzlich entstanden für die Division Interior weitere Restrukturierungsaufwendungen für verschiedene Standorte in Höhe von 1,7 Mio €.

Der Sensorik-Bereich der Divisionen Chassis & Safety und Powertrain am Standort Dortmund, Deutschland, wird aufgrund von Volumenreduzierungen und fehlenden Nachfolgeaufträgen geschlossen. In diesem Zusammenhang sind 2008 Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 15,6 Mio € angefallen.

Durch die Verlagerung von F&E-Aktivitäten der Divisionen Chassis & Safety und Powertrain fielen am Standort Elkhart, USA, im Jahr 2008 Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 6,2 Mio € an.

Zum 1. April 2008 wurden die Elektromotoren-Aktivitäten an die Brose-Unternehmensgruppe – überwiegend im Rahmen eines Asset-Deals – verkauft. Aus der Veräußerung ergab sich für die Division Powertrain insgesamt ein Ertrag in Höhe von 2,0 Mio €.

Der Standort Asnière, Frankreich, der Division Powertrain wurde geschlossen. In diesem Zusammenhang fielen im Jahr 2008 Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 18,8 Mio € an.

Die Produktion für Diesel-Einspritzsysteme des Standorts Blythewood, USA, sowie die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten am Standort Columbia, USA, werden nach Newport News, USA, verlagert. Dadurch ergaben sich 2008 Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 10,5 Mio €.

Ende 2008 wurde u. a. eine Einigung mit den gewerkschaftlichen Vertretern der Lohnempfänger am Standort Newport News, USA, erreicht, die Ruhestandsleistungen für medizinische Vorsorge auf dem gegenwärtigen Niveau einzufrieren. Dies führte im Jahr 2008 zu einem positiven Ergebniseffekt in Höhe von 10,2 Mio €.

Ein Automobilhersteller hatte wegen fehlender Finanzierungslösung einen Auftrag kurzfristig zurückgenommen. Der Vertragspartner war ein Großkunde der Continental. Davon ist das neue Powertrain-Werk in Costa Rica betroffen, in dem der Produktionsanlauf von Motor- und Getriebesteuerungen aufgrund dieses ersten Auftrags Ende 2008 vorgesehen war. Continental hat dem Kunden eine Schadenersatzforderung gestellt. Diese Firma hat infolgedessen Insolvenzschutz in den USA beantragt. Auf Lieferantenseite galten Verträge, die storniert werden mussten, sodass die Lieferanten Schadenersatz verlangten. Eine Einigung mit den Vertragspartnern konnte erzielt werden, die im Wesentlichen die Übernahme der bereits bezahlten Werkzeuge vorsah. Da weder für diese noch für die eigenen Werkzeuge eine weitere Verwendung möglich war, wurden sie in voller Höhe wertberichtigt. Insgesamt entstand ein Aufwand von 12,4 Mio €.

Aus der Abwicklung der Restrukturierungsmaßnahmen in den US-Reifenwerken Charlotte und Mayfield ergab sich ein positiver EBIT-Effekt in Höhe von 0,3 Mio € aus dem Saldo von Aufwendungen hauptsächlich durch die Verschrottung nicht mehr gebrauchsfähiger Maschinen und der Auflösung nicht benötigter Rückstellungen.

Aufgrund nicht erreichter Prozesseffizienzen und der damit verbundenen Ertragslage wurde am Standort Mt. Vernon, USA, das Sachanlagevermögen im Jahr 2008 in Höhe von 11,4 Mio € außerplanmäßig abgeschrieben. Dieser Bedarf ergab sich aufgrund der im Jahr 2008 getätigten Investitionen, die nach den Impairment-Vorschriften des IFRS nicht mit dem Wiederbeschaffungswert, sondern mit dem Veräußerungswert als Untergrenze anzusetzen sind.

In der Division Nfz-Reifen wurde der Standort Alor Gajah, Malaysia, geschlossen und einige Produktionsteile nach Petaling Jaya, Malaysia, verlagert. Dadurch fielen Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 0,8 Mio € an.

In der Division ContiTech ergab sich aus verschiedenen kleineren Restrukturierungsmaßnahmen und nicht mehr benötigten Rückstellungen, im Wesentlichen für Roulunds, Dänemark, und ContiTech Schlauch, Northeim, Deutschland, insgesamt ein positiver EBIT-Effekt im Jahr 2008 in Höhe von 0,9 Mio €.

Aus der Veräußerung des Möbelfolien-Geschäfts des Geschäftsbereichs Benecke-Kaliko entstand in der Division ContiTech im Jahr 2008 ein Ertrag in Höhe von 4,7 Mio €. In diesem Zusammenhang wurden nicht benötigte Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 2,4 Mio € aufgelöst.

Die Veräußerung der Phoenix Dichtungstechnik GmbH führte in der Division ContiTech zu einem Ertrag in Höhe von 24,3 Mio €.

Ende 2004 wurde die italienische Gesellschaft ContiTech Ages verkauft. Im Zusammenhang mit ausstehenden Forderungen fielen Aufwendungen in Höhe von 3,3 Mio € im Wesentlichen aufgrund der Insolvenz der Gesellschaft an.

Im Jahr 2007 haben die Kartellbehörden der Europäischen Union, der USA, Großbritanniens, Australiens, Brasiliens, Japans und Koreas 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. Im Jahr 2008 und am 28. Januar 2009 kam es zu Entscheidungen einzelner Behörden und anderen Ereignissen, die zu Aufwendungen in Höhe von 29,0 Mio € führten.

Im Konzern fielen 7,2 Mio € für verschiedene, kleinere Impairments an.

Für das Jahr 2008 entstand für den Konzern eine Belastung durch Sondereffekte in Höhe von insgesamt 1.571,3 Mio €. Bereinigt um das Goodwill Impairment in Höhe von 1.230,0 Mio € sowie das Impairment auf Kundenbeziehung in Höhe von 54,3 Mio € ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte für den Konzern in Höhe von 287,0 Mio €.

Beschaffung
Das Einkaufsvolumen des Continental-Konzerns reduzierte sich 2009 im Vergleich zum Vorjahr um 24 % auf 11,7 Mrd € (Vj. 15,4 Mrd €).

Neben gesunkenen Preisen auf den internationalen Rohstoffmärkten spielte der Rückgang des Produktionsvolumens eine entscheidende Rolle. Zusätzlich spiegelten sich diverse Kostenreduzierungsmaßnahmen und die geringere Investitionstätigkeit in reduzierten Ausgaben für indirekte Materialien und Investitionsgüter wider.

Forschung und Entwicklung
Der Aufwand für Forschung und Entwicklung (F&E) reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 141,9 Mio € bzw. 9,5 % auf 1.356,3 Mio € (Vj. 1.498,2 Mio €) und beträgt 6,7 % vom Umsatz (Vj. 6,2 %). Dies ist im Wesentlichen auf gezielte Einsparungen in Folge der Wirtschaftskrise 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) wurden in den Divisionen Pkw-Reifen, Nfz-Reifen und ContiTech im Berichtsjahr und Vorjahr nicht erfüllt.

Abschreibungen
Die Abschreibungen reduzierten sich um 436,0 Mio € auf 2.631,6 Mio € (Vj. 3.067,6 Mio €) und entsprechen 13,1 % vom Umsatz (Vj. 12,7 %). Darin enthalten waren im Berichtsjahr außerplanmäßige Wertminderungen in Höhe von insgesamt 993,0 Mio € (Vj. 1.341,4 Mio €). Bereinigt um das Goodwill Impairment in Höhe von 875,8 Mio € (Vj. 1.230,0 Mio €) verbleiben weitere außerplanmäßige Wertminderungen für das Geschäftsjahr 2009 in Höhe von 117,2 Mio € (Vj. 111,4 Mio €).

Zinsergebnis
Das Zinsergebnis verschlechterte sich im Vergleich zum Vorjahr um 14,1 Mio € auf -720,8 Mio € (Vj. -706,7 Mio €).

Die Zinsaufwendungen, ohne die nachfolgend beschriebenen Effekte aus Fremdwährungsumrechnung sowie aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten, erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 73,5 Mio € auf -768,6 Mio € (Vj. -695,1 Mio €).

Die Höhe der Zinsaufwendungen und damit des Zinsergebnisses ist im Wesentlichen auf die Ausnutzung des VDO-Kreditvertrags über nunmehr 11,0 Mrd € zurückzuführen. Im Jahr 2009 sind hierfür Zinsaufwendungen in Höhe von 645,0 Mio € (Vj. 500,7 Mio €) entstanden. Grund für die gegenüber dem Vorjahr gestiegene Belastung ist zum einen das im Vergleich zum Vorjahr höhere Margenniveau dieses Kredits, das durch das im Jahresdurchschnitt 2009 deutlich niedrigere Marktzinsniveau nur teilweise kompensiert werden konnte. Die höheren Margen resultierten aus der im Januar 2009 abgeschlossenen Nachverhandlung der Rahmenbedingungen dieses Kredits und aus den im Laufe des Jahres 2009 erfolgten Herabstufungen des Kreditrating der Continental AG. Zum anderen belasteten Finanzierungsnebenkosten im Zusammenhang mit den Nachverhandlungen der Rahmenbedingungen des VDO-Kreditvertrags aus Januar und Dezember 2009 das Zinsergebnis.

Eine im Vergleich zum Vorjahr deutliche Entlastung des Zinsergebnisses im Jahr 2009 resultiert aus großteils nicht zahlungswirksamen Währungskursveränderungen auf in Fremdwährung aufgenommene oder begebene finanzielle Forderungen und Verbindlichkeiten, die im Berichtsjahr teilweise durch gegenläufige Ergebnisse aus der Veränderung der beizulegenden Zeitwerte von zur Absicherung abgeschlossenen Derivaten kompensiert wurden. Im Gegensatz zum Jahr 2008 ergab sich hieraus für das Zinsergebnis ein positiver Effekt in Höhe von 17,5 Mio € (Vj. -91,6 Mio €).

Im Dezember 2009 konnten im Rahmen eines Refinanzierungspakets wichtige Änderungen der bestehenden Kreditverträge vorgenommen werden. Für den VDO-Kredit wird dies im Jahr 2010 zu erneut leicht höheren Margen im Vergleich zu den bisherigen Konditionen führen. Gegenläufig wird die im Januar 2010 erfolgreich

durchgeführte Eigenkapitalerhöhung, deren Netto-Emissionserlös in Höhe von rund 1,05 Mrd € zur teilweisen Rückführung der Tranche B unter dem vorgenannten Kredit eingesetzt wird, zu einer entsprechenden Entlastung des Zinsergebnisses im Jahr 2010 führen.

Steueraufwand

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag veränderten sich um 229,3 Mio € und zeigen eine Ertragsposition von 154,3 Mio € (Vj. -75,0 Mio €). Dies ist insbesondere auf den weiteren Rückgang des Ergebnisses vor Steuern zurückzuführen. Das im Berichtsjahr vorgenommene Goodwill Impairment in Höhe von 875,8 Mio € (Vj. 1.230,0 Mio €) führte nicht zu einer steuerlichen Entlastung. Die steuerliche Entlastungsquote vor Goodwill Impairment beträgt 17,4 % (Vj. Belastungsquote von 33,0 %).

Wesentliche Effekte auf die Steuerquote resultieren vor allem aus dem unterlassenen Ansatz von aktiven latenten Steuern aufgrund nicht hinreichend wahrscheinlicher Realisierung und den möglichen steuerlichen Folgen eines schädlichen Anteilseignerwechsels in Deutschland nach § 8c KStG (Nutzungsbeschränkung von Verlust- und Zinsvorträgen). Aufgrund von Anteilserwerben der Schaeffler KG in den Jahren 2008 und 2009, die – entgegen der steuerlichen Beurteilung durch Continental – nach Auffassung der Finanzverwaltung zu § 8c KStG 2008 die Grenze von 25 % und 2009 von 50 % überschritten, mussten im Berichtszeitraum aktive latente Steuern auf Verlust- und Zinsvorträge in Höhe von 108,5 Mio € wertberichtigt werden.

Weiterhin wirken Effekte aus Wertminderungen auf Beteiligungen sowie aus steuerlich nicht abzugsfähigen Betriebsausgaben negativ auf die Steuerquote. Positive Auswirkungen resultieren aus Besteuerungsunterschieden im Ausland sowie Förderungen und Befreiungen.

Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen

Das Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen reduzierte sich um 525,7 Mio € auf -1.649,2 Mio € (Vj. -1.123,5 Mio €). Dies entspricht einem Ergebnis pro Aktie von -9,76 € (Vj. -6,84 €).

Überleitung EBIT zum Konzernergebnis in Mio €	2009	2008	Δ in %
Chassis & Safety	- 102,5	303,1	- 133,8
Powertrain	- 943,2	- 1.046,2	9,8
Interior	- 516,0	- 462,6	- 11,5
Pkw-Reifen	536,4	626,4	- 14,4
Nfz-Reifen	- 50,1	29,5	- 269,8
ContiTech	169,4	329,1	- 48,5
Sonstiges/Konsolidierung	- 134,4	- 75,5	
EBIT	**- 1.040,4**	**- 296,2**	**- 251,2**
Zinsergebnis	- 720,8	- 706,7	- 2,0
Ergebnis vor Ertragsteuern	**- 1.761,2**	**- 1.002,9**	**- 75,6**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	154,3	- 75,0	305,7
Konzernergebnis	**- 1.606,9**	**- 1.077,9**	**- 49,1**
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	- 42,3	- 45,6	7,2
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	**- 1.649,2**	**- 1.123,5**	**- 46,8**
Ergebnis pro Aktie in €, unverwässert	- 9,76	- 6,84	- 42,7

Finanzlage

Cashflow-Überleitung
Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit erhöhte sich im Vorjahresvergleich um 542,3 Mio € auf 2.427,1 Mio € und erreichte 12,1 % vom Umsatz (Vj. 7,8 %).

Für das Geschäftsjahr 2009 ergibt sich ein Free Cashflow in Höhe von 1.640,3 Mio € (Vj. 628,5 Mio €), was einer Steigerung um 1.011,8 Mio € gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum entspricht.

Positiv wirkte ein Abbau des Working Capital, der gegenüber dem Geschäftsjahr 2008 zu einem um 301,1 Mio € erhöhten Mittelzufluss führte. Dieser zahlungsmittelwirksame Rückgang des operativen Working Capital resultierte im Wesentlichen aus dem gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum erreichten Abbau der Vorräte in Höhe von 627,2 Mio € sowie einem Aufbau der operativen Verbindlichkeiten in Höhe von 631,4 Mio €. Gegenläufig wirkte ein zahlungsmittelwirksamer Aufbau der operativen Forderungen in Höhe von 957,5 Mio €. Die Erstattung aus den für mehrere Konzerngesellschaften bestehenden Contractual Trust Arrangement (CTA) für seit Mitte 2006 durch die Gesellschaften geleistete Pensionszahlungen in Höhe von 112,1 Mio € wirkte sich ebenso positiv auf den Free Cashflow aus, wie der Anteilserwerb an der ContiTech AG durch den Continental Pension Trust e.V. in Höhe von 24,9 % zu einem Kaufpreis von 475,6 Mio €. In diesem Zusammenhang kam es zur Aufgabe der Planvermögenseigenschaft des Deckungsvermögens der entsprechenden CTA, die zu einem weiteren Anstieg des Free Cashflow in Höhe von 95,1 Mio € führte.

Negativ wirkten sich insbesondere aus der Kaufpreisfinanzierung für den Erwerb der Siemens VDO resultierende Zinszahlungen in Höhe von 757,2 Mio € (Vj. 598,5 Mio €) aus. Außerdem hatten die Auszahlung der Squeeze-out-Abfindung an die Minderheitsaktionäre der ContiTech AG am 16. Februar 2009 in Höhe von 37,2 Mio € sowie der Erwerb der restlichen Anteile am Reifen- und Transportbandgeschäft der Matador Group zum 1. Juli 2009 in Höhe von 46,8 Mio € einen negativen Einfluss auf den Free Cashflow.

Aus Investitionstätigkeit resultierte ein Mittelabfluss in Höhe von 786,8 Mio € (Vj. 1.256,3 Mio €). Die Investitionen in Sachanlagen und Software führten mit 859,4 Mio € (Vj. 1.595,2 Mio €) zu einem gegenüber dem Geschäftsjahr 2008 um 735,8 Mio € verminderten Mittelabfluss. Aus der Veräußerung von Gesellschaften und Geschäftsbereichen resultierte ein im Vergleich zum Vorjahr um 206,2 Mio € reduzierter Mittelzufluss. Wesentlich für diesen Rückgang war, dass dem Verkauf der Elektromotorenaktivitäten an die Brose Gruppe im Geschäftsjahr 2008, der zu Mittelzuflüssen in Höhe von 230,0 Mio € führte, im abgelaufenen Geschäftsjahr kein vergleichbarer Effekt gegenüberstand. Der Verkauf des assoziierten Unternehmens Hyundai Autonet Co. Ltd. an die Hyundai Mobis Co. Ltd. im Juni 2009 führte zu einem Mittelzufluss in Höhe von 126,6 Mio €.

Die Netto-Finanzschulden reduzierten sich gegenüber dem Jahresende 2008 um 1.588,0 Mio € auf 8.895,5 Mio € (Vj. 10.483,5 Mio €). Damit beträgt die Gearing Ratio 219,0 % (Vj. 189,6 %) und liegt trotz der Reduzierung der Netto-Finanzschulden aufgrund des im Vergleich zum Ende des Vorjahres reduzierten Eigenkapitals über dem Vorjahresniveau. Der Rückgang der Netto-Finanzschulden ist auf den sehr positiven Free Cashflow des Jahres 2009 zurückzuführen. Wie bereits vorab beschrieben, sind wesentliche Effekte des Jahres 2009 unter anderem der Abbau des Working Capital, der Erlös für den Verkauf des assoziierten Unternehmens Hyundai Autonet Co. Ltd. sowie die Maßnahmen hinsichtlich der für mehrere Konzerngesellschaften bestehenden Contractual Trust Arrangements (CTA). Aus letzteren resultierte ein positiver Effekt in Höhe von insgesamt 682,8 Mio €.

Investitionen (Bilanzzugang)
Der Bilanzzugang für Sachanlagen und Software belief sich 2009 auf 860,1 Mio €. Darin sind 0,7 Mio € für die Aktivierung von Fremdkapitalkosten enthalten. Insgesamt ergibt sich gegenüber dem Vorjahreswert (1.595,2 Mio €) eine deutliche Reduzierung um 735,1 Mio €, wozu alle Divisionen beigetragen haben. Die Investitionsquote beträgt 4,3 % (Vj. 6,6 %).

Finanzschulden
Die Brutto-Finanzschulden lagen zum Jahresende 2009 mit 10.712,5 Mio € (Vj. 12.117,3 Mio €) um 1.404,8 Mio € unter dem Vorjahresniveau.

Die Bestandsveränderung der Anleihen von 70,0 Mio € Ende 2008 auf 5,2 Mio € zum Ende des Geschäftsjahres 2009 ist zum einen auf die Rückzahlung der im dritten Quartal 2009 fälligen Anleihe der Continental Rubber of America über nominal 70,0 Mio € und zum anderen auf die durch die Akquisition der Compania Ecuatoriana del Caucho Sociedad Anonima (ERCO) übernommenen Anleihen zurückzuführen.

Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	2.427,1	1.884,8
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	- 786,8	- 1.256,3
Cashflow vor Finanzierungstätigkeit (Free Cashflow)	**1.640,3**	**628,5**
Dividendenzahlung	—	- 323,4
Dividenden und Kapitalrückzahlungen an Minderheitsgesellschafter	- 33,0	- 43,9
Ausgabe von Aktien	—	1,0
Nicht zahlungswirksame Veränderungen	- 42,4	118,4
Sonstiges	14,1	18,0
Währungskurseffekte	9,0	- 25,7
Veränderung der Netto-Finanzschulden	**1.588,0**	**372,9**

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten lagen am 31. Dezember 2009 bei 10.096,3 Mio € (Vj. 11.399,3 Mio €) und damit 1.303,0 Mio € unter dem Vorjahresniveau. Der VDO-Kredit wurde zum 31. Dezember 2009 durch die Continental AG sowie durch die Continental Rubber of America, Corp. (CRoA), Willmington, USA, in Anspruch genommen und valutierte zum Berichtsstichtag in einer Höhe von insgesamt 9.180,1 Mio € (Vj. 10.162,7 Mio €). Für die im August 2012 fällige Tranche C bestanden zum Jahresende 2009 Zinssicherungen in Höhe von 3.125,0 Mio €. Der hieraus resultierende durchschnittlich zu zahlende Festzinssatz beträgt 4,19 % zzgl. Marge. Mit der Rückzahlung der im August 2009 fälligen Tranche A (nominal 800,0 Mio €) unter diesem Kredit reduzierte sich der insgesamt zugesagte Betrag von 11,8 Mrd € auf 11,0 Mrd €. Insbesondere wegen der durch steigende Margen bedingten höheren erwarteten Cashflows für diesen Kredit erfolgten im September und Dezember 2009 aufwandswirksame Buchwertanpassungen, deren Wert sich Ende 2009 in Summe auf 64,5 Mio € belief. Diese Abgrenzung wird über die Laufzeit des Kredits Aufwand reduzierend amortisiert.

Für den von der Europäischen Investitionsbank (EIB) gewährten Kredit über ursprünglich 600,0 Mio € wurden im März und August 2009 vorzeitige Teilrückzahlungen in Höhe von jeweils 100,0 Mio € vorgenommen. Damit reduzierte sich der Nominalbetrag des von der EIB in Anspruch genommenen Kredits zum Jahresende 2009 auf 400,0 Mio €.

Die verschiedenen Finanzverbindlichkeiten reduzierten sich geringfügig um 37,0 Mio € auf 611,0 Mio € (Vj. 648,0 Mio €). Dies ist im Wesentlichen auf die im Vergleich zum Vorjahr geringere Ausnutzung der Forderungsverkaufsprogramme zurückzuführen. Am Jahresende 2009 lag der Wert mit 219,0 Mio € um 32,0 Mio € unter dem Vorjahreswert (Vj. 251,0 Mio €). Ferner sanken die Leasingverbindlichkeiten um 22,2 Mio € auf 107,4 Mio € (Vj. 129,6 Mio €). Gegenläufig entwickelten sich der Marktwert der Derivate, der mit 205,1 Mio € leicht über dem Wert per 31. Dezember 2008 lag (Vj. 199,5 Mio €) sowie die ausgegebenen Commercial Paper, deren Volumen mit 73,4 Mio € den Vorjahresendstand um 8,8 Mio € überstieg (Vj. 64,6 Mio €).

Die flüssigen Mittel, Derivate und verzinsliche Anlagen erhöhten sich um 183,2 Mio € auf 1.817,0 Mio € (Vj. 1.633,8 Mio €).

Die Netto-Finanzschulden reduzierten sich gegenüber dem Jahresende 2008 um 1.588,0 Mio € auf 8.895,5 Mio € (Vj. 10.483,5 Mio €).

Die effektiven Finanzschulden, d. h. die um die Eventualverbindlichkeiten aus dem Wechselobligo erhöhten Netto-Finanzschulden, reduzierten sich um 1.581,2 Mio € auf 8.909,2 Mio € (Vj. 10.490,4 Mio €).

Finanzierung

Aufgrund der anhaltenden Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation in den letzten Monaten des Jahres 2008 zeichnete sich erstmalig ein Anpassungsbedarf von ausgewählten Kreditvertragsbedingungen für den VDO-Kredit ab. Continental hat daher den Banken im Dezember 2008 pro-aktiv ein Konzept vorgestellt, um die Vertragsbedingungen an das veränderte wirtschaftliche Umfeld anzupassen. Nahezu alle involvierten Banken stimmten im Januar 2009 den Vorschlägen der Continental zu. Das Ergebnis der Nachverhandlungen war im Wesentlichen die Vereinbarung eines bis Ende 2010 eingeräumten höheren Spielraums im Hinblick auf das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu operativem

Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) sowie die Erhöhung der Margen im Vergleich zu den bisherigen Konditionen. Weiterhin wurden im Hinblick auf die veränderte Situation des Unternehmens auch Modifizierungen der sonstigen Verpflichtungen des Unternehmens in die Vereinbarung aufgenommen. Weiterhin wurden Beschränkungen bezüglich zukünftiger Dividendenzahlungen vereinbart.

Obwohl Continental gut auf die Auswirkungen der weltweiten Krise reagiert hat und es insbesondere gelungen ist, Liquidität zu schaffen bzw. zu erhalten, zeichnete sich zum Ende 2009 ein weiterer Anpassungsbedarf der mit dem VDO-Kredit verbundenen Finanzierungsbedingungen (Financial Covenants) ab. Das Ergebnis der im Dezember 2009 erfolgreich abgeschlossenen Nachverhandlungen für den VDO-Kredit ist eine Einigung auf einen erhöhten Spielraum im Hinblick auf das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu operativem Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) sowie auf das Verhältnis von operativem Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) zum Zinsergebnis. Ferner wurden eine weitere Margenerhöhung im Vergleich zu den bisherigen Konditionen sowie eine weitere Einschränkung des Rahmens für Dividendenzahlungen für die Geschäftsjahre 2009 und 2010 vereinbart. Die angepassten Finanzierungsbedingungen sehen erstmalig auch eine Beschränkung des jährlichen Investitionsvolumens und die Gewährung eines umfangreichen Sicherheiten-Pakets durch diverse Gesellschaften des Continental-Konzerns vor. Die Höhe der Kreditzusagen in Höhe von 11,0 Mrd € zum Jahresende 2009, die Aufteilung und Fälligkeiten der einzelnen Tranchen sowie deren Laufzeit von August 2010 bis August 2012 bleiben von den Modifizierungen unberührt.

Weiterer Bestandteil des im Dezember 2009 erfolgreich abgeschlossenen Refinanzierungspakets mit dem Ziel einer verbesserten Finanz- und Kapitalstruktur war die Vereinbarung über die Refinanzierung der im August 2010 fälligen Tranche B über 3,5 Mrd € unter dem VDO-Kreditvertrag. Hierfür haben die Banken eine „Forward Start Facility“ (FSF) mit einem Volumen von 2,5 Mrd € verbindlich zugesagt, deren Inanspruchnahme jedoch an eine bis August 2010 durchzuführende Kapitalerhöhung mit einem Brutto-Emissionserlös von mindestens 1,0 Mrd € geknüpft wurde. Im Januar 2010 erfolgte dann als nächster Schritt des Refinanzierungskonzepts eine Kapitalerhöhung, die am Markt auf sehr großes Interesse stieß. Der Netto-Emissionserlös in Höhe von rund 1,05 Mrd € wird zur Rückführung der Tranche B eingesetzt. Damit sind die wesentlichen Elemente des umfassenden Refinanzierungskonzepts sehr erfolgreich umgesetzt. Im Hinblick auf ein optimiertes Fälligkeitenprofil und zur Diversifizierung der Finanzierungsmittel beabsichtigt Continental weitere Maßnahmen am Finanzmarkt zu prüfen und gegebenenfalls umzusetzen.

Die im November 2009 mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) abgeschlossene Nachverhandlung über die Rahmenbedingungen des von ihr gewährten Kredits über ursprünglich 600,0 Mio € sehen Modifikationen hinsichtlich der Margen und des Umfangs der Kreditbesicherung vor. Sowohl die Höhe der Margen als auch der Umfang der Kreditbesicherung sind dabei an das Rating der Continental AG gekoppelt. Über die bereits oben beschriebenen Teilrückzahlungen in Höhe von 200,0 Mio € im Jahr 2009 hinaus erfolgte im Januar 2010 eine weitere Rückzahlung in Höhe von 100,0 Mio €.

Zum 31. Dezember 2009 verfügte Continental über eine Liquidität von mehr als 3,9 Mrd € aus Barmitteln und ungenutzten, zugesagten Kreditlinien.

Im Jahr 2009 wurden die vereinbarten Financial Covenants zum jeweiligen Quartalsstichtag eingehalten.

Basierend auf den Quartalsendwerten waren 36,4 % der Brutto-Finanzschulden nach Sicherungsmaßnahmen im Jahresdurchschnitt mit festen Zinssätzen ausgestattet.

Vermögenslage

Bilanzsumme
Die Bilanzsumme reduzierte sich um 1.638,7 Mio € auf 23.049,2 Mio € (Vj. 24.687,9 Mio €). Dies ist im Wesentlichen auf das Goodwill Impairment, den Vorratsabbau und die Abschreibungen der immateriellen Vermögenswerte insbesondere aus PPA zurückzuführen.

Langfristige Vermögenswerte
Die langfristigen Vermögenswerte reduzierten sich um 1.623,8 Mio € auf 14.724,6 Mio € (Vj. 16.348,4 Mio €). Der Rückgang ergibt sich vor allem aus dem Goodwill Impairment in Höhe von 875,8 Mio € (Vj. 1.230,0 Mio €) und den Abschreibungen der immateriellen Vermögenswerte aus PPA. Der Goodwill reduzierte sich um 847,5 Mio € auf 5.536,6 Mio € (Vj. 6.384,1 Mio €). Gegenläufig zum Goodwill Impairment wirkten sich positive Währungskurseffekte und Zugänge zum Konsolidierungskreis aus. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte reduzierten sich um 454,0 Mio € auf 2.068,7 Mio € (Vj. 2.522,7 Mio €). Das Sachanlagevermögen reduzierte sich um 337,9 Mio € auf 5.784,3 Mio € (Vj. 6.122,2 Mio €). Die in den sonstigen langfristigen Vermögenswerten enthaltenen aktiven latenten Steuern erhöhten sich um 337,6 Mio € auf 728,9 Mio € (Vj. 391,3 Mio €). Dies ist insbesondere auf die Aktivierung von Verlustvorträgen, auch im Zusammenhang mit der Zinsschranke, steuerlichen Step-ups in Deutschland und der temporären Verlustsituation einzelner Auslandseinheiten zurückzuführen.

Kurzfristige Vermögenswerte
Die kurzfristigen Vermögenswerte reduzierten sich um 14,9 Mio € auf 8.324,6 Mio € (Vj. 8.339,5 Mio €). Dem Rückgang der Vorräte steht ein Anstieg insbesondere der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und der flüssigen Mittel gegenüber. Der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 360,6 Mio € auf 3.648,1 Mio € (Vj. 3.287,5 Mio €) resultiert im Wesentlichen aus ansteigenden Umsätzen zum Jahresende 2009 gegenüber dem Vorjahresmonat. Die flüssigen Mittel erhöhten sich im Berichtsjahr um 143,4 Mio € auf 1.712,8 Mio € (Vj. 1.569,4 Mio €) insbesondere aufgrund des Working Capital Managements und einem damit einhergehenden Bestandsabbau sowie Zuflüssen aus dem operativen Geschäft. Die sonstigen kurzfristigen Vermögenswerte verzeichneten keine wesentlichen Veränderungen gegenüber dem Vorjahr.

Eigenkapital
Das Eigenkapital reduzierte sich um 1.468,2 Mio € auf 4.061,7 Mio € (Vj. 5.529,9 Mio €). Dies ist vor allem auf das negative Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen in Höhe von 1.649,2 Mio € zurückzuführen. Gegenläufig wirkten Währungskurseffekte in Höhe von 138,4 Mio € und Einzahlungen durch Gesellschafter in Höhe von 23,7 Mio €.

Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten
Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten reduzierten sich um 3.413,2 Mio € auf 7.897,1 Mio € (Vj. 11.310,3 Mio €). Die hierin enthaltenen langfristigen Finanzschulden reduzierten sich um 3.800,6 Mio € auf 5.967,7 Mio € (Vj. 9.768,3 Mio €), insbesondere durch die Reklassifizierung der im August 2010 fälligen Tranche B des VDO-Kredits in Höhe von nominal 3.500,0 Mio € von langfristigen in kurzfristige Finanzschulden. Im Zusammenhang mit der temporären Verlustsituation einzelner Auslandseinheiten sanken die latenten Steuern um 205,2 Mio € auf 196,5 Mio € (Vj. 401,7 Mio €). Gegenläufig wirkt der Anstieg der Pensionsrückstellungen um insgesamt 675,3 Mio € von 669,7 Mio € auf 1.345,0 Mio € insbesondere aus Vermögensumschichtungen in einzelnen in Deutschland abgeschlossenen CTA. Wir verweisen dazu auf die Ausführungen im Kapitel „Finanzlage“.

Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten
Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten erhöhten sich um 3.242,7 Mio € auf 11.090,4 Mio € (Vj. 7.847,7 Mio €), hauptsächlich durch die Reklassifizierung langfristiger Finanzschulden. Der Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 349,7 Mio € auf 2.819,5 Mio € (Vj. 2.469,8 Mio €) resultiert aus angestiegenen Produktionsvolumina zum Jahresende und optimiertem Working Capital Management. Die wesentlichen Veränderungen der sonstigen kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten resultieren aus dem Anstieg der kurzfristigen Rückstellungen für sonstige Risiken um 316,6 Mio € auf 1.342,9 Mio € (Vj. 1.026,3 Mio €), insbesondere aus eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen, sowie aus dem Anstieg der kurzfristigen Finanzschulden um 2.395,8 Mio € auf 4.744,8 Mio € (Vj. 2.349,0 Mio €). Dies ist insbesondere auf die Reklassifizierung langfristiger Finanzschulden aufgrund der Fälligkeit im Jahr 2010 zurückzuführen. Dem standen Tilgungen unter Verwendung liquider Mittel, u. a. der Tranche A des VDO-Kredits im August 2009 (nominal 800,0 Mio €), gegenüber.

Konzernbilanz

Aktiva in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Goodwill	5.536,6	6.384,1
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	2.068,7	2.522,7
Sachanlagen	5.784,3	6.122,2
Assoziierte Unternehmen	398,0	718,3
Sonstige langfristige Vermögenswerte	937,0	601,1
Langfristige Vermögenswerte	**14.724,6**	**16.348,4**
Vorräte	2.076,0	2.570,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.648,1	3.287,5
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	887,7	912,1
Flüssige Mittel	1.712,8	1.569,4
Kurzfristige Vermögenswerte	**8.324,6**	**8.339,5**
Bilanzsumme	**23.049,2**	**24.687,9**

Passiva in Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Eigenkapital	**4.061,7**	**5.529,9**
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	**7.897,1**	**11.310,3**
Verbindlichkeiten aus Lieferung und Leistungen	2.819,5	2.469,8
Sonstige kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	8.270,9	5.377,9
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	**11.090,4**	**7.847,7**
Bilanzsumme	**23.049,2**	**24.687,9**

Netto-Finanzschulden	**8.895,5**	**10.483,5**
Gearing Ratio in %	**219,0**	**189,6**

Operative Aktiva

Im Vergleich zum Ende des vorangegangenen Geschäftsjahres hat sich die Höhe der operativen Aktiva auf Konzernebene deutlich reduziert: von 17.286,1 Mio € per Ende 2008 um 2.703,4 Mio € auf 14.582,7 Mio € per 31. Dezember 2009. Maßgeblich für diesen Rückgang sind das Impairment von 875,8 Mio € auf insbesondere im Rahmen des Erwerbs der Siemens VDO aktivierten Goodwill sowie planmäßige und außerplanmäßige Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA in Höhe von insgesamt 455,2 Mio €. Der Verkauf des assoziierten Unternehmens Hyundai Autonet Co. Ltd. an die Hyundai Mobis Co. Ltd. im Juni 2009 führte zusammen mit einer in diesem Zusammenhang vorgenommenen Wertberichtigung zu einem Abgang von operativen Aktiva in Höhe von 200,2 Mio €. Der Mehrheitserwerb am bisher assoziierten Unternehmen Compañia Ecuatoriana del Caucho (ERCO) mit Sitz in Cuenca, Ecuador, führte zu einem Zugang operativer Aktiva in Höhe von 49,4 Mio € zum Erwerbszeitpunkt. Kleinere Zugänge gab es insbesondere durch die Käufe der Gesellschaften Kolubara Univerzal D.O.O., Serbien, der Eu-Retec (Private) Ltd., Sri Lanka, sowie durch den Mehrheitserwerb an der Gesellschaft Synerject LLC, USA.

Die langfristigen Vermögenswerte innerhalb der operativen Aktiva weisen einen Betrag von 13.846,5 Mio € auf und liegen damit um 1.977,5 Mio € unter dem Vorjahreswert. Der Rückgang resultiert insbesondere aus Goodwill um 847,5 Mio € auf 5.536,6 Mio €, aus den sonstigen immateriellen Vermögenswerten um 454,0 Mio € auf 2.068,7 Mio € und den Sachanlagen um 337,9 Mio € auf 5.784,3 Mio €. Der Rückgang im Posten Assoziierte Unternehmen um 320,3 Mio € auf 398,0 Mio € enthält neben dem eingangs beschriebenen Abgang operativer Aktiva aus dem Verkauf der Hyundai Autonet Co. Ltd. zwei Wertminderungen in Höhe von 43,6 Mio € und 2,0 Mio €, die im Rahmen der voraussichtlichen Veräußerung für zwei assoziierte Unternehmen durchgeführt wurden.

Das Working Capital beträgt zum Jahresende 2.918,3 Mio €. Die Vorräte liegen bei 2.076,0 Mio € (Vj. 2.570,5 Mio €), die operativen Forderungen bei 3.661,8 Mio € (Vj. 3.294,4 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten belaufen sich auf 2.819,5 Mio € (Vj. 2.469,8 Mio €).

Währungskurseffekte wirkten sich im Geschäftsjahr mit 167,3 Mio € (Vj. -170,2 Mio €) erhöhend auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Konzerns aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva reduzierten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2008 um 3.092,9 Mio € auf 16.024,1 Mio € (Vj. 19.117,0 Mio €).

Mitarbeiter

Gegenüber 2008 sank die Anzahl der Mitarbeiter des Continental-Konzerns um 4.721 auf 134.434 Beschäftigte (Vj. 139.155). Bedingt durch den Volumenrückgang wurden in der Automotive Group weitere Restrukturierungsmaßnahmen und Portfoliobereinigungen durchgeführt, sodass das Personal weiter reduziert wurde. In den Reifen-Divisionen kam es aufgrund von Kapazitätsanpassungen in Summe zu einem Personalabbau. Gleichzeitig führte die Erstkonsolidierung von ERCO (Pkw-Reifen und Nfz-Reifen) zu einer Erhöhung von 1.024 Personen. Bei ContiTech wurden durch Rationalisierungen und Auftragsrückgänge zum einen Personal abgebaut, zum anderen durch den Ausbau einiger Geschäftsbereiche, insbesondere Fluid und Transportband, Personal aufgebaut.

Mitarbeiter nach Regionen in %	2009	2008
Deutschland	33	33
Europa ohne Deutschland	33	33
NAFTA-Region	14	16
Asien	14	13
Übrige Länder	6	5

Kennzahlen der Automotive Group

Automotive Group in Mio €	2009	2008	Δ in %
Umsatz	12.042,4	14.900,0	- 19,2
EBITDA	608,9	1.428,8	- 57,4
in % vom Umsatz	5,1	9,6	
EBIT	- 1.561,6	- 1.205,8	- 29,5
in % vom Umsatz	- 13,0	- 8,1	
Forschungs- und Entwicklungskosten	1.144,3	1.276,2	- 10,3
in % vom Umsatz	9,5	8,6	
Abschreibungen[1]	2.170,5	2.634,6	- 17,6
davon Wertminderungen[2]	949,0	1.327,5	- 28,5
Operative Aktiva (zum 31.12.)	11.119,5	13.151,4	- 15,5
EBIT in % von operativen Aktiva (zum 31.12.)	- 14,0	- 9,2	
Operative Aktiva (Durchschnitt)	12.015,9	14.734,3	- 18,4
EBIT in % von operativen Aktiva (Durchschnitt)	- 13,0	- 8,2	
Investitionen[3]	538,1	1.095,6	- 50,9
in % vom Umsatz	4,5	7,4	
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl)[4]	78.030	82.737	- 5,7
Umsatz bereinigt[5]	11.996,5	14.480,2	- 17,2
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)[6]	192,0	824,6	- 76,7
in % des bereinigten Umsatzes	1,6	5,7	

[1] Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

[2] Der Begriff Wertminderung entspricht dem englischen Begriff „Impairment“ und beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen.

[3] Investitionen in Sachanlagen und Software.

[4] Ohne Auszubildende.

[5] Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

[6] Bereinigt um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA, Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

Entwicklung der Divisionen: Chassis & Safety

- Umsatzrückgang um 14,8 %
- Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 15,4 %
- Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 31,0 %

Absatz
Im Geschäftsbereich Elektronische Bremssysteme verringerte sich das Absatzvolumen von elektronischen Bremssystemen im Jahr 2009 im Vergleich zum Vorjahr um 11,8 % auf 12,7 Mio Einheiten.

Der Absatz von Bremskraftverstärkern im Geschäftsbereich Hydraulische Bremssysteme reduzierte sich im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 8,3 % auf 11,9 Mio Stück. Bei Bremssätteln sanken die Verkaufszahlen gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 17,7 % auf 24,9 Mio Einheiten.

Im Geschäftsbereich Passive Sicherheit und Fahrerassistenzsysteme reduzierte sich das Absatzvolumen bei Airbagsteuergeräten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 11,4 % auf 11,5 Mio Stück. Bei Fahrerassistenzsystemen hingegen erhöhte sich der Absatz gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 99,0 % auf 595.000 Einheiten.

Umsatzrückgang um 14,8 %;
Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 15,4 %
2009 verringerte sich der Umsatz der Division Chassis & Safety im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 14,8 % auf 4.373,6 Mio € (Vj. 5.134,0 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen beträgt der Rückgang 15,4 %. Die Reduzierung resultiert im Wesentlichen aus deutlichen Produktionsrückgängen in Nordamerika und Europa.

Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 31,0 %
Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division Chassis & Safety verringerte sich 2009 im Vergleich zum Vorjahr um 158,6 Mio € bzw. 31,0 % auf 353,4 Mio € (Vj. 512,0 Mio €) und entspricht 8,1 % (Vj. 10,0 %) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnisrückgang (EBIT) um 133,8 %
Die Division Chassis & Safety verzeichnete 2009 einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 405,6 Mio € bzw. 133,8 % auf -102,5 Mio € (Vj. 303,1 Mio €). Die Umsatzrendite verringerte sich auf -2,3 % (Vj. 5,9 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA verringerten das operative Ergebnis (EBIT) um 53,0 Mio € (Vj. 52,5 Mio €).

Die Kapitalrendite (EBIT in % von durchschnittlichen operativen Aktiva) beträgt -2,5 % (Vj. 6,7 %).

Sondereffekte 2009
Zum dritten Quartal 2009 führte die Prüfung des Goodwill auf Werthaltigkeit im Rahmen des Impairment-Tests, der aufgrund eines „triggering events“ durchgeführt wurde, in der Division Chassis & Safety zu einem Impairment-Bedarf in Höhe von 367,0 Mio €.

Im Rahmen der Abwicklung der Restrukturierungsmaßnahmen am Standort Dortmund, Deutschland, wurden 2009 in der Division Chassis & Safety insbesondere nicht verwendete Rückstellungen für Abfindungszahlungen in Höhe von 1,5 Mio € aufgelöst, da Teile der Produktion an die Division Interior übergeben werden konnten.

Aufgrund rückläufiger Volumina und auslaufender Kundenaufträge mussten die Produktionskapazitäten am Standort Karben, Deutschland, angepasst werden. Dadurch entstanden Restrukturierungsaufwendungen in der Division Chassis & Safety in Höhe von 10,6 Mio €.

Die Produktion des Standortes Hiroshima, Japan, wird nach Changshu, China, verlagert. Dadurch entstanden in der Division Chassis & Safety Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 2,9 Mio €.

2009 ergaben sich hauptsächlich aufgrund von Restrukturierungen in der Division Chassis & Safety weitere Aufwendungen in Höhe von insgesamt 1,1 Mio €.

In der Division Chassis & Safety ergaben sich kleinere Impairments auf Sachanlagen in Höhe von 1,4 Mio €.

Das aufgrund der Wirtschaftskrise initiierte weltweite Kostensenkungsprogramm führte in der Division Chassis & Safety zu Aufwendungen für Abfindungen in Höhe von 21,4 Mio €.

Für die Division Chassis & Safety beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2009 insgesamt 402,9 Mio €. Bereinigt um das Goodwill Impairment in Höhe von 367,0 Mio € beträgt die Belastung durch Sondereffekte für die Division Chassis & Safety 35,9 Mio €.

Sondereffekte 2008
Die jährliche Prüfung des Goodwill auf Werthaltigkeit im Rahmen des Impairment-Tests führte im Berichtszeitraum 2008 zu einem Impairment-Bedarf für die Division Chassis & Safety in Höhe von 145,2 Mio €.

Aus der 2006 begonnenen Verlagerung von Produktionskapazität aus dem Werk Ebbw Vale, Großbritannien, in das slowakische Werk Zvolen entstand im Jahr 2008 in der Division Chassis & Safety ein weiteres Impairment in Höhe von 0,5 Mio €.

Die Abschreibung des Beteiligungsbuchwerts eines Joint Ventures der Division Chassis & Safety auf den voraussichtlichen Liquidationserlös führte zu einem Impairment in Höhe von 2,4 Mio €.

Der Sensorik-Bereich der Divisionen Chassis & Safety und Powertrain am Standort Dortmund, Deutschland, wird aufgrund von Volumenreduzierungen und fehlenden Nachfolgeaufträgen geschlossen. In diesem Zusammenhang sind 2008 Restrukturierungsaufwendungen für die Division Chassis & Safety in Höhe von 6,3 Mio € angefallen.

Durch die Verlagerung von F&E-Aktivitäten der Divisionen Chassis & Safety und Powertrain fielen am Standort Elkhart, USA, im Jahr 2008 Restrukturierungsaufwendungen für die Division Chassis & Safety in Höhe von 3,6 Mio € an.

In der Division Chassis & Safety fielen 3,8 Mio € für verschiedene, kleinere Impairments an.

Für das Jahr 2008 entstand für die Division Chassis & Safety insgesamt eine Belastung durch Sondereffekte in Höhe von 161,8 Mio €. Bereinigt um das Goodwill Impairment in Höhe von 145,2 Mio € beträgt die Belastung durch Sondereffekte für die Division Chassis & Safety 16,6 Mio €.

Beschaffung
Die stark sinkende Nachfrage nach Rohmaterialien führte in der ersten Hälfte des Jahres 2009 zu einer Verbesserung der Beschaffungspreise bei unseren Lieferanten. Gleichzeitig verursachte der Volumenrückgang in den ersten beiden Quartalen nicht ausgelastete Kapazitäten und damit finanzielle Schwierigkeiten/Insolvenzen bei einigen Lieferanten.

Das Einkaufsvolumen für Fertigungsmaterialien der Division Chassis & Safety setzt sich zusammen aus 27 % Elektronik, 21 % Elektromechanik und 52 % Mechanik.

Forschung und Entwicklung
Der Aufwand für Forschung und Entwicklung reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 42,8 Mio € bzw. 10,1 % auf 380,8 Mio € (Vj. 423,6 Mio €) und beträgt damit 8,7 % vom Umsatz (Vj. 8,3 %).

Abschreibungen
Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2008 um 217,3 Mio € auf 704,1 Mio € (Vj. 486,8 Mio €) und betragen 16,1 % vom Umsatz (Vj. 9,5 %). Darin enthalten sind im Jahr 2009 außerplanmäßige Wertminderungen in Höhe von insgesamt 370,4 Mio € (Vj. 150,6 Mio €).

Operative Aktiva
Die operativen Aktiva der Division Chassis & Safety reduzierten sich im Vergleich zum Ende des Jahres 2008 um 483,4 Mio € auf 3.824,9 Mio € (Vj. 4.308,3 Mio €).

Die langfristigen Vermögenswerte summieren sich auf 3.846,3 Mio € (Vj. 4.331,2 Mio €). Davon entfallen auf den Goodwill 2.299,5 Mio € (Vj. 2.665,5 Mio €), die immateriellen Vermögenswerte 265,4 Mio € (Vj. 321,6 Mio €) und die Sachanlagen 1.196,1 Mio € (Vj. 1.251,2 Mio €). Die Division Chassis & Safety wurde mit 367,0 Mio € durch das Goodwill Impairment des Geschäftsjahres 2009 sowie mit 53,0 Mio € durch planmäßige Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA belastet. Die kurzfristigen Verbindlichkeiten erhöhten sich im Vergleich zum Ende des Jahres 2008 um 205,8 Mio € auf 1.059,5 Mio €.

Chassis & Safety in Mio €	2009	2008	Δ in %
Umsatz	4.373,6	5.134,0	- 14,8
EBITDA	601,6	789,9	- 23,8
in % vom Umsatz	13,8	15,4	
EBIT	- 102,5	303,1	- 133,8
in % vom Umsatz	- 2,3	5,9	
Forschungs- und Entwicklungskosten	380,8	423,6	- 10,1
in % vom Umsatz	8,7	8,3	
Abschreibungen[1]	704,1	486,8	44,6
davon Wertminderungen[2]	370,4	150,6	145,9
Operative Aktiva (zum 31.12.)	3.824,9	4.308,3	- 11,2
EBIT in % von operativen Aktiva (zum 31.12.)	- 2,7	7,0	
Operative Aktiva (Durchschnitt)	4.034,0	4.494,4	- 10,2
EBIT in % von operativen Aktiva (Durchschnitt)	- 2,5	6,7	
Investitionen[3]	159,5	336,0	- 52,5
in % vom Umsatz	3,6	6,5	
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl)[4]	27.148	26.680	1,8
Umsatz bereinigt[5]	4.373,6	5.132,5	- 14,8
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)[6]	353,4	512,0	- 31,0
in % des bereinigten Umsatzes	8,1	10,0	

[1] Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

[2] Der Begriff Wertminderung entspricht dem englischen Begriff „Impairment“ und beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen.

[3] Investitionen in Sachanlagen und Software.

[4] Ohne Auszubildende.

[5] Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

[6] Bereinigt um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA, Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

Das Working Capital blieb gegenüber dem Jahresende 2008 mit 375,5 Mio € (Vj. 376,4 Mio €) nahezu unverändert. Die Vorräte betragen 253,6 Mio € (Vj. 288,2 Mio €), die operativen Forderungen betragen 762,8 Mio € (Vj. 556,3 Mio €) und die operativen Verbindlichkeiten belaufen sich auf 640,9 Mio € (Vj. 468,1 Mio €).

Währungskurseffekte wirkten sich mit 18,0 Mio € (Vj. 6,1 Mio €) erhöhend auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division Chassis & Safety aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva reduzierten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2008 um 460,4 Mio € auf 4.034,0 Mio € (Vj. 4.494,4 Mio €).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang der Division Chassis & Safety reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 176,5 Mio € auf 159,5 Mio € (Vj. 336,0 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 3,6 % (Vj. 6,5 %).

In allen Geschäftsbereichen wurden gezielt Produktionskapazitäten für neue Produkte und Produktionstechnologien aufgebaut. Am Standort Changshu, China, wurde in die Erweiterung eines neuen Werkes investiert.

Mitarbeiter

Die Anzahl der Mitarbeiter der Division Chassis & Safety erhöhte sich um 468 Mitarbeiter auf 27.148 (Vj. 26.680). In allen Geschäftsbereichen wurden offene Stellen nicht wieder besetzt und Anpassungsmaßnahmen entsprechend des Volumenrückgangs eingeleitet. Der Aufbau rührt im Wesentlichen daher, dass in Best Cost Countries Kapazitäten aufgebaut wurden. Darüber hinaus wurden im Bereich der CES (Ingenieurdienstleistungen) Kapazitäten aufgebaut und 167 Stellen durch Konsolidierungskreisveränderungen der Division Chassis & Safety neu zugeordnet. Produktionsbedingt stieg gegen Ende 2009 der Leiharbeiterstand gegenüber dem Vorjahr.

Entwicklung der Divisionen: Powertrain

- Umsatzrückgang um 15,9 %
- Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 10,8 %
- Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 15,4 %

Absatz
Die wirtschaftliche Lage, insbesondere in Europa und Nordamerika, führte zu Verkaufszahlen, die im ersten Halbjahr 2009 zwischen 20 und 40 % unter den Vorjahreswerten lagen. In Nordamerika kam erschwerend der Produktionsstopp von Chrysler in den Monaten Mai und Juni hinzu. Der Geschäftsbereich Engine Systems war vom Einbruch in Nordamerika am stärksten betroffen. Erste Zeichen einer wirtschaftlichen Erholung führten im dritten Quartal dazu, dass die Verkäufe nur leicht unter dem Vorjahresniveau lagen. Im vierten Quartal wurde durch die einsetzende Trendwende eine Umsatzsteigerung in Höhe von rund 30 % gegenüber dem Vorjahr erzielt.

Umsatzrückgang um 15,9 %;
Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 10,8 %
2009 verringerte sich der Umsatz der Division Powertrain im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 15,9 % auf 3.399,2 Mio € (Vj. 4.040,0 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen beträgt der Rückgang 10,8 %, der im Wesentlichen auf Volumenrückgänge zurückzuführen ist.

Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 15,4 %
Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division Powertrain verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 29,1 Mio € bzw. 15,4 % auf -218,0 Mio € (Vj. -188,9 Mio €) und entspricht -6,5 % (Vj. -5,0 %) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 9,8 %
Die Division Powertrain verzeichnete 2009 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 103,0 Mio € bzw. 9,8 % auf -943,2 Mio € (Vj. -1.046,2 Mio €). Die Umsatzrendite verringerte sich auf -27,7 % (Vj. -25,9 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 175,3 Mio € (Vj. 195,9 Mio €).

Die Kapitalrendite (EBIT in % von durchschnittlichen operativen Aktiva) beträgt -27,7 % (Vj. -22,7 %).

Sondereffekte 2009
Zum dritten Quartal 2009 führte die Prüfung des Goodwill auf Werthaltigkeit im Rahmen des Impairment-Tests, der aufgrund eines „triggering events“ durchgeführt wurde, zu einem Impairment-Bedarf in der Division Powertrain in Höhe von 447,4 Mio €.

Der Standort Huntsville, USA, soll Ende 2010 geschlossen werden. Grundlage für diese Entscheidung ist die andauernde ungünstige Marktlage in den USA sowie die Produktions-, Forschungs- und Entwicklungsüberkapazitäten in Nordamerika. Durch die Schließung von Huntsville und die Konsolidierung von Produktionskapazitäten sowie die Fokussierung von Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten erwarten wir eine Optimierung der regionalen Produktion und eine signifikante Kostenreduzierung. 2009 entstanden für die Division Powertrain Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 25,1 Mio €.

Im gleichen Zusammenhang wurde beschlossen, die bisher am Standort Deer Park, USA, angesiedelten Aktivitäten mehrerer Geschäftseinheiten der Division Powertrain in anderen Standorten zu konzentrieren. Dadurch fielen Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 3,5 Mio € an.

Aufgrund der Rücknahme eines Kundenauftrags zur Entwicklung und Fertigung von Diesel-Einspritzsystemen am US-Standort Blythewood, USA, mussten im Berichtszeitraum Restrukturierungsmaßnahmen eingeleitet werden. Dafür entstanden Aufwendungen in Höhe von 44,7 Mio €. Hierbei handelt es sich in erster Linie um

Sonderabschreibungen auf Produktionsanlagen sowie um die Abwicklung von Lieferantenforderungen.

Der Standort Blythewood, USA, resultiert aus einem Joint Venture mit einem amerikanischen Motorenhersteller, welcher auch der Hauptkunde des Standortes ist. Wegen rückläufiger Kapazitätsauslastung wurde Ende 2008 beschlossen, den Standort zu schließen und die Produktion nach Newport News, USA, zu verlagern. Continental hatte Schadenersatzansprüche gegenüber dem Joint-Venture-Partner aufgrund von Unterauslastung gestellt. Im Rahmen einer Einigung wurde anstatt einer Verlagerung der komplette Standort, einschließlich der vorgehaltenen Fertigung, an den Joint-Venture-Partner übertragen. Aus der Veräußerung ergab sich für die Division Powertrain unter Berücksichtigung aller gegenseitigen Ansprüche und Interessen ein Ertrag in Höhe von 10,5 Mio €.

Aus der Verlagerung der bei Continental verbleibenden Fertigung sowie der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten nach Newport News, USA, entstanden für die Division Powertrain weitere Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 4,2 Mio €.

Im Rahmen der Abwicklung der Restrukturierungsmaßnahmen am Standort Dortmund, Deutschland, wurden 2009 in der Division Powertrain insbesondere nicht verwendete Rückstellungen für Abfindungszahlungen in Höhe von 3,8 Mio € aufgelöst, da Teile der Produktion an die Division Interior übergeben werden konnten.

Aufgrund rückläufiger Volumina und auslaufender Kundenaufträge mussten die Produktionskapazitäten am Standort Karben, Deutschland, angepasst werden. Dadurch entstanden Restrukturierungsaufwendungen in der Division Powertrain in Höhe von 2,9 Mio €.

Der Forschungs- und Entwicklungsstandort Neubiberg, Deutschland, soll geschlossen werden. Daraus entstanden innerhalb der Division Powertrain Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 0,8 Mio €.

2009 ergaben sich hauptsächlich aufgrund von Restrukturierungen in der Division Powertrain weitere Aufwendungen in Höhe von insgesamt 17,3 Mio €.

In der Division Powertrain fielen 2,4 Mio € für verschiedene, kleinere Impairments an.

Das wegen der Wirtschaftskrise initiierte weltweite Kostensenkungsprogramm führte in der Division Powertrain zu Aufwendungen für Abfindungen in Höhe von 14,1 Mio €.

Für die Division Powertrain beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2009 insgesamt 548,1 Mio €. Bereinigt um das Goodwill Impairment in Höhe von 447,4 Mio € ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte für die Division Powertrain in Höhe von 100,7 Mio €.

Sondereffekte 2008

Die jährliche Prüfung des Goodwill auf Werthaltigkeit im Rahmen des Impairment-Tests führte zu einem Impairment-Bedarf für die Division Powertrain in Höhe von 609,6 Mio €.

Die Prüfung der Kundenbeziehungen innerhalb der sonstigen immateriellen Vermögenswerte auf Werthaltigkeit im Rahmen eines Impairment-Tests führte bei einem Kunden zu einem Impairment-Bedarf für die Division Powertrain in Höhe von 21,7 Mio €.

Durch die Abwicklung von Restrukturierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Erwerb des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola ergab sich im Berichtszeitraum für die Division Powertrain ein positiver EBIT-Effekt in Höhe von 0,2 Mio € aus dem Saldo laufender Restrukturierungsaufwendungen und der Auflösung nicht benötigter Rückstellungen. Gegenläufig wirkten Aufwendungen aus der fortschreitenden Integration des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola in Höhe von 4,1 Mio €.

Die Produktion am Standort Birmingham, Großbritannien, wurde geschlossen. Für die Verlagerung des Fuel-Supply-Geschäfts der Division Powertrain nach Dortmund, Deutschland, und Brandys, Tschechische Republik, fielen Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 3,8 Mio € an.

Der Sensorik-Bereich der Divisionen Chassis & Safety und Powertrain am Standort Dortmund, Deutschland, wird aufgrund von Volumenreduzierungen und fehlenden Nachfolgeaufträgen geschlossen. In diesem Zusammenhang sind im Berichtszeitraum Restrukturierungsaufwendungen für die Division Powertrain in Höhe von 9,3 Mio € angefallen.

Durch die Verlagerung von F&E-Aktivitäten der Divisionen Chassis & Safety und Powertrain entstanden am Standort Elkhart, USA, im Berichtszeitraum Restrukturierungs-

Powertrain in Mio €	2009	2008	Δ in %
Umsatz	3.399,2	4.040,0	- 15,9
EBITDA	- 13,3	81,6	- 116,3
in % vom Umsatz	- 0,4	2,0	
EBIT	- 943,2	- 1.046,2	9,8
in % vom Umsatz	- 27,7	- 25,9	
Forschungs- und Entwicklungskosten	328,8	420,1	- 21,7
in % vom Umsatz	9,7	10,4	
Abschreibungen[1]	929,9	1.127,8	- 17,5
davon Wertminderungen[2]	488,0	653,3	- 25,3
Operative Aktiva (zum 31.12.)	3.034,2	3.839,7	- 21,0
EBIT in % von operativen Aktiva (zum 31.12.)	- 31,1	- 27,2	
Operative Aktiva (Durchschnitt)	3.401,8	4.610,8	- 26,2
EBIT in % von operativen Aktiva (Durchschnitt)	- 27,7	- 22,7	
Investitionen[3]	247,2	494,4	- 50,0
in % vom Umsatz	7,3	12,2	
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl)[4]	24.172	25.244	- 4,2
Umsatz bereinigt[5]	3.355,9	3.745,0	- 10,4
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)[6]	- 218,0	- 188,9	- 15,4
in % des bereinigten Umsatzes	- 6,5	- 5,0	

[1] Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

[2] Der Begriff Wertminderung entspricht dem englischen Begriff „Impairment“ und beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen.

[3] Investitionen in Sachanlagen und Software.

[4] Ohne Auszubildende.

[5] Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

[6] Bereinigt um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA, Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

aufwendungen für die Division Powertrain in Höhe von 2,6 Mio €.

Zum 1. April 2008 wurden die Elektromotoren-Aktivitäten an die Brose-Unternehmensgruppe – überwiegend im Rahmen eines Asset-Deals – verkauft. Aus der Veräußerung ergab sich für die Division Powertrain insgesamt ein Ertrag in Höhe von 2,0 Mio €.

Der Standort Asnière, Frankreich, der Division Powertrain wurde geschlossen. In diesem Zusammenhang fielen Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 18,8 Mio € an.

Die Produktion für Diesel-Einspritzsysteme des Standorts Blythewood, USA, sowie die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten am Standort Columbia, USA, werden nach Newport News, USA, verlagert. Dadurch entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 10,5 Mio €.

Ende 2008 wurde u. a. eine Einigung mit den gewerkschaftlichen Vertretern der Lohnempfänger am Standort Newport News, USA, erreicht, die Ruhestandsleistungen für medizinische Vorsorge auf dem gegenwärtigen Niveau einzufrieren. Dies führte zu einem positiven Ergebniseffekt in Höhe von 10,2 Mio €.

Ein Automobilhersteller hat wegen fehlender Finanzierungslösung einen Auftrag kurzfristig zurückgenommen. Der Vertragspartner war ein Großkunde der Continental. Davon ist das neue Powertrain-Werk in Costa Rica betroffen, in dem der Produktionsanlauf von Motor- und Getriebesteuerungen aufgrund dieses ersten Auftrags Ende 2008 vorgesehen war. Continental hat dem Kunden eine Schadenersatzforderung gestellt. Diese Firma hat infolgedessen Insolvenzschutz in den USA beantragt. Auf Lieferantenseite galten Verträge, die storniert werden mussten, sodass die Lieferanten Schadenersatz verlangten. Eine Einigung mit den Vertragspartnern konnte

erzielt werden, die im Wesentlichen die Übernahme der bereits bezahlten Werkzeuge vorsah. Da weder für diese noch für die eigenen Werkzeuge eine weitere Verwendung möglich war, wurden sie in voller Höhe wertberichtigt. Insgesamt entstand ein Aufwand von 12,4 Mio €.

In der Division Powertrain fielen 0,5 Mio € für verschiedene, kleinere Impairments an.

Für das Jahr 2008 entstand für die Division Powertrain insgesamt eine Belastung durch Sondereffekte in Höhe von 680,9 Mio €. Bereinigt um das Goodwill Impairment in Höhe von 609,6 Mio € sowie das Impairment auf Kundenbeziehung in Höhe von 21,7 Mio € ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte in Höhe von 49,6 Mio €.

Beschaffung
Aufgrund der gesunkenen Marktnachfrage reduzierten sich für die Lieferanten im ersten Halbjahr schrittweise die Bezugspreise für Stahl und Aluminium. Andererseits führten die reduzierten Bedarfsmengen und nicht ausgelastete Kapazitäten zu finanziellen Schwierigkeiten/ Insolvenzen bei einer Reihe von Lieferanten. Im Rahmen der Einkaufskooperation mit der Schaeffler Gruppe wurden 2009 erstmals die Konditionen für Stahlpreise gemeinsam verhandelt.

Das Einkaufsvolumen für Fertigungsmaterialien der Division Powertrain setzt sich zusammen aus 22 % Elektronik, 23 % Elektromechanik und 55 % Mechanik.

Forschung und Entwicklung
Der Aufwand für Forschung und Entwicklung reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 91,3 Mio € bzw. 21,7 % auf 328,8 Mio € (Vj. 420,1 Mio €) und beträgt damit 9,7 % vom Umsatz (Vj. 10,4 %).

Abschreibungen
Die Abschreibungen reduzierten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2008 um 197,9 Mio € auf 929,9 Mio € (Vj. 1.127,8 Mio €) und betragen 27,4 % vom Umsatz (Vj. 27,9 %). Darin enthalten sind im Jahr 2009 außerplanmäßige Wertminderungen in Höhe von insgesamt 488,0 Mio € (Vj. 653,3 Mio €).

Operative Aktiva
Die operativen Aktiva der Division Powertrain reduzierten sich im Vergleich zum Ende des Jahres 2008 um 805,5 Mio € auf 3.034,2 Mio € (Vj. 3.839,7 Mio €).

Die langfristigen Vermögenswerte summieren sich auf 3.230,7 Mio € (Vj. 3.972,7 Mio €). Davon entfallen auf den Goodwill 976,0 Mio € (Vj. 1.402,6 Mio €), die immateriellen Vermögenswerte 726,6 Mio € (Vj. 897,6 Mio €) und die Sachanlagen 1.400,9 Mio € (Vj. 1.520,8 Mio €). Die Division Powertrain wurde mit 447,4 Mio € durch das Goodwill Impairment des Geschäftsjahres 2009 sowie mit 175,3 Mio € durch planmäßige Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA belastet.

Das Working Capital verringerte sich zum Jahresende um 117,9 Mio € auf 224,5 Mio € (Vj. 342,4 Mio €). Der Bestand der Vorräte beträgt 209,4 Mio € (Vj. 278,7 Mio €), der der operativen Forderungen 611,2 Mio € (Vj. 575,3 Mio €). Die Höhe der operativen Verbindlichkeiten beläuft sich auf 596,1 Mio € (Vj. 511,6 Mio €).

Währungskurseffekte wirkten sich im Geschäftsjahr mit 6,8 Mio € (Vj. -4,8 Mio €) erhöhend auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division Powertrain aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva reduzierten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2008 um 1.209,0 Mio € auf 3.401,8 Mio € (Vj. 4.610,8 Mio €).

Investitionen (Bilanzzugang)
Der Bilanzzugang der Division Powertrain verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 247,2 Mio € auf 247,2 Mio € (Vj. 494,4 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 7,3 % (Vj. 12,2 %).

Im Geschäftsbereich Engine Systems wurden aufgrund anhaltender Nachfrage die Fertigungskapazitäten für Motor-Einspritzsysteme erweitert. In Amata City, Thailand, wurde in den Aufbau eines neuen Werks investiert.

Im Geschäftsbereich Transmission wurde die Fertigung von Getriebesteuergeräten erweitert.

Mitarbeiter
Im Vergleich zum Vorjahr wurde das Personal in der Division Powertrain um 1.072 auf 24.172 Personen reduziert (Vj. 25.244). Entsprechend der Umsatzrückgänge verringerte sich die Anzahl der Beschäftigten in den Geschäftsbereichen Engine Systems und Transmission um 841 Personen sowie im Bereich Fuel Supply um 484. Im Bereich Hybrid Electric Vehicle kam es aufgrund neuer Projekte zu einer Personalerhöhung von 237 Personen.

Entwicklung der Divisionen: Interior

- Umsatzrückgang um 25,5 %
- Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 23,1 %
- Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 88,8 %

Absatz
2009 verringerten sich die Verkaufszahlen für Zugangskontrollsysteme und Karosserieelektronik im Geschäftsbereich Body & Security im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 17,7 % auf 47,5 Mio Einheiten.

Das Absatzvolumen für Instrument Clusters im Geschäftsbereich Instrumentation & Driver HMI sank gegenüber 2008 um 9,2 % auf 14,7 Mio Einheiten.

Durch den dramatischen Einbruch im Nutzfahrzeugmarkt reduzierte sich auch der Absatz für digitale Tachographen im Geschäftsbereich Commercial Vehicles & Aftermarket erheblich, und zwar gegenüber dem Vorjahr um 53,8 % auf 220.600 Einheiten.

Im Geschäftsbereich Infotainment und Connectivity konnten die Volumenanstiege der neuen Projekte den Absatzrückgang in den meisten laufenden Projekten nicht kompensieren, sodass insgesamt ein Absatzrückgang bei Multimediasystemen und drahtloser Verbindungstechnik von 3,4 % auf 4,8 Mio Einheiten zu verzeichnen war.

Umsatzrückgang um 25,5 %;
Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 23,1 %
2009 reduzierte sich der Umsatz der Division Interior im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 25,5 % auf 4.362,7 Mio € (Vj. 5.856,7 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen beträgt der Rückgang 23,1 %, der hauptsächlich auf Verringerungen der weltweiten Pkw- und Nutzfahrzeugproduktion zurückzuführen ist.

Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 88,8 %
Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division Interior verringerte sich 2009 im Vergleich zum Vorjahr um 445,2 Mio € bzw. 88,8 % auf 56,4 Mio € (Vj. 501,6 Mio €) und entspricht 1,3 % (Vj. 8,8 %) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnisrückgang (EBIT) um 11,5 %
Die Division Interior verzeichnete 2009 einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 53,4 Mio € bzw. 11,5 % auf -516,0 Mio € (Vj. -462,6 Mio €). Die Umsatzrendite verringerte sich auf -11,8 % (Vj. -7,9 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) in 2009 um 212,3 Mio € (Vj. 251,2 Mio €).

Die Kapitalrendite (EBIT in % von durchschnittlichen operativen Aktiva) beträgt -11,3 % (Vj. -8,2 %).

Sondereffekte 2009
Zum dritten Quartal 2009 führte die Prüfung des Goodwill auf Werthaltigkeit im Rahmen des Impairment-Tests, der aufgrund eines „triggering events“ durchgeführt wurde, zu einem Impairment-Bedarf in der Division Interior in Höhe von 61,4 Mio €.

Das assoziierte Unternehmen Hyundai Autonet Co. Ltd., Kyoungki-do, Südkorea, der Division Interior wurde zu einem Verkaufspreis von 126,6 Mio € veräußert. Aus der Transaktion resultierte ein Wertminderungsbedarf in Höhe von 73,6 Mio €.

Im Rahmen der voraussichtlichen Veräußerung von zwei assoziierten Unternehmen entstand ein Wertminderungsbedarf in der Division Interior in Höhe von 43,6 Mio € und 2,0 Mio €.

Zum 31. Oktober 2009 wurde der aus dem Non-OE Bereich stammende Geschäftsbereich Public Transport Solution an die Trapeze ITS Gruppe – überwiegend im Rahmen eines Asset-Deals – für einen negativen Kauf-

preis in Höhe von 11,7 Mio € veräußert, insbesondere hervorgerufen durch einen Abbau des Working Capitals zwischen Signing und Closing Datum. Die finale Kaufpreisfeststellung wird voraussichtlich im zweiten Quartal 2010 abgeschlossen. Aus der Veräußerung ergab sich 2009 für die Division Interior insgesamt ein Aufwand in Höhe von 4,5 Mio €.

Der Forschungs- und Entwicklungsstandort Neubiberg, Deutschland, soll geschlossen werden. Daraus entstanden innerhalb der Division Interior Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 8,0 Mio €.

Der Standort Huntsville, USA, soll Ende 2010 geschlossen werden. Grundlage für diese Entscheidung ist die andauernde ungünstige Marktlage in den USA sowie die Produktions-, Forschungs- und Entwicklungsüberkapazitäten in Nordamerika. Durch die Schließung von Huntsville und die Konsolidierung von Produktionskapazitäten sowie die Fokussierung von Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten erwarten wir eine Optimierung der regionalen Produktion und eine signifikante Kostenreduzierung. 2009 entstanden für die Division Interior Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 57,5 Mio €.

Im gleichen Zusammenhang wurde beschlossen, die bisher am Standort Deer Park, USA, angesiedelten Aktivitäten mehrerer Geschäftseinheiten der Division Interior in anderen Standorten zu konzentrieren. Dadurch fielen Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 1,9 Mio € an.

Am Standort Wetzlar, Deutschland, entstanden im Berichtszeitraum für die Division Interior zusätzliche Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 12,2 Mio €. Diese sind bedingt durch den Auslauf von Forschungs- und Entwicklungsprojekten, für die es keine Nachfolgeaufträge gibt.

Durch den Auslauf weiterer Kundenaufträge sowie Einsparungen in den Bereichen Forschung & Entwicklung (F&E) und Verwaltung entstanden am Standort Babenhausen, Deutschland, für die Division Interior im Berichtszeitraum zusätzliche Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 31,4 Mio €.

Aufgrund rückläufiger Volumina und auslaufender Kundenaufträge mussten die Produktionskapazitäten am Standort Karben, Deutschland, angepasst werden. Dadurch entstanden Restrukturierungsaufwendungen in der Division Interior in Höhe von 18,4 Mio €.

2009 ergaben sich in der Division Interior, vor allem aus Restrukturierungen, weitere Aufwendungen in Höhe von 7,0 Mio €.

In der Division Interior fielen im Jahr 2009 insgesamt 5,9 Mio € für verschiedene, kleinere Impairments an.

Das aufgrund der Wirtschaftskrise initiierte weltweite Kostensenkungsprogramm führte in der Division Interior zu Aufwendungen für Abfindungen in Höhe von 26,4 Mio €.

Für die Division Interior beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2009 insgesamt 353,8 Mio €. Bereinigt um das Goodwill Impairment in Höhe von 61,4 Mio € beträgt die Belastung durch Sondereffekte 292,4 Mio €.

Sondereffekte 2008

Die jährliche Prüfung des Goodwill auf Werthaltigkeit im Rahmen des Impairment-Tests führte zu einem Impairment-Bedarf für die Division Interior in Höhe von 475,2 Mio €.

Die Prüfung der Kundenbeziehungen innerhalb der sonstigen immateriellen Vermögenswerte auf Werthaltigkeit im Rahmen eines Impairment-Tests führte bei einem Kunden zu einem Impairment-Bedarf für die Division Interior in Höhe von 32,6 Mio €.

Im Rahmen der Abwicklung von Restrukturierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Erwerb des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola ergab sich im Berichtszeitraum für die Division Interior ein positiver EBIT-Effekt in Höhe von 4,1 Mio € aus dem Saldo laufender Restrukturierungsaufwendungen und der Auflösung nicht benötigter Rückstellungen. Gegenläufig wirkten Aufwendungen aus der fortschreitenden Integration des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola in Höhe von 1,9 Mio €.

Am Standort Wetzlar, Deutschland, wurde die Produktion aufgrund fehlender Aufträge eingestellt. Die Bereiche Forschung und Entwicklung (F&E) werden in Wetzlar fortgeführt. Dadurch ergaben sich 2008 Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 26,1 Mio €.

Interior in Mio €	2009	2008	Δ in %
Umsatz	4.362,7	5.856,7	- 25,5
EBITDA	20,4	557,3	- 96,3
in % vom Umsatz	0,5	9,5	
EBIT	- 516,0	- 462,6	- 11,5
in % vom Umsatz	- 11,8	- 7,9	
Forschungs- und Entwicklungskosten	434,7	432,5	0,5
in % vom Umsatz	10,0	7,4	
Abschreibungen[1]	536,4	1.019,9	- 47,4
davon Wertminderungen[2]	90,6	523,6	- 82,7
Operative Aktiva (zum 31.12.)	4.260,3	5.003,4	- 14,9
EBIT in % von operativen Aktiva (zum 31.12.)	- 12,1	- 9,2	
Operative Aktiva (Durchschnitt)	4.580,1	5.629,1	- 18,6
EBIT in % von operativen Aktiva (Durchschnitt)	- 11,3	- 8,2	
Investitionen[3]	131,3	265,2	- 50,5
in % vom Umsatz	3,0	4,5	
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl)[4]	26.710	30.813	- 13,3
Umsatz bereinigt[5]	4.360,1	5.717,5	- 23,7
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)[6]	56,4	501,6	- 88,8
in % des bereinigten Umsatzes	1,3	8,8	

[1] Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

[2] Der Begriff Wertminderung entspricht dem englischen Begriff „Impairment“ und beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen.

[3] Investitionen in Sachanlagen und Software.

[4] Ohne Auszubildende.

[5] Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

[6] Bereinigt um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA, Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

Am Standort Babenhausen, Deutschland, laufen zwei Kundenaufträge aus, für die es keine Nachfolgeprodukte gibt. Dadurch entstanden 2008 Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 40,7 Mio €.

Im Zusammenhang mit der Akquisition der Siemens VDO wurde das Produktportfolio überprüft. Dabei wurden Geschäftsteile im Non-OE-Bereich identifiziert, die nicht zum Kerngeschäft gehören. Für einen dieser Geschäftsteile wurde der Veräußerungsprozess eingeleitet und führte zu einem Abwertungsbedarf in Höhe von 46,9 Mio €.

Die Produktion am Standort Rambouillet, Frankreich, wird verlagert. F&E-Aktivitäten sowie Verwaltung bleiben am Standort bestehen. In diesem Zusammenhang sind 2008 Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 42,9 Mio € angefallen.

Für den Forschungs- und Entwicklungsstandort München, Deutschland, entstanden im Jahr 2008 Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 4,4 Mio €.

Aufgrund der Einstellung der Geschäftstätigkeit des Segments Aftermarket Infotainment der Division Interior fielen im Jahr 2008 Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 9,4 Mio € an.

Aus der Veräußerung des Parking-Systems-Geschäfts ergab sich in der Division Interior ein Ertrag in Höhe von 6,2 Mio € und Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 0,5 Mio €.

Die Produktion am Standort Birmingham, Großbritannien, wurde geschlossen. Dabei wurde das Cockpit-Geschäft der Division Interior zum 31. Dezember 2008 verkauft. Hieraus ergab sich ein Ertrag in Höhe von

1,0 Mio €. In diesem Zusammenhang fielen Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 2,1 Mio € an. Die Verlagerung weiterer Geschäftsaktivitäten führte zu Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 0,7 Mio €.

Die Prüfung der At-Equity bewerteten Beteiligungsbuchwerte der Division Interior führte zu zwei Wertminderungen in Höhe von 35,0 Mio € bzw. 5,0 Mio €.

Zusätzlich entstanden 2008 für die Division Interior weitere Restrukturierungsaufwendungen für verschiedene Standorte in Höhe von 1,7 Mio €.

In der Division Interior fielen 2,6 Mio € für verschiedene, kleinere Impairments an.

Für das Jahr 2008 entstand eine Belastung durch Sondereffekte für die Division Interior insgesamt 716,4 Mio €. Bereinigt um das Goodwill Impairment in Höhe von 475,2 Mio € sowie das Impairment auf Kundenbeziehung in Höhe von 32,6 Mio € ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte für die Division Interior in Höhe von 208,6 Mio €.

Beschaffung

Der Beschaffungsmarkt der Division Interior war zunächst von Überkapazitäten im Bereich elektronische und elektromechanische Komponenten geprägt. Aufgrund der sprunghaft angestiegenen Kundenbedarfe kam es bei der Versorgung von elektronischen Komponenten zu Engpässen im zweiten Halbjahr.

Das Einkaufsvolumen für Fertigungsmaterialien der Division Interior setzt sich zusammen aus 33 % Elektronik, 39 % Elektromechanik und 28 % Mechanik.

Forschung und Entwicklung

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung stieg gegenüber dem Vorjahr um 2,2 Mio € bzw. 0,5 % auf 434,7 Mio € (Vj. 432,5 Mio €) und beträgt damit 10,0 % vom Umsatz (Vj. 7,4 %).

Abschreibungen

Die Abschreibungen reduzierten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2008 um 483,5 Mio € auf 536,4 Mio € (Vj. 1.019,9 Mio €) und betragen 12,3 % vom Umsatz (Vj. 17,4 %). Darin sind im Jahr 2009 außerplanmäßige Wertminderungen in Höhe von insgesamt 90,6 Mio € (Vj. 523,6 Mio €) enthalten.

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva der Division Interior reduzierten sich im Vergleich zum Ende des Jahres 2008 um 743,1 Mio € auf 4.260,3 Mio € (Vj. 5.003,4 Mio €).

Die langfristigen Vermögenswerte verringerten sich um 699,9 Mio € auf 4.271,0 Mio € (Vj. 4.970,9 Mio €). Davon entfallen auf den Goodwill 2.164,0 Mio € (Vj. 2.222,0 Mio €), die immateriellen Vermögenswerte 1.003,3 Mio € (Vj. 1.204,8 Mio €) und die Sachanlagen 956,5 Mio € (Vj. 1.100,7 Mio €). Die Division Interior wurde mit 61,4 Mio € durch das Goodwill Impairment des Geschäftsjahres 2009 sowie mit 212,3 Mio € durch planmäßige Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA belastet. Der Verkauf des assoziierten Unternehmens Hyundai Autonet Co. Ltd. an die Hyundai Mobis Co. Ltd. im Juni 2009 führte zusammen mit einer in diesem Zusammenhang vorgenommenen Wertberichtigung zu einem Abgang von operativen Aktiva in Höhe von 200,2 Mio €. Zusätzlich führten zwei Wertminderungen in Höhe von 43,6 Mio € und 2,0 Mio €, die im Rahmen der voraussichtlichen Veräußerung für zwei assoziierte Unternehmen durchgeführt wurden, zu einem Rückgang der operativen Aktiva.

Das Working Capital beträgt zum Jahresende 569,0 Mio € (Vj. 570,9 Mio €). Der Bestand der Vorräte beträgt 423,6 Mio € (Vj. 479,0 Mio €), der der operativen Forderungen 795,2 Mio € (Vj. 650,6 Mio €). Die Höhe der operativen Verbindlichkeiten beläuft sich auf 649,8 Mio € (Vj. 558,7 Mio €).

Währungskurseffekte wirkten sich im Geschäftsjahr mit 38,3 Mio € (Vj. -30,3 Mio €) erhöhend auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division Interior aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva reduzierten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2008 um 1.049,0 Mio € auf 4.580,1 Mio € (Vj. 5.629,1 Mio €).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang der Division Interior reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 133,9 Mio € auf 131,3 Mio € (Vj. 265,2 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 3,0 % (Vj. 4,5 %).

Der Schwerpunkt der Investitionen lag im Berichtsjahr auf dem zielgerichteten Aufbau von Fertigungskapazitäten für Body & Security sowie Instrumentation & Dis-

plays. Hierbei wurde insbesondere in Fertigungskapazitäten an den deutschen Standorten sowie in Brasilien, Mexiko, Tschechien und Rumänien investiert.

Mitarbeiter

Die Mitarbeiterzahl der Division Interior verringerte sich um 4.103 auf 26.710 Personen (Vj. 30.813). Im Geschäftsbereich Body & Security reduzierte sich die Anzahl der Beschäftigten aufgrund der Anpassung an den Umsatzrückgang und Standortoptimierungen um 1.063 Personen. Restrukturierungen und Portfoliobereinigungen führten im Bereich Infotainment & Connectivity zu einer Verringerung der Beschäftigten um 1.639 Personen. Durch Kapazitätsanpassungen, Produktivitätsmaßnahmen und Portfoliobereinigungen wurde im Geschäftsbereich Commercial Vehicles & Aftermarket das Personal um 905 Mitarbeiter abgebaut. Produktivitätsmaßnahmen und Anpassungen an den Umsatzrückgang führten im Bereich Instrumentation & Driver HMI zu einer Verringerung um 496 Mitarbeiter.

Kennzahlen der Rubber Group

Rubber Group in Mio €	2009	2008	Δ in %
Umsatz	8.068,3	9.353,9	- 13,7
EBITDA	1.114,5	1.415,9	- 21,3
in % vom Umsatz	13,8	15,1	
EBIT	655,7	984,9	- 33,4
in % vom Umsatz	8,1	10,5	
Forschungs- und Entwicklungskosten	212,0	222,0	- 4,5
in % vom Umsatz	2,6	2,4	
Abschreibungen[1]	458,8	431,0	6,5
davon Wertminderungen[2]	44,0	13,9	216,5
Operative Aktiva (zum 31.12.)	3.553,2	4.138,8	- 14,1
EBIT in % von operativen Aktiva (zum 31.12.)	18,5	23,8	
Operative Aktiva (Durchschnitt)	3.989,8	4.369,5	- 8,7
EBIT in % von operativen Aktiva (Durchschnitt)	16,4	22,5	
Investitionen[3]	321,7	499,1	- 35,5
in % vom Umsatz	4,0	5,3	
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl)[4]	56.183	56.154	0,1
Umsatz bereinigt[5]	8.005,3	9.319,7	- 14,1
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)[6]	1.035,5	997,7	3,8
in % des bereinigten Umsatzes	12,9	10,7	

[1] Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

[2] Der Begriff Wertminderung entspricht dem englischen Begriff „Impairment“ und beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen.

[3] Investitionen in Sachanlagen und Software.

[4] Ohne Auszubildende.

[5] Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

[6] Bereinigt um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA, Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

Entwicklung der Divisionen: Pkw-Reifen

- Umsatzrückgang um 7,9 %
- Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 7,2 %
- Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 20,0 %

Absatz
Im Ersatzgeschäft Europa sowie Asia Pacific verringerten sich die Verkaufszahlen 2009 im Vergleich zum Vorjahr, während das Absatzvolumen im Ersatzgeschäft „The Americas" gegen den Markttrend gesteigert werden konnte. Die Verkäufe im weltweiten Erstausrüstungsgeschäft reduzierten sich deutlich gegenüber 2008, wobei die Absatzrückgänge im NAFTA-Raum analog den Rückgängen in der Fahrzeugproduktion höher ausfielen als in Europa.

Umsatzrückgang um 7,9 %;
Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 7,2 %
2009 reduzierte sich der Umsatz der Division Pkw-Reifen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 7,9 % auf 4.696,4 Mio € (Vj. 5.100,3 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen beträgt der Rückgang 7,2 %.

Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 20,0 %
Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division Pkw-Reifen erhöhte sich 2009 im Vergleich zum Vorjahr um 128,6 Mio € bzw. 20,0 % auf 772,7 Mio € (Vj. 644,1 Mio €) und entspricht 16,6 % (Vj. 12,6 %) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnisrückgang (EBIT) um 14,4 %
Die Division Pkw-Reifen verzeichnete 2009 einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 90,0 Mio € bzw. 14,4 % auf 536,4 Mio € (Vj. 626,4 Mio €). Die Umsatzrendite verringerte sich auf 11,4 % (Vj. 12,3 %).

Die Kapitalrendite (EBIT in % von durchschnittlichen operativen Aktiva) beträgt 22,8 % (Vj. 25,2 %).

Die gegenüber den durchschnittlichen Preisen des Jahres 2008 geringeren Rohstoffpreise entlasteten die Division Pkw-Reifen im Jahr 2009 um rund 183 Mio €.

Sondereffekte 2009
Die notwendige Anpassung der Produktionsüberkapazitäten in Europa an die aktuellen Marktbedingungen führte zur Einstellung der Pkw-Reifenproduktion in Clairoix, Frankreich. Dadurch ergaben sich im Berichtszeitraum Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 207,3 Mio €. Diesen steht ein positiver Ergebniseffekt von 11,4 Mio € aus geringeren Pensionsverpflichtungen aufgrund des vorzeitigen Ausscheidens der Mitarbeiter gegenüber.

Die Produktionsüberkapazitäten in Europa haben auch einen deutlich geringeren Bedarf an Vormaterialien zur Folge. Die Schließung der Mischungs- und Gummierungsaktivitäten in Traiskirchen, Österreich, zum Ende des Berichtsjahres führte innerhalb der Division Pkw-Reifen zu Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 12,9 Mio €.

Die teilweise Abschreibung des Markennamens Matador, sowie ein Impairment auf das Sachanlagevermögen in Puchov, Slowakei, bedingt durch signifikante Absatzrückgänge, führte für die Division Pkw-Reifen zu einem Impairment in Höhe von 9,1 Mio €, davon entfielen 2,6 Mio € auf aktivierte immaterielle Vermögenswerte aus der Matador Kaufpreisallokation.

Die Prüfung der Kundenbeziehungen innerhalb der sonstigen immateriellen Vermögenswerte auf Werthaltigkeit im Rahmen eines Impairment-Tests führte bei verschiedenen Kundengruppen zu einem Impairment-Bedarf für die Division Pkw-Reifen in Höhe von 2,4 Mio €.

In der Division Pkw-Reifen ergab sich ein Impairment auf Sachanlagevermögen in Höhe von 2,2 Mio €.

Pkw-Reifen in Mio €	2009	2008	Δ in %
Umsatz	4.696,4	5.100,3	- 7,9
EBITDA	793,1	873,5	- 9,2
in % vom Umsatz	16,9	17,1	
EBIT	536,4	626,4	- 14,4
in % vom Umsatz	11,4	12,3	
Forschungs- und Entwicklungskosten	113,5	119,5	- 5,0
in % vom Umsatz	2,4	2,3	
Abschreibungen[1]	256,7	247,1	3,9
davon Wertminderungen[2]	24,6	13,1	87,8
Operative Aktiva (zum 31.12.)	2.012,1	2.323,3	- 13,4
EBIT in % von operativen Aktiva (zum 31.12.)	26,7	27,0	
Operative Aktiva (Durchschnitt)	2.348,4	2.488,1	- 5,6
EBIT in % von operativen Aktiva (Durchschnitt)	22,8	25,2	
Investitionen[3]	198,3	292,7	- 32,3
in % vom Umsatz	4,2	5,7	
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl)[4]	26.510	26.227	1,1
Umsatz bereinigt[5]	4.664,1	5.112,6	- 8,8
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)[6]	772,7	644,1	20,0
in % des bereinigten Umsatzes	16,6	12,6	

[1] Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

[2] Der Begriff Wertminderung entspricht dem englischen Begriff „Impairment“ und beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen.

[3] Investitionen in Sachanlagen und Software.

[4] Ohne Auszubildende.

[5] Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

[6] Bereinigt um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA, Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

2009 entstanden in der Division Pkw-Reifen im Wesentlichen aus Restrukturierung weitere Aufwendungen in Höhe von 1,4 Mio €.

Das aufgrund der Wirtschaftskrise initiierte weltweite Kostensenkungsprogramm führte im Berichtszeitraum in der Division Pkw-Reifen zu Aufwendungen für Abfindungen in Höhe von 11,1 Mio €.

Für die Division Pkw-Reifen beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2009 insgesamt 235,0 Mio €. Bereinigt um das Impairment auf Kundenbeziehung in Höhe von 2,4 Mio € und um das Impairment auf immaterielle Vermögenswerte aus der Kaufpreisallokation in Höhe von 2,6 Mio € beträgt die Belastung durch Sondereffekte 230,0 Mio €.

Sondereffekte 2008

Aus der Abwicklung der Restrukturierungsmaßnahmen in den US-Reifenwerken Charlotte und Mayfield ergab sich ein positiver EBIT-Effekt in Höhe von 0,3 Mio € aus dem Saldo von Aufwendungen hauptsächlich durch die Verschrottung nicht mehr gebrauchsfähiger Maschinen und der Auflösung nicht benötigter Rückstellungen.

Aufgrund nicht erreichter Prozesseffizienzen und der damit verbundenen Ertragslage wurde am Standort Mt. Vernon, USA, das Sachanlagevermögen in Höhe von 11,4 Mio € außerplanmäßig abgeschrieben. Dieser Bedarf ergab sich aufgrund der im Jahr 2008 getätigten Investitionen, die nach den Impairment-Vorschriften der IFRS nicht mit dem Wiederbeschaffungswert, sondern mit dem Veräußerungswert als Untergrenze anzusetzen sind.

In der Division Pkw-Reifen fielen 0,6 Mio € für verschiedene, kleinere Impairments an.

Für das Jahr 2008 entstand eine Belastung durch Sondereffekte für die Division Pkw-Reifen in Höhe von insgesamt 11,7 Mio €.

Beschaffung
Wie bereits 2008, so war auch das Jahr 2009 von extremen Schwankungen auf den Rohstoffmärkten gekennzeichnet. Während die ersten Monate noch moderate Einkaufspreise aufwiesen, war die zweite Jahreshälfte bereits von wieder deutlich steigenden Preisen gekennzeichnet. Zurückzuführen ist dies auf eine sich stabilisierende Nachfrage, Kapazitätsanpassungen bei Lieferanten sowie zurückkehrende Spekulation in den Rohstoffmärkten. Betroffen von den Schwankungen waren vor allem Naturkautschuk, synthetische Kautschuke und Ruße. Insbesondere beim Naturkautschuk näherten sich die Preise zum Jahresende bereits wieder dem hohen Preisniveau des Jahres 2008.

Forschung und Entwicklung
Der Aufwand für Forschung und Entwicklung reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 6,0 Mio € bzw. 5,0 % auf 113,5 Mio € (Vj. 119,5 Mio €) und beträgt 2,4 % vom Umsatz (Vj. 2,3 %).

Abschreibungen
Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2008 um 9,6 Mio € auf 256,7 Mio € (Vj. 247,1 Mio €) und entsprechen 5,5 % vom Umsatz (Vj. 4,8 %). Darin enthalten sind im Jahr 2009 außerplanmäßige Wertminderungen in Höhe von insgesamt 24,6 Mio € (Vj. 13,1 Mio €).

Operative Aktiva
Die operativen Aktiva der Division Pkw-Reifen reduzierten sich gegenüber dem Jahresende 2008 um 311,2 Mio € auf 2.012,1 Mio € (Vj. 2.323,3 Mio €).

Der Mehrheitserwerb am bisher assoziierten Unternehmen Compañia Ecuatoriana del Caucho (ERCO) mit Sitz in Cuenca, Ecuador, führte zum Kurs des Erwerbszeitpunkts zu einem Zugang operativer Aktiva in Höhe von 28,5 Mio €.

Die langfristigen Vermögenswerte liegen mit 1.383,4 Mio € nahezu auf Vorjahresniveau (Vj. 1.386,8 Mio €). Die sonstigen kurzfristigen Rückstellungen erhöhten sich um 174,3 Mio € auf 219,5 Mio € (Vj. 45,2 Mio €). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus Rückstellungen im Rahmen der Einstellung der Pkw-Reifenproduktion im Werk Clairoix, Frankreich, sowie der Schließung der Mischungs- und Gummierungsaktivitäten in Traiskirchen, Österreich.

Das Working Capital reduzierte sich um insgesamt 117,2 Mio € auf 1.132,9 Mio € (Vj. 1.250,1 Mio €). Die Vorratsbestände sanken um 196,0 Mio € auf 740,0 Mio € (Vj. 936,0 Mio €). Währungskurseffekte wirkten dem Vorratsabbau mit 17,7 Mio € entgegen. Konsolidierungskreisveränderungen führten zu einem Zugang an Vorräten in Höhe von 11,2 Mio €. Die operativen Forderungen erhöhten sich um 47,7 Mio € auf 898,6 Mio € (Vj. 850,9 Mio €), davon resultieren 15,6 Mio € aus Währungskurseffekten und 7,1 Mio € aus Konsolidierungskreisveränderungen. Die operativen Verbindlichkeiten reduzierten sich um 31,1 Mio € auf 505,7 Mio € (Vj. 536,8 Mio €). Währungskurs- und Konsolidierungskreiseffekte waren in dieser Position nicht wesentlich.

Auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division Pkw-Reifen wirkten sich Währungskurseffekte im Geschäftsjahr mit 60,4 Mio € (Vj. -82,5 Mio €) erhöhend aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva reduzierten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2008 um 139,7 Mio € auf 2.348,4 Mio € (Vj. 2.488,1 Mio €).

Investitionen (Bilanzzugang)
Der Bilanzzugang der Division Pkw-Reifen verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 94,4 Mio € auf 198,3 Mio € (Vj. 292,7 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 4,2 % (Vj. 5,7 %).

Der Investitionsschwerpunkt in der Division Pkw-Reifen lag auf dem Gebiet der Qualitätssicherung und Kostenreduzierung.

Mitarbeiter
Die Mitarbeiterzahl der Division Pkw-Reifen erhöhte sich um 283 auf 26.510 Personen (Vj. 26.227). Die Veränderung des Konsolidierungskreises (u. a. Aufnahme der Gesellschaft ERCO) führte zu einem Anstieg der Mitarbeiterzahl um 851 Personen. Demgegenüber steht eine Reduzierung der Beschäftigten, vorrangig in den Produktionsgesellschaften, um 568 Personen aufgrund der Anpassung an den Rückgang sowohl der Umsatz- als auch der Produktionsvolumina.

Entwicklung der Divisionen: Nfz-Reifen

- Umsatzrückgang um 24,1 %
- Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 23,4 %
- Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 24,9 %

Absatz
Die weltweite Wirtschaftskrise, einhergehend mit einer extremen Marktabschwächung führte in allen Regionen zu Verkaufszahlen unter dem Vorjahresniveau. In Europa lagen die Zahlen sowohl in der Erstausrüstung als auch im Ersatzgeschäft deutlich unter dem Vorjahr. In Asien verzeichneten wir ebenfalls rückläufige Absatzzahlen. In der Region „The Americas" blieben die Verkaufszahlen in der Erstausrüstung deutlich unter dem Vorjahresniveau, während sie im Ersatzgeschäft, insbesondere aufgrund der guten Entwicklung in Südamerika, das Vorjahresniveau erreichten.

Umsatzrückgang um 24,1 %;
Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 23,4 %
2009 verringerte sich der Umsatz der Division Nfz-Reifen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 24,1 % auf 1.065,6 Mio € (Vj. 1.404,2 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen ergibt sich ein Rückgang um 23,4 %.

Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 24,9 %
Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division Nfz-Reifen verringerte sich 2009 im Vergleich zum Vorjahr um 6,8 Mio € bzw. 24,9 % auf 20,5 Mio € (Vj. 27,3 Mio €) und entspricht 1,9 % (Vj. 2,0 %) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnisrückgang (EBIT) um 269,8 %
Die Division Nfz-Reifen verzeichnete 2009 einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 79,6 Mio € bzw. 269,8 % auf -50,1 Mio € (Vj. 29,5 Mio €). Die Umsatzrendite verringerte sich auf -4,7 % (Vj. 2,1 %).

Die Kapitalrendite (EBIT in % von durchschnittlichen operativen Aktiva) beträgt -7,9 % (Vj. 3,8 %).

Die sinkenden Rohstoffpreise entlasteten die Division Nfz-Reifen im Jahr 2009 mit rund 79 Mio € im Vergleich zu den durchschnittlichen Preisen des Jahres 2008.

Sondereffekte 2009
Im Rahmen der eingeleiteten Strukturmaßnahmen für den Standort Hannover-Stöcken, Deutschland, entstanden 2009 innerhalb der Division Nfz-Reifen Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 46,4 Mio €.

Im Rahmen der Abwicklung der Restrukturierungsmaßnahme für Alor Gajah, Malaysia, wurden im Berichtszeitraum in der Division Nfz-Reifen nicht verwendete Rückstellungen in Höhe von 0,2 Mio € aufgelöst.

Die Schließung des Conti Machinery Standorts Puchov, Slowakei, führte zu Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 8,0 Mio €, darin enthalten sind 1,1 Mio € Impairment auf immaterielle Vermögenswerte aus der Matador Kaufpreisallokation. In diesem Zusammenhang entstand zudem ein Impairment auf eine At-Equity-Beteiligung in Höhe von 0,8 Mio €.

Die durch die weltweite Wirtschaftskrise verursachten Absatzrückgänge machen eine effiziente Auslastung des extern betriebenen Lagers in Straubing, Deutschland, nicht länger möglich. Das Lager wird daher geschlossen. Der zugehörige Mietvertrag läuft bis 2016. Zum Jahresende 2009 wurde davon ausgegangen, dass die Flächen nicht entsprechend untervermietet werden können. Deshalb wurde eine Rückstellung in Höhe von 9,7 Mio € gebildet.

Die teilweise Abschreibung des Markennamens Matador führt für die Division zu einem Impairment von 1,6 Mio €, davon entfielen 1,4 Mio € auf aktivierte immaterielle Vermögenswerte aus der Kaufpreisallokation.

In der Division Nfz-Reifen ergab sich ein Impairment auf Sachanlagevermögen in Höhe von 0,4 Mio €.

Nfz-Reifen in Mio €	2009	2008	Δ in %
Umsatz	1.065,6	1.404,2	- 24,1
EBITDA	47,5	112,4	- 57,7
in % vom Umsatz	4,5	8,0	
EBIT	- 50,1	29,5	- 269,8
in % vom Umsatz	- 4,7	2,1	
Forschungs- und Entwicklungskosten	40,5	43,4	- 6,7
in % vom Umsatz	3,8	3,1	
Abschreibungen[1]	97,6	82,9	17,7
davon Wertminderungen[2]	15,7	0,4	3.825,0
Operative Aktiva (zum 31.12.)	570,4	750,7	- 24,0
EBIT in % von operativen Aktiva (zum 31.12.)	- 8,8	3,9	
Operative Aktiva (Durchschnitt)	634,7	776,2	- 18,2
EBIT in % von operativen Aktiva (Durchschnitt)	- 7,9	3,8	
Investitionen[3]	40,5	95,6	- 57,6
in % vom Umsatz	3,8	6,8	
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl)[4]	7.594	8.247	- 7,9
Umsatz bereinigt[5]	1.051,7	1.391,9	- 24,4
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)[6]	20,5	27,3	- 24,9
in % des bereinigten Umsatzes	1,9	2,0	

[1] Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

[2] Der Begriff Wertminderung entspricht dem englischen Begriff „Impairment“ und beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen.

[3] Investitionen in Sachanlagen und Software.

[4] Ohne Auszubildende.

[5] Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

[6] Bereinigt um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA, Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

Das aufgrund der Wirtschaftskrise initiierte weltweite Kostensenkungsprogramm führte 2009 in der Division Nfz-Reifen zu Aufwendungen für Abfindungen in Höhe von 5,3 Mio €.

Für die Division Nfz-Reifen beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2009 insgesamt 72,0 Mio €. Bereinigt um Impairments auf immaterielle Vermögenswerte aus der Kaufpreisallokation in Höhe von 2,5 Mio € beträgt die Belastung durch Sondereffekte 69,5 Mio €.

Sondereffekte 2008

Der Standort Alor Gajah, Malaysia, wurde geschlossen und einige Produktionsteile nach Petaling Jaya, Malaysia, verlagert. In diesem Zusammenhang fielen Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 0,8 Mio € an.

In der Division Nfz-Reifen fiel ein Impairment in Höhe von 0,1 Mio € an.

Für das Jahr 2008 betrug die Belastung durch Sondereffekte für die Division Nfz-Reifen insgesamt 0,9 Mio €.

Beschaffung

Grundsätzlich ist der Materialeinsatz für die Produkte der Division Nfz-Reifen mit dem der Division Pkw-Reifen vergleichbar. Daher fanden sich auch hier in der Folge zusammenbrechender Märkte Ende 2008 noch positive Einkaufseffekte in der ersten Jahreshälfte 2009. Nach einer Bodenbildung zur Jahresmitte mussten anschließend wieder steigende Preise verzeichnet werden. Dies ist auf eine sich stabilisierende Nachfrage, Kapazitätsanpassungen bei Lieferanten sowie Spekulation in den Märkten zurückzuführen.

Aufgrund des deutlichen Absatzrückgangs im Nutzfahrzeuggeschäft stellte eine flexible Rohmaterialbeschaffung und eine Optimierung der Lieferkette eine wesentliche Herausforderung im Jahr 2009 dar.

Forschung und Entwicklung
Der Aufwand für Forschung und Entwicklung reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 2,9 Mio € bzw. 6,7 % auf 40,5 Mio € (Vj. 43,4 Mio €) und beträgt 3,8 % vom Umsatz (Vj. 3,1 %).

Abschreibungen
Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2008 um 14,7 Mio € auf 97,6 Mio € (Vj. 82,9 Mio €) und entsprechen 9,2 % vom Umsatz (Vj. 5,9 %). Darin enthalten waren im Jahr 2009 außerplanmäßige Wertminderungen in Höhe von insgesamt 15,7 Mio € (Vj. 0,4 Mio €).

Operative Aktiva
In der Division Nfz-Reifen reduzierten sich die operativen Aktiva im Vergleich zum Vorjahr um 180,3 Mio € auf 570,4 Mio € (Vj. 750,7 Mio €).

Der Mehrheitserwerb am bisher assoziierten Unternehmen Compañia Ecuatoriana del Caucho (ERCO) mit Sitz in Cuenca, Ecuador führte zum Kurs des Erwerbszeitpunkts zu einem Zugang operativer Aktiva in Höhe von 20,9 Mio €.

Die langfristigen Vermögenswerte reduzierten sich um 42,1 Mio € auf 436,2 Mio € (Vj. 478,3 Mio €). Dieser Rückgang resultiert maßgeblich aus der Verringerung der Sachanlagen um 34,9 Mio € auf 420,0 Mio € (Vj. 454,9 Mio €). Die sonstigen kurzfristigen Rückstellungen erhöhten sich um 25,0 Mio € auf 44,4 Mio € (Vj. 19,4 Mio €). Der Anstieg ergibt sich im Wesentlichen aus eingeleiteten Strukturmaßnahmen für den Standort Hannover-Stöcken, Deutschland.

Das Working Capital verzeichnete einen Rückgang um 107,7 Mio € auf 251,4 Mio € (Vj. 359,1 Mio €). Die Vorräte reduzierten sich um 84,9 Mio € auf 156,0 Mio € (Vj. 240,9 Mio €). Aus Währungseffekten resultierte ein Anstieg um 7,0 Mio €, aus Konsolidierungskreiseffekten um 8,0 Mio €. Die operativen Forderungen verminderten sich um 38,1 Mio € auf 254,7 Mio € (Vj. 292,8 Mio €). Konsolidierungskreisveränderungen führten zu einer Erhöhung der Forderungen um 6,0 Mio €, weitere 6,3 Mio € sind auf Wechselkursveränderungen zurückzuführen. Die operativen Verbindlichkeiten belaufen sich auf 159,3 Mio € (Vj. 174,6 Mio €). Währungskurs- und Konsolidierungskreiseffekte waren in dieser Position nicht wesentlich.

Auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division Nfz-Reifen wirkten sich Währungskurseffekte im Geschäftsjahr mit 33,6 Mio € (Vj. -22,4 Mio €) erhöhend aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva reduzierten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2008 um 141,5 Mio € auf 634,7 Mio € (Vj. 776,2 Mio €).

Investitionen
Der Bilanzzugang der Division Nfz-Reifen verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 55,1 Mio € auf 40,5 Mio € (Vj. 95,6 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 3,8 % (Vj. 6,8 %).

Wesentliche Bilanzzugänge in der Division Nfz-Reifen erfolgten zur Qualitätsverbesserung und Fertigungsoptimierung der Lkw-Reifen Produktion an den Standorten Puchov, Slowakei, und Mount Vernon, USA.

Mitarbeiter
Gegenüber 2008 reduzierte sich die Anzahl der Mitarbeiter der Division Nfz-Reifen um 653 auf 7.594 Beschäftigte (Vj. 8.247).

Vor allem aus der Konsolidierungskreisveränderung der Gesellschaften EU-Retec und ERCO ergibt sich ein Anstieg der Mitarbeiterzahl um 451 Personen.

Demgegenüber stehen Personalanpassungen aufgrund eingeleiteter Strukturmaßnahmen und Anpassungen an den Umsatzrückgang in der Division Nfz-Reifen in Höhe von 1.104 Mitarbeitern.

Entwicklung der Divisionen: ContiTech

- Umsatzrückgang um 20,0 %
- Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 17,8 %
- Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 25,8 %

Umsatzrückgang um 20,0 %; Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 17,8 %

2009 verringerte sich der Umsatz in der Division ContiTech im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 20,0 % auf 2.406,1 Mio € (Vj. 3.007,0 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen ergibt sich ein Rückgang um 17,8 %. Die Reduzierung resultiert im Wesentlichen aus Volumenrückgängen. Insbesondere der Automotive-OE-Bereich trägt mit einem um 23,1 % geringeren Umsatz zu diesem Rückgang bei. Der Umsatz im Industriegeschäft ging um 18,8 % zurück. Im Automotive-Ersatzgeschäft stieg der Umsatz dagegen um 7,2 % an.

Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 25,8 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division ContiTech verringerte sich 2009 im Vergleich zum Vorjahr um 84,1 Mio € bzw. 25,8 % auf 242,3 Mio € (Vj. 326,4 Mio €) und entspricht 10,1 % (Vj. 11,0 %) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnisrückgang (EBIT) um 48,5 %

Die Division ContiTech verzeichnete 2009 einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 159,7 Mio € bzw. 48,5 % auf 169,4 Mio € (Vj. 329,1 Mio €). Die Umsatzrendite verringerte sich auf 7,0 % (Vj. 10,9 %).

Die Kapitalrendite (EBIT in % von durchschnittlichen operativen Aktiva) beträgt 16,8 % (Vj. 29,8 %).

Sinkende Rohstoffpreise führten in der Division ContiTech im Jahr 2009 zu einer Entlastung von rund 49 Mio € im Vergleich zu den Durchschnittspreisen des Jahres 2008.

Sondereffekte 2009

Die Schließung und Verlagerung von westeuropäischen Standorten des Geschäftsbereichs Fluid Technology innerhalb der Division ContiTech führten 2009 zu Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 33,4 Mio €.

In dem 2007 eingeleiteten Kartellverfahren gegen die Dunlop Oil & Marine Ltd., Großbritannien, einer Gesellschaft der ContiTech AG, im Bereich sogenannter Offshore-Schläuche, kam es im Jahr 2009 zu weiteren Aufwendungen in Höhe von 6,2 Mio €.

Für die Division ContiTech entstand aus der Erstkonsolidierung der Transportband-Gesellschaft Kolubara Univerzal D.O.O., Serbien, ein Ertrag aus dem negativen Unterschiedsbetrag in Höhe von 0,7 Mio €.

In der Division ContiTech ergaben sich kleinere Impairments bei Sachanlagen in Höhe von 0,8 Mio €.

Das aufgrund der Wirtschaftskrise initiierte weltweite Kostensenkungsprogramm führte 2009 zu Aufwendungen für Abfindungen in Höhe von 30,1 Mio €.

In der Division ContiTech ergab sich 2009 aus verschiedenen kleineren Restrukturierungsmaßnahmen eine Belastung in Höhe von 1,2 Mio €. Aus einer nicht mehr benötigten Rückstellung aus dem Verkauf des Möbelfolien-Geschäfts des Geschäftsbereichs Benecke-Kaliko konnten 0,2 Mio € aufgelöst werden.

Für die Division ContiTech beträgt die Belastung durch Sondereffekte 2009 insgesamt 70,8 Mio €.

ContiTech in Mio €	2009	2008	Δ in %
Umsatz	2.406,1	3.007,0	- 20,0
EBITDA	274,0	430,1	- 36,3
in % vom Umsatz	11,4	14,3	
EBIT	169,4	329,1	- 48,5
in % vom Umsatz	7,0	10,9	
Forschungs- und Entwicklungskosten	58,0	59,1	- 1,9
in % vom Umsatz	2,4	2,0	
Abschreibungen[1]	104,6	101,0	3,6
davon Wertminderungen[2]	3,7	0,4	825,0
Operative Aktiva (zum 31.12.)	970,6	1.064,7	- 8,8
EBIT in % von operativen Aktiva (zum 31.12.)	17,5	30,9	
Operative Aktiva (Durchschnitt)	1.006,7	1.105,2	- 8,9
EBIT in % von operativen Aktiva (Durchschnitt)	16,8	29,8	
Investitionen[3]	82,8	110,8	- 25,3
in % vom Umsatz	3,4	3,7	
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl)[4]	22.079	21.680	1,8
Umsatz bereinigt[5]	2.389,3	2.972,8	- 19,6
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)[6]	242,3	326,4	- 25,8
in % des bereinigten Umsatzes	10,1	11,0	

[1] Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

[2] Der Begriff Wertminderung entspricht dem englischen Begriff „Impairment“ und beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen.

[3] Investitionen in Sachanlagen und Software.

[4] Ohne Auszubildende.

[5] Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

[6] Bereinigt um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus PPA, Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

Sondereffekte 2008

In der Division ContiTech ergab sich 2008 aus verschiedenen kleineren Restrukturierungsmaßnahmen und nicht mehr benötigten Rückstellungen, im Wesentlichen für Roulunds, Dänemark, und ContiTech Schlauch, Northeim, Deutschland, insgesamt ein positiver EBIT-Effekt in Höhe von 0,9 Mio €.

Aus der Veräußerung des Möbelfolien-Geschäfts des Geschäftsbereichs Benecke-Kaliko entstand ein Ertrag in Höhe von 4,7 Mio €. In diesem Zusammenhang konnten nicht benötigte Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 2,4 Mio € aufgelöst werden.

Die Veräußerung der Phoenix Dichtungstechnik GmbH brachte 2008 einen Ertrag in Höhe von 24,3 Mio €.

Ende 2004 wurde die italienische Gesellschaft ContiTech Ages verkauft. Im Zusammenhang mit ausstehenden Forderungen fielen Aufwendungen in Höhe von 3,3 Mio € im Wesentlichen aufgrund der Insolvenz der Gesellschaft an.

Im Jahr 2007 haben die Kartellbehörden der Europäischen Union, der USA, Großbritanniens, Australiens, Brasiliens, Japans und Koreas 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. Im Jahr 2008 und am 28. Januar 2009 kam es zu Entscheidungen einzelner Behörden und anderen Ereignissen, die zu Aufwendungen in Höhe von 29,0 Mio € führten.

In der Division ergab sich ein positiver Saldo aus einem Impairment und einer Zuschreibung in Höhe von 0,4 Mio €.

Für das Jahr 2008 entstand eine Entlastung durch Sondereffekte für die Division ContiTech in Höhe von insgesamt 0,4 Mio €.

Beschaffung
Eine Balance aus zentraler Beschaffung für mengenstarke oder Geschäftsbereich übergreifende Materialien und einem flexiblen lokalen Einkauf sichert für die Division ContiTech ein optimales Beschaffungsergebnis.

Wie auch die Reifendivisionen konnte ContiTech insbesondere im ersten Halbjahr 2009 von reduzierten Rohstoffkosten gegenüber 2008 profitieren. Aufgrund eines breiteren Produkt- und Einkaufsportfolios fielen die Schwankungen allerdings weniger stark aus.

Forschung und Entwicklung
Der Aufwand für Forschung und Entwicklung reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 1,1 Mio € bzw. 1,9 % auf 58,0 Mio € (Vj. 59,1 Mio €) und beträgt 2,4 % vom Umsatz (Vj. 2,0 %).

Abschreibungen
Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2008 um 3,6 Mio € auf 104,6 Mio € (Vj. 101,0 Mio €) und betragen 4,3 % vom Umsatz (Vj. 3,4 %). Darin enthalten waren im Jahr 2009 außerplanmäßige Wertminderungen in Höhe von insgesamt 3,7 Mio € (Vj. 0,4 Mio €).

Operative Aktiva
In der Division ContiTech reduzierten sich die operativen Aktiva zum Ende des Jahres 2009 um 94,1 Mio € auf 970,6 Mio € (Vj. 1.064,7 Mio €).

Die langfristigen Vermögenswerte liegen mit 657,1 Mio € nahezu auf Vorjahresniveau (Vj. 669,2 Mio €).

Das Working Capital reduzierte sich gegenüber dem Jahresende 2008 um 82,5 Mio € auf 421,4 Mio € (Vj. 503,9 Mio €). Die Vorratsbestände sanken um 54,5 Mio € auf 293,2 Mio € (Vj. 347,7 Mio €), trotz eines Anstiegs aus Währungskurseffekten um 3,5 Mio €. Die operativen Forderungen verminderten sich um 29,1 Mio € auf 373,2 Mio € (Vj. 402,3 Mio €). Aus Währungseffekten resultierte eine Zunahme um 4,2 Mio €. Die operativen Verbindlichkeiten reduzierten sich geringfügig um 1,1 Mio € auf 245,0 Mio € (Vj. 246,1 Mio €). Aus Währungseffekten ergab sich ein Anstieg um 1,8 Mio €. Konsolidierungskreiseffekte waren nicht wesentlich.

Auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division ContiTech wirkten sich Währungskurseffekte im Geschäftsjahr mit 11,1 Mio € (Vj. -36,3 Mio €) erhöhend aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva reduzierten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2008 um 98,5 Mio € auf 1.006,7 Mio € (Vj. 1.105,2 Mio €).

Investitionen
Der Bilanzzugang der Division ContiTech verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 28,0 Mio € auf 82,8 Mio € (Vj. 110,8 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 3,4 % (Vj. 3,7 %).

Neben Rationalisierungs- und Erweiterungsinvestitionen in Deutschland wurden die Fertigungskapazitäten für den Geschäftsbereich Fluid Technology am Standort Rumänien weiter ausgebaut. In Brasilien wurde in den Aufbau eines neuen Werks für Conveyor Belt Systeme investiert. In den Geschäftsbereichen Air Spring Systems, Fluid Technology und Vibration Control wurden in China Fertigungskapazitäten für den asiatischen Markt aufgebaut.

Mitarbeiter
Die Mitarbeiterzahl der Division ContiTech erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 399 Personen auf 22.079 (Vj. 21.680). Während Rationalisierungen und Auftragsrückgänge in vielen Bereichen Personalreduzierungen mit sich brachten, wirkte der Produktionsaufbau mehrerer Geschäftsbereiche in China, Brasilien und Mexiko gegenläufig. Zudem kamen 187 Mitarbeiter durch den Erwerb der Transportband-Gesellschaft Kolubara in Serbien hinzu.

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 AG 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	**31.12.2009**	**31.12.2008**
Aktiva in Mio €		
Immaterielle Vermögensgegenstände	16,3	56,5
Sachanlagen	3,5	189,6
Finanzanlagen	11.108,9	10.815,6
Anlagevermögen	**11.128,7**	**11.061,7**
Vorräte	0,8	232,5
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	6.103,9	6.102,6
Wertpapiere des Umlaufvermögens	332,3	315,0
Flüssige Mittel	201,4	424,7
Umlaufvermögen	**6.638,4**	**7.074,8**
Rechnungsabgrenzungsposten	**89,2**	**37,9**
	17.856,3	**18.174,4**
Passiva in Mio €		
Gezeichnetes Kapital	432,6	432,6
Kapitalrücklage	3.144,6	3.120,9
Gewinnrücklagen	54,7	54,7
Bilanzverlust	- 993,7	- 339,7
Eigenkapital	**2.638,2**	**3.268,5**
Rückstellungen	**696,2**	**788,8**
Verbindlichkeiten	**14.521,9**	**14.117,1**
	17.856,3	**18.174,4**
Gearing Ratio in %	292,2	218,3
Eigenkapitalquote in %	14,8	18,0

Infolge der Ausgliederung der Reifenaktivitäten der Continental AG auf eine Tochtergesellschaft ist der Jahresabschluss der Continental AG zum 31. Dezember 2009 nur sehr eingeschränkt mit dem Vorjahresabschluss vergleichbar. Bezogen auf die Bilanz sind hiervon insbesondere das Sachanlagevermögen, die Vorräte, die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die Rückstellungen sowie die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betroffen. Des Weiteren ist auch die Vergleichbarkeit der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2009 mit der des Geschäftsjahres 2008 lediglich mithilfe von Verhältniszahlen möglich, da die Umsatzerlöse, die Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen sowie wesentliche sonstige betriebliche Aufwendungen im Zusammenhang mit dem operativen Reifengeschäft nur für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Juli 2009 in der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten sind. Demgegenüber ist in der im Finanzergebnis der Continental AG ausgewiesenen Ergebnisabführung der Continental Caoutchouc-Export-GmbH ein Gewinn der Continental Reifen Deutschland GmbH in Höhe von 37,8 Mio € enthalten.

Die Bilanzsumme verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 318,1 Mio € auf 17.856,3 Mio € (Vj. 18.174,4 Mio €). Die Veränderungen in der Zusammensetzung der Bilanzsumme im Vergleich zum Vorjahr sind im Wesentlichen auf die Ausgliederung der Reifenaktivitäten der Continental AG auf eine Tochtergesellschaft zurückzuführen. Allein hierdurch erhöhten sich die Finanzanlagen um 309,0 Mio € durch Einbringung von immateriellen Vermögensgegenständen, Sachanlagen, Vorräten und Forderungen bei gleichzeitiger Übernahme von auf die Reifenaktivitäten entfallenden Rückstellungen und Verbindlichkeiten. Ferner erhöhten sich die Finanzanlagen um 15,1 Mio € aufgrund von Kapitalerhöhungen bei weiteren Tochtergesellschaften. Das Finanzanlagevermögen beträgt im Anschluss an diese Maßnahmen nunmehr einen Anteil von 62,2 % der Bilanzsumme nach 59,5 % im Vorjahr.

Des Weiteren erhöhten sich die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen im Saldo um 239,4 Mio €, während sich die flüssigen Mittel gegenläufig hierzu um 223,3 Mio € verminderten.

Die Erhöhung der aktiven Rechnungsabgrenzung um 51,3 Mio € auf 89,2 Mio € beruht im Wesentlichen auf der Anpassung längerfristiger Finanzierungsverträge, die aufgrund der wirtschaftlichen Lage erforderlich geworden ist.

Auf der Passivseite verminderten sich die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten gegenüber dem Vorjahr um 1.749,5 Mio € entsprechend -16,2 %. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen stiegen um 2.358,5 Mio €, sodass im Saldo eine Erhöhung der Verbindlichkeiten von 404,8 Mio € zu verzeichnen ist.

Das Eigenkapital reduzierte sich gegenüber dem Vor jahr um insgesamt 630,3 Mio € auf 2.638,2 Mio € (Vj. 3.268,5 Mio €). Dies beruht im Wesentlichen auf dem Jahresfehlbetrag für das Geschäftsjahr 2009 in Höhe von 654,0 Mio €. Die Kapitalrücklage erhöhte sich um 23,7 Mio € infolge anderer Zuzahlungen der Schaeffler KG.

Die Umsatzerlöse reduzierten sich um 1.401,6 Mio € auf 1.191,1 Mio € (Vj. 2.592,7 Mio €). Dies entspricht einem Rückgang um -54,1 % (Vj. -2,4 %), der auf die Ausgliederung der Reifenaktivitäten und die Verschlechterung des wirtschaftlichen Umfelds zurückzuführen ist. Die ausgewiesenen Umsatzerlöse für das Geschäftsjahr 2009 verzeichneten dabei im Mittel um 0,2 % gestiegene Durchschnittserlöse in der Division Pkw-Reifen und um 0,1 % gesunkene Durchschnittserlöse in der Division Lkw-Reifen. Der Anteil des Erstausrüstungsgeschäfts im Inland nahm von 23,0 % im Vorjahr auf 17,6 % ab, während der Anteil des Ersatzgeschäftes im Inland hierzu gegenläufig von 24,1 % im Vorjahr auf 28,5 % wie auch der Anteil des Exportgeschäfts von 52,9 % auf 53,9 % anstieg.

Die Herstellungskosten fielen bedingt durch die Ausgliederung der Reifenaktivitäten um 1.205,0 Mio € auf 924,3 Mio € (Vj. 2.129,3 Mio €). Das Bruttoergebnis vom Umsatz reduzierte sich um 42,4 % bzw. 196,6 Mio € auf 266,8 Mio € (Vj. 463,4 Mio €) und entspricht einem Anteil von 22,4 % der Umsatzerlöse nach 17,9 % im Vorjahr.

Die sonstigen betrieblichen Erträge und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthielten wie im Vorjahr insbesondere Aufwendungen und Erträge aus Konzernumlagen sowie Kostengutschriften und -belastungen von bzw. für andere Konzernunternehmen.

Das Beteiligungsergebnis setzt sich im Wesentlichen aus Ergebnisabführungsverträgen zusammen. Der Gewinn-

abführung der Formpolster GmbH, Hannover, (228,8 Mio €) und der Continental Automotive GmbH, Hannover (77,3 Mio €) stehen Verlustübernahmen von der Continental Caoutchouc-Export-GmbH, Hannover, von 240,6 Mio € und der UMG Beteiligungsgesellschaft mbH, Hannover, von 91,6 Mio € gegenüber.

Die Verschlechterung des Zinsergebnisses um 49,2 Mio € auf -509,5 Mio € ist insbesondere auf das, verglichen mit dem Vorjahr, höhere Margenniveau des VDO-Kreditvertrags zurückzuführen. Teilweise kompensierend wirkte sich das im Jahresdurchschnitt 2009 deutlich niedrigere Marktzinsniveau aus. Die höheren Margen resultierten aus der im Januar 2009 abgeschlossenen Nachverhandlung der Rahmenbedingungen dieses Kreditvertrags, ferner aus den im Laufe des Jahres 2009 erfolgten Herabstufungen des Kreditrating der Continental AG. Das Finanzergebnis hat einen Anteil von 91,0 % am Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (Vj. 97,5 %).

Der Steueraufwand in Höhe von 90,5 Mio € resultiert aus laufendem Aufwand für das Geschäftsjahr 2009 sowie im Wesentlichen (58,3 Mio €) aus Steuern für das Geschäftsjahr 2008 aufgrund von im Geschäftsjahr 2009 durchgeführten konzerninternen Umstrukturierungen (Ausgliederung Reifen). Nach Berücksichtigung dieser Steueraufwendungen weist die Continental Aktiengesellschaft einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 654,0 Mio € aus (Vj. Jahresfehlbetrag von 353,0 Mio €). Bezogen auf die Umsatzerlöse ergibt sich eine Umsatzrendite nach Steuern von -54,9 % (Vj. -13,6 %). Die Eigenkapitalrendite nach Steuern beträgt -24,8 % (Vj. -10,8 %).

Unter Berücksichtigung des Verlustvortrags aus dem Vorjahr (339,7 Mio €) ergibt sich ein Bilanzverlust von 993,7 Mio €.

Aufgrund des Bilanzverlustes kommt die Ausschüttung einer Dividende für das Geschäftsjahr 2009 nicht in Betracht.

Für das Geschäftsjahr 2010 erwarten wir ein gegenüber dem Vorjahr verbessertes Finanzergebnis aufgrund eines spürbaren Umsatzwachstums im Konzern und einer hieraus resultierenden Verbesserung der operativen Ergebnisse der Tochtergesellschaften.

Geschäftsverlauf der Continental AG in Mio €	**2009**	**2008**
Umsatzerlöse	**1.191,1**	**2.592,7**
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	924,3	2.129,3
Bruttoergebnis vom Umsatz	**266,8**	**463,4**
Vertriebskosten	91,3	210,0
Allgemeine Verwaltungskosten	79,0	109,7
Sonstige betriebliche Erträge	171,2	221,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	318,5	378,3
Finanzergebnis	- 512,7	- 517,9
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	**- 563,5**	**- 531,1**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 90,5	178,1
Jahresfehlbetrag	**- 654,0**	**- 353,0**
Verlustvortrag/Gewinnvortrag	- 339,7	13,3
Bilanzverlust	**- 993,7**	**- 339,7**

.

Berichterstattung nach § 289 Abs. 4 HGB bzw. § 315 Abs. 4 HGB

1. Das gezeichnete Kapital der Gesellschaft betrug zum Bilanzstichtag 432.655.316,48 € und war in 169.005.938 auf den Inhaber lautende Stückaktien eingeteilt. Mit der Kapitalerhöhung im Januar 2010 erhöhte sich das gezeichnete Kapital auf 512.015.316,48 €. Es ist eingeteilt in 200.005.983 Stückaktien. Bei den Aktien handelt es sich ausnahmslos um Stammaktien, verschiedene Aktiengattungen sind nicht vorgesehen. Jede der Aktien ist ab dem Zeitpunkt der Entstehung stimm- und dividendenberechtigt. Jede Stückaktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme (§ 20 Abs. 1 der Satzung).

2. In der am 20. August 2008 zwischen der Continental AG und der Schaeffler KG sowie Frau Maria-Elisabeth Schaeffler und Herrn Georg Schaeffler abgeschlossenen Investorenvereinbarung, verpflichtet sich die Schaeffler-Gruppe, ihre Beteiligung an der Continental AG bis zum 31. August 2012 auf maximal 49,99 % des stimmberechtigten Grundkapitals („maximale Beteiligung“) zu beschränken, soweit nicht der Vorstand der Continental AG einer höheren Beteiligung zustimmt. Die Schaeffler KG hat in der Vereinbarung außerdem die Verpflichtung übernommen, bei einer etwaigen Weiterveräußerung von Aktienpaketen aus ihrer maximalen Beteiligung bis zum 31. August 2012 einem gegebenenfalls von dem an der Vereinbarung beteiligten Garanten benannten Käufer den Vorzug zu geben, wenn dies im wohlverstandenen Interesse der Continental AG und der Schaeffler KG steht. Nach Mitteilung der Schaeffler KG hat sie Continental-Aktien, die bei Vollzug ihres Übernahmeangebots an die Aktionäre der Continental AG zu einer Überschreitung der maximalen Beteiligung geführt hätten, an Finanzinstitute weiterveräußert.

   Im Rahmen der Kapitalerhöhung der Gesellschaft im Januar 2010 hat sich die Schaeffler KG gegenüber den die Kapitalerhöhung begleitenden Banken für einen Zeitraum von zwölf Monaten seit Zulassung der mit Durchführung der Kapitalerhöhung ausgegebenen neuen Aktien zum Börsenhandel verpflichtet, weder Aktien der Gesellschaft noch Rechte, die zur Wandlung in oder Bezug von Aktien der Gesellschaft berechtigen, anzubieten oder zu veräußern. Ausgenommen sind außerbörsliche Geschäfte, Veräußerungen an mit der Schaeffler KG verbundene Unternehmen und die Veräußerung im Zuge eines öffentlichen Übernahmeangebots, jeweils unter der Voraussetzung, dass sich der jeweilige Erwerber vergleichbaren Verpflichtungen unterwirft. Ausgenommen ist auch die Übertragung des Eigentums an den Aktien für den Fall der Verwertung des Pfandrechts an den Aktien durch die Pfandgläubiger. Die M.M.Warburg & CO KGaA, Hamburg, und die B. Metzler seel. Sohn & Co. KGaA, Frankfurt am Main, sind für einen Zeitraum von sechs Monaten seit Zulassung der neuen Aktien zum Börsenhandel vergleichbare Veräußerungsbeschränkungen eingegangen.

   Andere Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen, auch solche aus Vereinbarungen zwischen Gesellschaftern, bestehen nach Kenntnis des Vorstands nicht.

3. Zu den direkten Beteiligungen am Kapital, die 10 vom Hundert der Stimmrechte überschreiten (gemeldete Beteiligungshöhe) wird auf die Angaben im Anhang, Kapitel Nr. 39, Mitteilungen nach dem WpHG verwiesen.

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 gemäß § 4 Abs. 2 der Satzung ermächtigt, das Grundkapital bis zum 22. April 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zu einem Betrag von 66 Mio € gegen Ausgabe neuer Aktien zu erhöhen.

b) Der Vorstand ist gemäß § 4 Abs. 3 der Satzung ermächtigt, das Grundkapital bis zum 23. April 2012 mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zu einem Betrag von 70,6 Mio € gegen Ausgabe neuer Aktien zu erhöhen.

c) Der Vorstand ist durch Hauptversammlungsbeschluss vom 5. Mai 2006 und den diesen ändernden Hauptversammlungsbeschluss vom 25. April 2008 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 4. Mai 2011 Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen bis zu einem Gesamtbetrag von 4,5 Mrd € und nach näherer Maßgabe der genannten Ermächtigungsbeschlüsse auszugeben. Im Zusammenhang damit hat die Hauptversammlung ein bedingtes Kapital von bis zu 111,5 Mio € beschlossen. Sollte der Vorstand aufgrund der Ermächtigung Options- und Wandelschuldverschreibungen begeben, wären neue Aktien nach Maßgabe der Bedingungen dieser Schuldverschreibungen auszugeben.

d) Der Vorstand ist durch Hauptversammlungsbeschluss vom 25. April 2008 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 4. Mai 2011 Wandel-, Options- und/oder Gewinnschuldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu 1,5 Mrd € zu begeben. In diesem Zusammenhang hat die Hauptversammlung ein bedingtes Kapital in Höhe von 37,5 Mio € beschlossen. Sollte der Vorstand aufgrund dieser Ermächtigung Wandel-, Options- oder Gewinnschuldverschreibungen begeben, wären neue Aktien nach Maßgabe der Bedingungen dieser Schuldverschreibungen auszugeben.

e) Der Vorstand ist durch Hauptversammlungsbeschluss vom 23. April 2009 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 22. April 2014 Wandel-, Options- und/oder Gewinnschuldverschreibungen sowie andere Finanzinstrumente im Gesamtnennbetrag von bis zu 0,85 Mrd € zu begeben. In diesem Zusammenhang hat die Hauptversammlung ein bedingtes Kapital in Höhe von 43,5 Mio € beschlossen. Sollte der Vorstand aufgrund dieser Ermächtigung Wandel-, Options- oder Gewinnschuldverschreibungen oder ähnliche Finanzinstrumente begeben, wären neue Aktien nach Maßgabe der Bedingungen dieser Schuldverschreibungen auszugeben.

f) Schließlich ist der Vorstand befugt, neue Aktien an die Bezugsberechtigten aus den von der Hauptversammlung beschlossenen Aktienoptionsplänen 2004 und 2008 nach Maßgabe der Bedingungen dieser Aktienoptionspläne auszugeben.

7.2 Der Vorstand darf Aktien nur unter den in § 71 AktG normierten Voraussetzungen zurückkaufen. Eine Ermächtigung durch die Hauptversammlung gemäß § 71 Absatz 1 Nummer 8 AktG ist dem Vorstand nicht erteilt.

8. Es bestehen folgende wesentliche Vereinbarungen, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels bei der Continental AG stehen:

Der im August 2007 im Zusammenhang mit dem Erwerb der Siemens VDO Automotive AG geschlossene und mit Vereinbarungen vom 23. Januar 2009 und 18. Dezember 2009 geänderte 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. Auch der 600,0 Mio € Kreditvertrag mit der Europäischen Investitionsbank sieht das Recht der Bank vor, im Falle eines „Change-of-Control-Ereignisses" eine Erörterung der Situation und bei fruchtlosem Ablauf einer Verhandlungsfrist die vorzeitige Rückzahlung zu verlangen. Die Begriffe „Kontrolle" und „Change-of-Control-Ereignis" sind als das Halten von mehr als 50 % der Stimmrechte sowie als Abschluss eines Beherrschungsvertrages im Sinne von § 291 AktG durch Continental AG als beherrschter Gesellschaft definiert. 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. Darüber hinaus hat Michelin in diesem Fall das Recht, die Mehrheit an der MC Projects B.V. zu erwerben und die MC Projects B.V. zu veranlassen, ihre Minderheitsbeteiligung am Produktionsbetrieb der Barum Continental s. r. o. in Otrokovice, Tschechische Republik, auf 51 % zu erhöhen. Im Fall eines solchen Kontrollwechsels und der Ausübung dieser Rechte könnten sich Einbußen in den Umsatzerlösen der Reifen-Divisionen und Einschränkungen bei den ihnen zur Verfügung stehenden Produktionskapazitäten 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 einschließlich 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 18 ff. zu finden ist. Der Vergütungsbericht ist Teil des Lageberichts.

Nachtragsbericht

Bis zum 8. Februar 2010 ergaben sich keine Ereignisse oder Entwicklungen, die zu einer wesentlichen Änderung des Ausweises oder Wertansatzes der einzelnen Vermögenswerte und Schuldenposten zum 31. Dezember 2009 geführt hätten.

Kapitalerhöhung
Am 6. Januar 2010 beschloss der Vorstand der Continental AG mit Zustimmung des Aufsichtsrats eine Erhöhung des Grundkapitals von 432.655.316,48 € um nominell 79.360.000,00 € auf 512.015.316,48 € durch Ausgabe von 31.000.000 neuen Aktien aus genehmigtem Kapital (Genehmigtes Kapital 2007).

Die Kapitalerhöhung wurde in Form eines Bezugsangebots an die Aktionäre der Continental AG durchgeführt. Hierbei wurden durch ein Bankenkonsortium unter Führung von Deutsche Bank AG, Goldman Sachs International und J.P. Morgan Securities Ltd. in einem ersten Schritt am 6. Januar 2010 im Rahmen einer Privatplatzierung 24,55 Mio Aktien bei institutionellen Anlegern platziert. Am 12. Januar wurden im Rahmen eines Accelerated Bookbuilt Offering weitere 6,45 Mio Aktien bei institutionellen Anlegern zu einem Preis von 40,00 € platziert. Aufgrund der Ausübung der Bezugsrechte durch die Streubesitzaktionäre wurde die Zuteilung um 3,4 Mio Aktien verringert. Neben den genannten Instituten wurde die Kapitalerhöhung auch durch BNP Paribas, CALYON und HSBC Trinkaus begleitet.

Die Aktionäre konnten vom 12. Januar bis einschließlich 25. Januar 2010 ihre Bezugsrechte ausüben und zwei neue Aktien für je elf alte Aktien beziehen. Der Börsenhandel der Bezugsrechte an der Frankfurter Wertpapierbörse fand vom 12. Januar 2010 bis (einschließlich) 21. Januar 2010 statt. Die neuen Aktien sind ab dem Geschäftsjahr 2009 voll dividendenberechtigt.

Am 26. Januar 2010 teilte Continental mit, dass mehr als 99 % der Streubesitzaktionäre von ihrem Bezugsrecht Gebrauch machten und insgesamt ein Brutto-Emissionserlös von 1,1 Mrd € erzielt wurde. Die Kapitalerhöhung diente der Rückführung von Verbindlichkeiten der Continental AG aus dem VDO-Kredit.

Die größten Aktionäre der Continental AG, die 88,9 % des Grundkapitals der Gesellschaft vor der Kapitalerhöhung repräsentierten (Schaeffler KG 49,9 %, M.M.Warburg & CO KGaA 19,5 %, B. Metzler seel. Sohn & Co. Holding AG 19,5 %) hatten dabei unwiderruflich gegenüber dem Bankenkonsortium erklärt, ihre Bezugsrechte nicht auszuüben und nicht an Dritte zu übertragen. Mit Abschluss des Bezugsangebots hielten die vorgenannten Großaktionäre rechnerisch insgesamt 75,1 % am erhöhten Grundkapital der Continental AG. Der Freefloat der Continental Aktie stieg somit auf 24,9 %.

Am 14. Januar 2010 startete die Einbeziehung der neuen Aktien in den Handel am regulierten Markt der Wertpapierbörsen von Frankfurt, Hannover/Hamburg und Stuttgart. Die Lieferung und Abrechnung der im Bezugsangebot bezogenen bzw. sonstigen nicht bezogenen neuen Aktien erfolgte am 28. Januar 2010.

Verkauf der VDO Automotive Huizhou Co. Ltd.
Anfang Februar 2010 wurde die unter den zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerten ausgewiesene Beteiligung an der Siemens VDO Automotive Huizhou Co. Ltd. an die Desay Industry Development Limited verkauft. Der Erlös vor Quellensteuern beträgt 27,4 Mio €. Die Auswirkungen aus der finalen Kaufpreisabrechnung sind unwesentlich.

Abhängigkeitsbericht

Schlusserklärung zum Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG

Die Continental AG war im Geschäftsjahr 2009 ein von der Schaeffler KG, Herzogenaurach, abhängiges Unternehmen i. S. d. § 312 AktG. Der Vorstand der Continental AG hat deshalb gemäß § 312 Abs. 1 AktG einen Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgestellt, der die folgende Schlusserklärung enthält:

„Wir erklären, dass die Gesellschaft bei den im Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009 nach den Umständen, die in dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen oder Maßnahmen getroffen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten hat. In dem Umfang, in dem die Gesellschaft hierdurch benachteiligt worden ist, wurde ihr vor Ablauf des Geschäftsjahres 2009 ein Rechtsanspruch auf einen adäquaten Vorteil eingeräumt. Dadurch, dass Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, ist die Gesellschaft nicht benachteiligt worden."

Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB ist den Aktionären auf unserer Internetseite zugänglich: www.continental-corporation.com.

Risikobericht

Im Rahmen des Risikomanagements wird die Gesamtrisikosituation von Continental konzernweit analysiert und gesteuert.

Continental ist vielfältigen Risiken ausgesetzt, die das Geschäft negativ beeinflussen und im Extremfall den Bestand des Unternehmens gefährden könnten. Überschaubare Risiken akzeptieren wir, wenn die ihnen gegenüberstehenden Chancen eine nachhaltige Wertsteigerung erwarten lassen. Zurzeit sind keine bestandsgefährdenden Risiken erkennbar, deren Eintritt wahrscheinlich ist.

Risikomanagement und internes Kontrollsystem
Mit Inkrafttreten des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes müssen erstmals für das Geschäftsjahr 2009 die wesentlichen Merkmale des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess beschrieben werden (§§ 289, Abs. 5, 315 Abs. 2 HGB). In die Berichterstattung sind alle Teile des Risikomanagementsystems und des internen Kontrollsystems einzubeziehen, die einen wesentlichen Einfluss auf den Jahres- und Konzernabschluss haben können.

Um Risiken rechtzeitig zu erkennen, ihre Ursachen zu analysieren, sie zu bewerten und zu vermeiden oder zumindest zu minimieren, existiert ein konzernweites, einheitliches Risikomanagementsystem. Es regelt die Identifikation, Erfassung, Bewertung, Dokumentation und Berichterstattung von Risiken und ist in die Strategie-, Planungs- und Budgetierungsprozesse des Unternehmens integriert. Durch die Einbindung des Risikomanagements in die Management- und Reportingsysteme stellt Continental sicher, dass das Risikomanagement integraler Bestandteil der Geschäftsprozesse im Konzern ist.

Damit wir in unserem komplexen Geschäftsumfeld als Unternehmen erfolgreich agieren können, hat die Continental AG auch ein effektives und integriertes internes Kontrollsystem geschaffen, das in seiner Gesamtheit alle relevanten Geschäftsprozesse umfasst. Das interne Kontrollsystem bildet einen integralen Bestandteil des Risikomanagementsystems. Daher erfolgt eine zusammengefasste Darstellung. Das interne Kontrollsystem umfasst Berichterstattungen für den Aufsichtsrat, den Prüfungsausschuss (Audit Committee), den Vorstand und das Compliance & Risk Committee und ist in Umfang und Ausgestaltung an den unternehmensspezifischen Anforderungen ausgerichtet.

Continental hat ihre Grundwerte und ethischen Normen wie Integrität, Ehrlichkeit und Gesetzestreue im Verhaltenskodex, den BASICS und den Corporate Governance-Grundsätzen festgehalten. An diesen Grundwerten orientiert sich die Unternehmenskultur. Zusätzlich wurden in den letzten Jahren diverse interne Verfahrensrichtlinien sowie dazugehörige Handlungsanweisungen (Instruction Letters) in Kraft gesetzt sowie ein Handbuch zur Rechnungslegung und Finanzberichterstattung verfasst. Mithilfe dieser Regelungen, Richtlinien und Handlungsanweisungen sollen Verletzungen anwendbarer rechtlicher Vorschriften vermieden und deren Einhaltung im Rahmen unserer operativen Tätigkeiten sichergestellt werden.

Wesentliche Elemente der Steuerungssysteme sind die klare Zuordnung von Verantwortlichkeiten und systemimmanente Kontrollen bei der Abschlusserstellung. Das Vier-Augen-Prinzip und die Funktionstrennung sind dabei grundlegende Merkmale der Kontrolle. Darüber hinaus stellt die Geschäftsleitung der Continental durch Richtlinien zur Abschlusserstellung und Bilanzierung, angemessene Zugriffsberechtigungen in den IT-Systemen sowie Regelungen zur Einbeziehung von internen und externen Spezialisten eine gesetzeskonforme Rechnungslegung sicher.

Verantwortlich für das Risikomanagementsystem und das interne Kontrollsystem ist der Vorstand. Aufsichtsrat und Prüfungsausschuss überwachen und prüfen ihre Wirksamkeit.

Die Systeme des Risikomanagements sowie die des internen Kontrollsystems umfassen alle für den Konzernabschluss wesentlichen Tochtergesellschaften mit ihren rechnungslegungsrelevanten Prozessen.

Risikoerkennung und -bewertung
Die Verantwortung zur Erkennung und Bewertung wesentlicher Risiken ist innerhalb der Continental AG auf verschiedene Ebenen und Organisationseinheiten verteilt.

Zur Risikoerkennung, -bewertung und -berichterstattung analysiert das Management jeder Konzerneinheit die wesentlichen Risiken, die in seinen Bereich fallen. Hierfür kann das lokale Management auf verschiedene Instrumente zurückgreifen wie z. B. lokale Betriebsorganisationshandbücher, zentral entwickelte funktionsspezifische Fragebögen oder auch die Prozess- und Kontrollbeschreibungen des Compliance@Continental Systems, die im Rahmen der Umsetzung der Anforderungen der Neufassung der 8. EU Richtlinie für alle wesentlichen Gesellschaften entwickelt wurden. Hier werden die wesentlichen Geschäftsprozesse (Purchase to Pay, Order to Cash, HR, Asset Management und IT-Berechtigungen) quartalsweise kontrolliert und auf ihre Effizienz hin untersucht.

Die Konzernfunktionen wie z. B. Personal, Qualität, Recht, Einkauf oder Systeme & Standards führen zusätzlich Prüfungen zur Umsetzung der jeweiligen Konzernrichtlinien durch und analysieren die betroffenen Prozesse hinsichtlich Effizienz und potenzieller Schwachstellen. Ziel ist hier, die Einhaltung der Richtlinien zu überwachen, potenzielle Risiken in den Prozessen zu erkennen und die Standardisierung der operativen Prozesse zu unterstützen.

Ergänzend zu den durch das lokale Management sowie die Konzernfunktionen durchgeführten Risikoassessments werden bei der Continental AG weitere Überprüfungen durch die interne Revision durchgeführt.

Um allen Mitarbeitern innerhalb des Konzerns die Möglichkeit zu geben, Verstöße gegen die Grundwerte und ethischen Normen wie Integrität, Ehrlichkeit sowie Gesetzestreue zu melden, hat die Continental AG eine Compliance & Anti Korruptionshotline eingerichtet. Über die Hotline können anonym Informationen zu jeglicher Art von potenziellen Rechtsverletzungen, wie z. B. Diebstahl, Bestechungen oder kartellrechtswidriges Verhalten, aber auch Manipulation im Rahmen der Rechnungslegung oder Verstöße gegen den Datenschutz mitgeteilt werden. Hinweise an diese Hotline gehen bei der Konzernrevision ein und werden dort geprüft und weiter verfolgt.

Die in dem beschriebenen Rahmen erkannten Risiken werden nach vorgegebenen Kriterien zugeordnet und bewertet. Die Bewertung eines Risikos bemisst sich in der Regel danach, inwieweit es das operative Ergebnis der Einheit negativ beeinflussen könnte.

Die Beurteilung der Risiken und deren Auswirkung auf die Rechnungslegung erfolgt unter Berücksichtigung ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit sowie deren Auswirkung auf Umsatz, EBIT oder Bilanzsumme.

Risikoberichterstattung

Entsprechend der Risikobewertung ist auch die Berichterstattung der identifizierten und bewerteten Risiken verschiedenen organisatorischen Ebenen zugeordnet.

Die Geschäftseinheiten berichten auf Basis einer umfassenden Risikoinventur im Rahmen des monatlichen Reporting über die Veränderungen gemeldeter Risiken und über neue Entwicklungen, die zur Entstehung wesentlicher Risiken führen könnten. Kommt es zu neuen, wesentlichen Risiken außerhalb der Regelberichterstattung, sind sie umgehend zu melden. Hierunter fallen auch die Risiken, die im Rahmen der Audits der Konzernfunktionen identifiziert worden sind. Um Ursachen möglicher Risiken frühzeitig zu erkennen, analysiert das zentrale Controlling die im Rahmen des Reporting genannten Kennzahlen zusätzlich auf Konzern- und Divisionsebene.

Die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems wird in wesentlichen Bereichen durch Effektivitätstests der berichtenden Einheiten beurteilt. Die Ergebnisse der Effektivitätstest sind quartalsweise in den Berichterstattungssystemen des Continental-Konzerns zu erfassen und werden anschließend durch das Konzernmanagement beurteilt. Bei Schwächen leitet das Konzernmanagement die erforderlichen Maßnahmen ein.

Der Vorstand von Continental wird durch das Compliance & Risk Committee regelmäßig über bestehende Risiken, deren Bewertung sowie die ergriffenen Maßnahmen informiert. Des Weiteren erfolgt eine Berichterstattung an die Managementebenen unterhalb des Vorstands in Abhängigkeit ihres Verantwortungsbereichs. Auch der Aufsichtsrat und der Prüfungsausschuss werden regelmäßig über die wesentlichen Risiken, Kontrollschwächen und ergriffenen Maßnahmen informiert. Darüber hinaus soll der Abschlussprüfer dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats über Schwächen im rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystem berichten, die der Abschlussprüfer im Rahmen seiner Prüfungstätigkeit festgestellt hat.

Risikosteuerung
Für jedes identifizierte und als erheblich bewertete Risiko leitet das verantwortliche Management geeignete Gegenmaßnahmen ein, die auch in den Reportingsystemen dokumentiert werden. Die identifizierten Risiken werden durch das Compliance & Risk Committee auf Konzernebene überwacht und konsolidiert. Es berichtet dem Vorstand regelmäßig und empfiehlt ggf. 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. Die interne Revision überprüft regelmäßig den Risikomanagementprozess, wodurch dessen Effizienz und Weiterentwicklung sichergestellt ist.

Wesentliche Risiken

Finanzrisiken

Continental ist einer Reihe von Risiken in Zusammenhang mit dem VDO-Kreditvertrag ausgesetzt.
Zur Finanzierung der Übernahme der Siemens VDO Automotive AG („Siemens VDO“) 2007 schloss Continental mit einem aus 39 Kreditgebern bestehenden Bankenkonsortium eine Vereinbarung über syndizierte Kredite in Höhe von 13,5 Mrd € ab, die zuletzt am 18. Dezember 2009 geändert und erneuert wurde („VDO-Kreditvertrag“). Die im Rahmen dieses Vertrages bereitgestellten Kredite und Kreditzusagen belaufen sich per 31. Dezember 2009 auf insgesamt 11,0 Mrd €. Nach dem VDO-Kreditvertrag muss Continental neben anderen Pflichten bestimmte finanzielle Kennzahlen einhalten (Financial Covenants), insbesondere eine Verschuldungsobergrenze (errechnet als Verhältnis zwischen den konsolidierten Netto-Finanzschulden und dem konsolidierten EBITDA) und einer Untergrenze für das Verhältnis zwischen dem konsolidierten EBITDA von Continental und dem konsolidierten Netto-Zinsaufwand (Zinsdeckungsverhältnis). Die Kennzahl für die maximale Verschuldung reduziert sich stufenweise von 4,75 für den am 31. Dezember 2009 beendeten Bezugszeitraum auf 3,00 für den am 30. Juni 2012 endenden Bezugszeitraum. Das Zinsdeckungsverhältnis darf für die bis zum 31. März 2011 endenden Bezugsperioden 2,25 und für die danach endenden Bezugsperioden 2,50 nicht unterschreiten. Aufgrund der anhaltend unsicheren Wirtschaftsentwicklung und deren möglichen weiteren Auswirkungen auf die Geschäftsaktivitäten und die Ertragslage der Continental sowie infolge weiterer, nachstehend dargelegter Markt- und operativer Risiken ist es Continental u. U. nicht möglich, die oben beschriebenen Kennzahlen einzuhalten. Sollte Continental gegen eine dieser Verpflichtungen verstoßen, sind die Kreditgeber berechtigt, die Kredite vorzeitig fällig zu stellen. In diesem Fall werden die im Rahmen des VDO-Kreditvertrags in Anspruch genommenen Kredite unverzüglich zur Rückzahlung fällig und/oder sämtliche Kreditzusagen werden aufgehoben.

Tranche B aus dem VDO-Kreditvertrag in Höhe von insgesamt 3,5 Mrd € wird im August 2010 zur Rückzahlung fällig. Einen Teil dieser Verbindlichkeit hat das Unternehmen aus dem Emissionserlös in Höhe von rund 1,1 Mrd € aus der im Januar 2010 abgeschlossenen Kapitalerhöhung bereits zurückgeführt. Zur Refinanzierung des Restbetrags in Höhe von knapp 2,5 Mrd € hat Continental am 18. Dezember 2009 mit einem Teil der kreditgebenden Banken, die sich bereits unter dem VDO-Kreditvertrag engagiert haben, eine sogenannte „Forward Start Facility“ vereinbart, d. h., einen Kredit, den Continental, soweit erforderlich, zum Zeitpunkt der Fälligkeit der Tranche B zu bereits jetzt festgelegten Konditionen in Anspruch nehmen kann.

Der Kreditrahmen der Forward Start Facility beläuft sich auf bis zu 2,5 Mrd €. Die Bedingungen und Konditionen entsprechen im Wesentlichen denen des VDO-Kreditvertrags.

Im August 2012 werden Tranche C über insgesamt 5,0 Mrd € sowie ausstehende Beträge unter dem revolvierenden Kredit aus dem VDO-Kreditvertrag über insgesamt 2,5 Mrd € und der im Rahmen der Forward Start Facility in Anspruch genommene Kredit zur Rückzahlung fällig. In Anbetracht der deutlichen Herabstufung des Kreditratings von Continental seit 2008 sowie der Tatsache, dass Non-Investment-Grade-Emittenten an den Anleihemärkten derzeit mit hohen Risikoaufschlägen gehandelt werden, könnte eine Refinanzierung des dann fälligen Gesamtbetrags fehlschlagen, sodass es Continental nicht möglich wäre, ihn zurückzuzahlen. Zudem könnte eine Refinanzierung dieser Verbindlichkeiten mittels einer weiteren Bankfinanzierung oder an den Kapitalmärkten (soweit überhaupt möglich) den Nettozinsaufwand von Continental wesentlich erhöhen.

Darüber hinaus tritt nach den Kreditverträgen auch im Falle eines „Kontrollwechsels“ bei der Continental AG eine Rückzahlungsverpflichtung ein. Ein Kontrollwechsel tritt nach den Kreditverträgen dann ein, wenn eine Per-

son oder gemeinsam handelnde Personen (gemäß § 2 Abs. 5 des deutschen Wertpapiererwerbs- und Übernahmegesetzes; WpÜG) mehr als 50 % der Stimmrechte der Gesellschaft erwerben oder mittels eines Beherrschungsvertrags gemäß § 291 AktG die Kontrolle über die Gesellschaft übernehmen. In diesem Fall kann jeder Kreditgeber die Rückzahlung seines Anteils an allen ausstehenden Krediten zuzüglich Zinsen und aller anderen im Rahmen der Kreditverträge aufgelaufenen Beträge verlangen. Ein Kontrollwechsel könnte insbesondere dann eintreten, wenn die Anteile der Schaeffler KG, Herzogenaurach, am stimmberechtigten Grundkapital der Gesellschaft durch die Übernahme weiterer Anteile durch Schaeffler oder dadurch auf über 50 % ansteigen, dass Schaeffler als gemeinsam mit anderen Aktionären der Gesellschaft handelnd erachtet wird, oder wenn zwischen Schaeffler und der Gesellschaft ein Beherrschungsvertrag gemäß § 291 AktG geschlossen wird. Die hier beschriebenen Kredite könnten außerdem unverzüglich fällig gestellt werden, wenn nach anderen Finanzierungsvereinbarungen für eine Verschuldung von insgesamt mehr als 75,0 Mio € ein Kündigungsgrund eintritt.

Continental sieht sich infolge ihres relativ hohen Verschuldungsgrads und der Verwerfungen an den Finanzmärkten erheblichen Liquiditätsrisiken ausgesetzt.

Continental steht aufgrund der aktuellen Wirtschaftskrise, der angespannten Kreditmärkte und ihrer bestehenden finanziellen Verbindlichkeiten erheblichen Liquiditätsrisiken gegenüber. Während Continental weiterhin eine relativ hohe Verschuldung aufweist (Netto-Finanzschulden zum 31. Dezember 2009 von 8.895,5 Mio €), ist es für die Gesellschaft aufgrund der angespannteren Lage an den Kreditmärkten (u. a. auch an den Märkten für Hochzins-Anleihen) schwieriger geworden, Finanzierungen zu wirtschaftlich angemessenen Bedingungen zu erhalten. Zudem ist es Continental aufgrund ihrer Rating-Herabstufung im Juni und im August 2009 u. U. nicht mehr möglich, ihre Factoring-Programme fortzuführen, in deren Rahmen bisher Forderungen an Banken verkauft wurden, oder Hochzins-Anleihen auszugeben.

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit, die laufenden Barmittel, vorhandene externe Finanzierungsquellen und der Emissionserlös aus der Kapitalerhöhung reichen u. U. nicht zur Deckung des künftigen Kapitalbedarfs von Continental aus. Zudem wirken sich Störungen an den Finanzmärkten wie beispielsweise Insolvenz oder Restrukturierung einer Reihe von Finanzinstituten sowie die generell eingeschränkte Verfügbarkeit von Liquidität negativ auf die Verfügbarkeit und Kosten zusätzlicher Finanzierungen für Continental aus und könnten zudem die Verfügbarkeit bereits arrangierter oder zugesagter Finanzmittel einschränken. Des Weiteren könnte die Liquidität von Continental dann beeinträchtigt werden, wenn ihre Zulieferer ihre Zahlungsbedingungen verschärfen oder die Kunden ihre regulären Zahlungsziele überziehen.

Das Kreditrating von Continental wurde in der jüngsten Vergangenheit mehrfach herabgestuft und könnte weiter gesenkt werden.

Durch die Übernahme von Siemens VDO im Jahre 2007 haben sich die Netto-Finanzschulden der Continental beträchtlich erhöht. Infolgedessen hat sich auch das Verhältnis des Eigen- zum Fremdkapital deutlich verschlechtert. Die Auswirkungen der Finanzkrise und der daraus folgenden wirtschaftlichen Abwärtsentwicklung auf Geschäft und Ertragslage der Continental und die außerordentlichen Goodwill-Abschreibungen in den Divisionen Powertrain, Interior und Chassis & Safety, haben die Eigenkapitalquote der Continental 2008 und 2009 weiter verringert. Diese Entwicklungen sowie die Ungewissheit bzgl. der Auswirkungen der Kapitalbeteiligung von Schaeffler auf die Strategie und Kreditqualität von Continental haben dazu geführt, dass Continental von den Ratingagenturen von BBB+ (Standard & Poor's) und Baa1 (Moody's) im Juni 2007 – jeweils mit stabiler Prognose – im August 2009 auf „B+ Creditwatch Negative“ (Standard + Poor's) bzw. „B1 (Moody's) Negative Outlook“ – herabgestuft wurde. Aufgrund der in den vergangenen Jahren erfolgten Herabstufung der Bonität fällt es Continental inzwischen schwerer, sich zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen zu refinanzieren. So könnte die Herabstufung beispielsweise dazu führen, dass Continental ihre Factoring-Programme nicht mehr fortführen kann, in deren Rahmen sie in der Vergangenheit Forderungen aus Lieferungen und Leistungen an Banken verkauft hat. Ebenso könnte dadurch die Ausgabe von Hochzins-Anleihen nicht mehr möglich sein. Da eine baldige deutliche Erholung der Weltwirtschaft und der Produktion im Automobilsektor ungewiss ist, könnte das Kreditrating von Continental noch weiter herabgestuft werden. Eine derartige Herabstufung könnte sich für Continental nachteilig auf die Möglichkeiten der Mittelbeschaffung sowie auf die Finanzierungskosten und den Zinsaufwand auswirken. Eine weitere Senkung des Kreditratings könnte zudem die Liquiditätslage der Gesellschaft beeinträchtigen, wenn Zulieferer aus diesem Grund ihre Zahlungskonditionen gegenüber Continental

verändern, indem sie beispielsweise auf Vorauszahlung bestehen. Diese negativen Folgen könnten dadurch verschärft werden, dass Kreditversicherer die Deckung der Lieferantenverbindlichkeiten von Continental weiter einschränken. Eine weitere Herabstufung des Kreditratings könnte darüber hinaus bewirken, dass die Kunden von Continental ihre regulären Zahlungsziele überziehen oder ihre Geschäftsbeziehungen sogar aufkündigen und sich anderen Zulieferern zuwenden.

Die sonstigen Finanzierungsvereinbarungen von Continental beinhalten restriktive Verpflichtungen und Bestimmungen bzgl. eines Kontrollwechsels; zudem ist davon auszugehen, dass auch künftige Kreditverpflichtungen solche Bestimmungen enthalten werden.
Neben den mit dem VDO-Kreditvertrag und der Forward Start Facility verbundenen Risiken bestehen für Continental auch Risiken in Verbindung mit anderen Finanzierungsvereinbarungen des Unternehmens [insbesondere ein Kredit der Europäischen Investitionsbank („EIB"), der sich zum Jahresende 2009 auf 400,0 Mio € beläuft, und ein Schuldscheindarlehen von 110,0 Mio €]. Diese weiteren Finanzierungsvereinbarungen enthalten ebenfalls zahlreiche Bedingungen, die Continental in ihrer operativen Handlungsfähigkeit einschränken und die Einhaltung bestimmter Finanzkennzahlen verlangen, sowie Bestimmungen für den Fall eines Kontrollwechsels. Nach den Bedingungen des Kreditvertrags mit der EIB tritt ein Kontrollwechsel ebenfalls ein, wenn eine Person oder gemeinsam handelnde Personen (gemäß § 2 Abs. 5 WpÜG) mehr als 50 % der Stimmrechte der Gesellschaft erwerben oder mittels eines Beherrschungsvertrags gemäß § 291 AktG die Kontrolle über die Gesellschaft übernehmen. In diesem Fall kann die EIB von der Gesellschaft Informationen über den Kontrollwechsel verlangen. Sieht sie dadurch ihre Interessen beeinträchtigt, kann sie die Rückzahlung des ausstehenden Kreditbetrags plus Zinsen innerhalb von 30 Tagen fordern.

Es ist davon auszugehen, dass alle von Continental künftig getätigten Kreditfinanzierungen ähnliche restriktive Auflagen und Bestimmungen für den Fall eines Kontrollwechsels enthalten werden. Sollte Continental einer dieser Verpflichtungen nicht nachkommen, oder tritt ein Kontrollwechsel ein, und gelingt es der Gesellschaft nicht, von den betreffenden Kreditgebern einen Verzicht auf Einhaltung der Verpflichtungen zu erwirken, könnte nach dem jeweiligen Kreditinstrument ein Kündigungsgrund gegeben sein, der dazu führt, dass der Kreditbetrag unverzüglich fällig gestellt wird. Darüber hinaus kann die EIB ihr Darlehen ebenfalls unverzüglich fällig stellen, wenn nach anderen Finanzierungsvereinbarungen über mehr als 40,0 Mio € ein Kündigungsgrund eintritt.

Continental ist Risiken in Verbindung mit Zinsänderungen und Zinssicherungsmaßnahmen ausgesetzt.
Continental ist Risiken in Verbindung mit Veränderungen der variablen Zinssätze ausgesetzt, da eine Reihe ihrer Kredite (insbesondere die im Rahmen des VDO-Kreditvertrags in Anspruch genommenen) variabel verzinst werden. Aus diesem Grund hätte eine Erhöhung oder Senkung der Zinsen Auswirkungen auf den laufenden Zinsaufwand und die künftigen Refinanzierungskosten von Continental. Diese Risiken werden im Rahmen des Zinsmanagements bewertet, eingeschätzt und durch den Einsatz von derivativen Zinssicherungsinstrumenten gesteuert. Um das Risiko aus Zinsschwankungen zu verringern, sicherte Continental 2008 einen großen Teil der im August 2012 fälligen Tranche C aus dem VDO-Kreditvertrag ab (insgesamt ein Kreditvolumen von 3,125 Mrd € zum Durchschnittssatz von 4,19 % plus Marge). Allerdings hängt die künftige Nutzung derivativer Zinssicherungsinstrumente generell von der Verfügbarkeit adäquater Kreditlinien ab. Aktuell wird diese Verfügbarkeit zusätzlicher Kreditlinien durch die Störungen an den Finanzmärkten, durch die Finanzschulden von Continental sowie durch die Herabstufung ihres Kreditratings beeinträchtigt. Infolgedessen könnte es Continental künftig unmöglich sein, weitere derivative Finanzinstrumente zu nutzen, was die Zinssicherungsstrategie der Gesellschaft letztendlich negativ beeinflussen könnte. Darüber hinaus könnten alle in Form von derivativen Finanzinstrumenten durchgeführten Zinssicherungstransaktionen zu Verlusten führen, was zum Teil auf die in einigen Fällen erheblichen Kosten dieser Sicherungsinstrumente zurückzuführen ist.

Marktrisiken

Continental ist in Verbindung mit dem weltwirtschaftlichen Abschwung erheblichen Risiken ausgesetzt.
Continental generiert einen großen Teil (ca. 67 %) ihres Umsatzes mit Automobilherstellern („Original Equipment Manufacturers"; „OEM"). Der übrige Continental-Umsatz wird auf den Ersatz- oder Industriemärkten erzielt, vor allem über das Ersatzgeschäft für Pkw-, Van- sowie Lkw-Reifen und, in geringerem Umfang, in den nicht zum Kfz-Bereich gehörenden Endmärkten der anderen Divisionen.

Seit Beginn der weltweiten Wirtschaftskrise sind der Verkauf und die Produktion von Kraftfahrzeugen stark zurückgegangen, was zu einem deutlichen Nachfragerückgang bei den Produkten von Continental auf Seiten ihrer OEM-Kunden geführt hat. Die Wirtschaftskrise könnte sich noch verschärfen oder länger anhalten als erwartet. Infolgedessen könnte die Automobilproduktion weiter zurückgehen oder über längere Zeit auf dem aktuell niedrigen Niveau verharren. Bei einer anhaltenden Schwäche oder einer Verschlechterung der weltweiten Automobilmärkte oder auch der Märkte für Verbraucherkredite muss Continental mit Umsatz- und Ertragseinbußen rechnen. Darüber hinaus wurden ca. 40 % des Konzernumsatzes 2009 von Continental durch die fünf größten OEM-Kunden (BMW, Ford, Daimler, VW und General Motors) generiert. Stark gesunkene Produktionszahlen, eine Liquiditätsverknappung und gestiegene Kapitalkosten haben dazu geführt, dass einige OEM in eine deutliche finanzielle Schieflage geraten sind und zu Restrukturierungsmaßnahmen bis hin zur Reorganisation nach Insolvenzrecht gezwungen waren. Der Erfolg dieser Restrukturierungen ist nicht sicher. Sollte Continental einen oder mehrere ihrer OEM-Kunden verlieren oder sollten Zulieferverträge vorzeitig gekündigt werden, könnten die von Continental zur Lieferung dieser Produkte getätigten Anfangsinvestitionen oder gegen den betreffenden Kunden noch ausstehende Forderungen ganz oder teilweise verloren gehen. In vielen für Continental wichtigen Märkten wurden 2009 staatlich geförderte „Abwrackprogramme“ eingeführt [beispielsweise das Car Allowance Rebate System (CARS) in den USA oder die Umweltprämie in Deutschland], die Autobesitzern wirtschaftlichen Anreiz zur Verschrottung älterer Fahrzeuge beim Kauf von Neuwagen bieten sollten. Diese Programme, deren Zweck es ist, die Wirtschaft durch die Ankurbelung des Fahrzeugverkaufs wieder in Schwung zu bringen, sind inzwischen ausgelaufen bzw. werden in Kürze auslaufen. Da diese Abwrackprogramme den Umsatz möglicherweise dadurch erhöht haben, dass in den relevanten Märkten die potenzielle Nachfrage künftiger Jahre vorgezogen und nicht nur schrittweise gesteigert wurde, könnte daraus kurzfristig ein Rückgang der Fahrzeugnachfrage entstehen, der wiederum negative Folgen auf die Produktionsvolumina hätte, von denen Continental abhängig ist. Des Weiteren sind auch die Ersatzteilmärkte für Pkw- und Van-Reifen von der weltweiten Rezession betroffen, was einen Rückgang bei der Nachfrage nach Pkw- und Van-Reifen verursacht hat. Gleichzeitig ist wegen der geringeren Frachtvolumina und der eingeschränkten Ausgaben der Kunden auch der Bedarf an Lkw-Ersatzreifen in den Hauptmärkten von Continental (Europa und NAFTA-Region) und damit die Nachfrage nach Produkten von Continental stark zurückgegangen. Zudem hat die globale Rezession einen Zusammenbruch der Lkw-Produktion weltweit verursacht, was einen starken Rückgang in der Nachfrage nach Lkw-Reifen von Continental durch die OEM-Kunden bewirkt und auch die Umsatzentwicklung der Divisionen ContiTech und Interior beeinträchtigt hat. Es ist ungewiss, ob und in welchem Umfang sich die weltweite Lkw-Produktion kurzfristig erholen wird.

Continental ist in einer zyklischen Branche tätig.
Die weltweite Fahrzeugproduktion und damit auch der Verkauf an OEM-Kunden (über den Continental derzeit ca. 67 % ihres Umsatzes generiert) sind zyklisch. Sie sind u. a. abhängig von den allgemeinen Konjunkturbedingungen sowie von den Konsumausgaben und -präferenzen, die von verschiedenen Faktoren wie beispielsweise den Kraftstoffkosten und der Verfügbarkeit von Verbraucherkrediten beeinflusst werden können. Infolge der schwankenden Produktionsvolumina in der Automobilindustrie ist auch die Nachfrage nach Produkten von Continental unregelmäßig, da sich OEM in der Regel gegenüber ihren Zulieferern nicht zu Mindestabnahmen oder Fixpreisen verpflichten. Die weitere Entwicklung in den von Continental bedienten Märkten ist schwer vorherzusagen, was auch Probleme bei der Planung der benötigten Produktionskapazitäten schafft. Da das Geschäft von Continental von hohen Fixkosten geprägt ist, riskiert die Gesellschaft eine ungenügende Auslastung ihrer Werke (insbesondere in der Automotive Group) oder aber Kapazitätsengpässe, sollten die Märkte, in denen Continental tätig ist, schneller als erwartet wachsen oder zurückgehen. Eine mangelnde Auslastung der Werke könnte zu Kosten für nicht ausgeschöpfte Kapazitäten, Abschreibungen auf Bestände und Verluste bei einzelnen Produkten infolge sinkender durchschnittlicher Verkaufspreise führen. Fallende Produktionsvolumina verursachen darüber hinaus einen Umsatz- und Margenrückgang sowie Ertragseinbußen.

Die Kfz-Zuliefererindustrie ist von intensivem Wettbewerb geprägt, der den Umsatz von Continental verringern oder die Verkaufspreise der Gesellschaft weiter unter Druck setzen könnte.
Die Kfz-Zuliefererindustrie zeichnet sich durch harten Wettbewerb und durch rapide technische Veränderungen, hohe Investitionen, einen intensiven Preisdruck seitens der Großkunden, Phasen des Überangebots und eine kontinuierliche Modernisierung von Prozesstechnologien und Fertigungseinrichtungen aus. Da OEM zu-

nehmend unter Innovations- und Kostendruck ihrer Wettbewerber stehen, versuchen sie, ihren Zulieferern sowohl in der Angebotsphase als auch während der Vertragslaufzeit Preiszugeständnisse abzuringen. Insbesondere erwarten die Fahrzeughersteller von ihren Zulieferern niedrigere Preise bei gleicher, teilweise auch umfangreicherer Funktionalität und konstant hoher Produktqualität. Würde es Continental nicht gelingen, die anhaltenden Preissenkungen durch mehr operative Effizienz und Kosteneinsparungen auszugleichen, könnte dies die Gewinnspannen beeinträchtigen. Zudem ist es möglich, dass Wettbewerber von Continental, vor allem aus dem asiatischen Raum, u. U. eine aggressive Preispolitik verfolgen und den Kunden günstigere Konditionen anbieten als Continental. Abgesehen davon sind die Märkte, in denen Continental operiert, durch einen Trend zur Konsolidierung gekennzeichnet. Eine zunehmende Konsolidierung unter den Wettbewerbern von Continental oder zwischen diesen und OEM-Kunden könnte den Wettbewerbern Größenvorteile bringen, Zugang zu einem umfassenderen Produktangebot verschaffen und den Umfang der ihnen zugänglichen Märkte vergrößern. Dadurch wiederum könnte Continental dazu gezwungen sein, erhebliche Einschnitte bei seinen Gewinnspannen und den Verlust von Marktanteilen infolge von Preisdruck hinzunehmen. Zudem könnten sich Wettbewerber durch Anteilsübernahmen Kontrolle oder Einfluss über Zulieferer oder Kunden von Continental sichern, was wiederum die Zulieferbeziehungen von Continental beeinträchtigen könnte.

Continental ist Preisschwankungen bei Rohstoffen, Elektronikbauteilen und Energie ausgesetzt.
Für die Divisionen der Automotive Group können sich insbesondere aus höheren Preisen für Stahl und Elektronikbauteile Kostensteigerungen ergeben, während die Divisionen der Rubber Group im Wesentlichen von der Entwicklung der Öl- und Naturkautschukpreise abhängig sind. In der jüngeren Vergangenheit waren die Stahl- und Elektronikpreise ebenso wie die Preise für Öl und Naturkautschuk weltweit Schwankungen ausgesetzt. Dennoch sichert Continental das Risiko steigender Preise bei Elektronikbauteilen oder Rohstoffen nicht mithilfe von derivativen Finanzinstrumenten ab. Sollte es dem Unternehmen nicht möglich sein, seine gestiegenen Kosten auszugleichen oder an die Kunden weiterzugeben, dann könnten diese Preiserhöhungen die Erträge von Continental wesentlich beeinträchtigen.

Zudem ist Continental infolge ihrer energieintensiven Produktionsabläufe auch von Veränderungen bei den Energiepreisen abhängig. Sollte es dem Unternehmen nicht gelingen, seine gestiegenen Energiekosten auszugleichen oder an Kunden weiterzugeben, könnten diese Preiserhöhungen wesentliche negative Auswirkungen auf die Ertragslage von Continental haben.

Continental generiert ihren Gesamtumsatz größtenteils in Europa, und hier insbesondere in Deutschland.
2009 erwirtschaftete Continental 63 % des Gesamtumsatzes in Europa, 29 % davon in Deutschland. Im Vergleich dazu wurden 18 % des Gesamtumsatzes 2009 in der NAFTA-Region, 14 % in Asien und 5 % in anderen Ländern generiert. Eine anhaltende Rezession in Europa und insbesondere in Deutschland könnte daher Geschäft und Ertragslage von Continental stärker beeinträchtigen als bei den Wettbewerbern. Zudem sind der Automobil- und der Reifenmarkt in Europa und in der NAFTA-Region zu einem großen Teil gesättigt. Continental strebt den Ausbau des Umsatzes in Schwellenländern an – vorrangig in Asien, um die Gefahren der starken Konzentration auf Europa und Deutschland zu mildern. Sollte die geografische Diversifizierung nicht gelingen, könnte dies negative Auswirkungen auf Geschäft und Finanz- und Ertragslage von Continental haben.

Continental ist Risiken in Verbindung mit Markttrends und -entwicklungen ausgesetzt, die den Mix der von OEM verkauften Fahrzeuge beeinflussen könnten.
Continental generiert ca. 67 % des Umsatzes bei OEM, vor allem innerhalb der Automotive Group. In der weltweiten Fahrzeugproduktion und infolgedessen im Verkauf an OEM-Kunden gibt es derzeit eine Reihe von Markttrends und technischen Entwicklungen, die sich auf den Mix der von OEM verkauften Fahrzeuge auswirken könnten:

- Aufgrund zunehmend verschärfter Verbrauchs- und Abgasnormen in der gesamten industrialisierten Welt, darunter in der Europäischen Union (EU), den USA und Japan, sowie aufgrund von Ölpreisschwankungen und der infolgedessen deutlich gestiegenen Kraftstoffkosten sind Autohersteller heute vermehrt zur Entwicklung umweltfreundlicher Technologien gezwungen, die den Kraftstoffverbrauch und die CO_2-Emissionen senken. Diese Entwicklungen haben in diesen Märkten den Trend zu verbrauchsärmeren Fahrzeugen, im Wesentlichen hin zum Kleinwagensegment, ausgelöst.

- In den vergangenen Jahren ist das Marktsegment der „erschwinglichen“ Fahrzeuge (also im Bereich von unter 10.000 US-Dollar/7.000 €) stetig gewachsen, und zwar vor allem in Schwellenländern wie China, Indien, Brasilien und in den Ländern Osteuropas.

- In den vergangenen zehn Jahren sind Hybridfahrzeuge, bei denen ein konventionelles Antriebssystem mit Verbrennungsmotor mit einem Elektroantrieb kombiniert wird, zunehmend beliebter geworden. Ihr Marktanteil könnte sich in den nächsten Jahren noch vergrößern. Jüngsten Branchenmitteilungen zufolge entwickeln darüber hinaus einige Marktteilnehmer derzeit sogenannte „Pure-Play“-Elektrofahrzeuge, bei denen (nur) ein oder mehrere Elektromotoren als Antrieb zum Einsatz kommen. Sollte es der Branche gelingen, zweckmäßige Elektrofahrzeuge zu entwickeln, die dem Verbrauchergeschmack gerecht werden, könnten sich diese mittel- bis langfristig einen erheblichen Marktanteil erobern.

Infolge der vorstehend aufgeführten Markttrends und technischen Entwicklungen hat sich der von den Kunden von Continental verkaufte Fahrzeugmix in den vergangenen zwei Jahren stark verändert und kann sich auch künftig weiter verändern.

Continental ist Risiken in Verbindung mit Wechselkursveränderungen und Kurssicherungsmaßnahmen ausgesetzt.
Continental ist weltweit tätig und damit finanziellen Risiken aufgrund von Wechselkursveränderungen ausgesetzt. Daraus können Verluste entstehen, wenn Vermögenswerte, die in einer Währung mit sinkendem Wechselkurs notiert sind, an Wert verlieren, während gleichzeitig Verbindlichkeiten in einer Währung mit steigendem Wechselkurs teurer werden. Wechselkursschwankungen könnten zudem Schwankungen bei Rohstoffpreisen verstärken oder minimieren, da Continental einen großen Teil ihres Rohstoffbedarfs in fremden Währungen einkauft. Aufgrund dieser Faktoren könnten Kursschwankungen die Ertragslage der Continental beeinflussen. Externe und interne Transaktionen, bei denen Produkte und Leistungen an Dritte und an Unternehmen des Continental-Konzerns geliefert werden, sind mit Barmittelzu- und -abflüssen verbunden, die in anderen Währungen als der funktionalen Währung der betreffenden Continental-Konzerngesellschaft geführt werden („Transaktionsrisiko“). Insbesondere ist Continental Schwankungen bei den Währungen US-Dollar, Tschechische Krone, Chinesischer Yuan, Rumänische Leu und Ungarischer Forint ausgesetzt. Soweit Barmittelabflüsse der betreffenden Continental-Konzerngesellschaft in einer Fremdwährung nicht durch Barmittelzuflüsse aus dem operativen Geschäft in derselben Währung ausgeglichen werden, wird das verbleibende Netto-Wechselkursrisiko im Einzelfall durch entsprechende derivative Finanzinstrumente, insbesondere Devisentermingeschäfte, Devisen-Swaps und Währungsoptionen mit einer Laufzeit von bis zu zwölf Monaten, abgesichert. Darüber hinaus ist Continental Wechselkursrisiken in Verbindung mit externen und internen Kreditvereinbarungen ausgesetzt, aus denen Barmittelzu- und -abflüsse entstehen, die in anderen Währungen als der funktionalen Währung der betreffenden Continental-Konzerngesellschaft geführt werden. Diese Wechselkursrisiken werden in der Regel durch geeignete derivative Finanzinstrumente, insbesondere Devisentermingeschäfte/-Swaps und kombinierte Zins- und Währungs-Swaps, abgesichert.

Die Sicherungsstrategie von Continental könnte sich letztlich als nicht erfolgreich erweisen. Darüber hinaus können alle in Form von derivativen Finanzinstrumenten durchgeführten Sicherungstransaktionen zu Verlusten führen, was zum Teil auf die in einigen Fällen erheblichen Kosten dieser Sicherungsinstrumente zurückzuführen ist. Das im Ausland gebundene Nettovermögen von Continental wird grundsätzlich nicht gegen Wechselkursveränderungen abgesichert. Zudem berichten einige Konzerngesellschaften ihre Ergebnisse in anderen Währungen als dem Euro, sodass Continental die betreffenden Posten bei der Erstellung der Konzernbilanz in Euro umrechnen muss („Umrechnungsrisiko“). Umrechnungsrisiken werden grundsätzlich nicht abgesichert.

Operative Risiken

Die Division Powertrain steht derzeit erheblichen Herausforderungen gegenüber und kann u. U. den Turnaround nicht in absehbarer Zeit erreichen.
Continental sieht sich aktuell erheblichen Herausforderungen in der Division Powertrain gegenüber. 2007 übernahm Continental die Siemens VDO von der Siemens AG und gründete dabei drei neue Divisionen, u. a. Powertrain, die in erster Linie aus ehemaligen Geschäftsbereichen der Siemens VDO besteht. Die Division Powertrain war ursprünglich in sieben Geschäftsbereiche (Gasoline Systems, Diesel Systems, Electronics, Transmission, Hybrid Electric Vehicle, Sensors, Actuators/Motor Drives und Fuel Supply) sowie in eine Reihe weiterer Projekte und Geschäftseinheiten gegliedert.

Continental hat innerhalb der Division Powertrain eine Reihe von Problemen festgestellt, zu denen einige unrentable langfristige Lieferverträge, technische und qualitätsbezogene Probleme in Verbindung mit Produktdesign, Materialien und mechanischen Teilen, organisatorische Probleme sowie eine hohe Fixkostenbasis gehören. Die Gesellschaft hat ein Programm zur Rückkehr in die Gewinnzone sowie verschiedene Restrukturierungsmaßnahmen initiiert, die neben anderen Maßnahmen eine Reihe von Veränderungen auf der Führungsebene sowie eine Verschlankung der Organisationstruktur auf fünf Geschäftsbereiche vorsehen (Engine Systems, Transmission, Fuel Supply, Hybrid & Electric Vehicle und Sensors & Actuators). Bislang ist es Continental jedoch noch nicht gelungen, durch diese Maßnahmen sämtliche bei Powertrain festgestellten Probleme zu beheben. Insbesondere haben die technischen und qualitätsbezogenen Probleme in der Vergangenheit kostenintensive Anwendungsentwicklungen erforderlich gemacht und tun dies auch weiterhin. Die Probleme von Powertrain wurden auch durch die weltweite Rezession und ihre Folgen verstärkt, da die hohe Fixkostenbasis der Division eine schnelle Anpassung der Kostenstruktur an die durch den deutlichen Nachfragerückgang bedingten niedrigeren Produktionsvolumina verhinderte. Auch der Verlust von Schlüsselmitarbeitern spielte hierbei eine Rolle. Die technischen Qualitätsprobleme in Zusammenhang mit Produktdesign, Materialien und mechanischen Teilen könnten zu Garantie- und Produkthaftpflichtansprüchen führen, die das übliche Maß weit übersteigen und u. U. nicht durch Versicherungen abgedeckt sind. Zudem könnten fehlerhafte Produkte Einbußen bei Umsätzen, Verträgen, Kunden und Marktakzeptanz bewirken. Darüber hinaus könnte sich Continental dazu gezwungen sehen, in erheblichem Umfang zusätzliche Managementkapazitäten für die Lösung dieser Probleme abzustellen. Jeder Misserfolg und jede Verzögerung bei der Beseitigung der operativen Probleme in der Division Powertrain könnte die Wettbewerbsposition von Continental in einer Reihe wichtiger und schnell wachsender Marktsegmente beeinträchtigen, so beispielsweise bei effizienten Motormanagementsystemen für Benzin- und Dieselmotoren sowie bei Hybrid- und Elektrofahrzeugen. Infolgedessen könnte der für die Division Powertrain bilanzierte Goodwill künftig weiteren außerordentlichen Abschreibungen ausgesetzt sein.

Continental ist Risiken im Zusammenhang mit dem Verkauf und Übertragung von Aktien der ContiTech AG an den Continental Pension Trust e.V. ausgesetzt.

Am 19. August 2009 haben die Continental AG, die ContiTech Universe Verwaltungs-GmbH (eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Gesellschaft; „ContiTech Universe“), die ContiTech AG und der Continental Pension Trust e.V. [Treuhänder im Rahmen der „Contractual Trust Arrangements“ („CTA“) für die Continental AG, die Continental Reifen Deutschland GmbH und die Continental Teves AG & Co. OHG] einen Vertrag über den Verkauf und die Übertragung von 22.148.273 Aktien (entspricht 24,9 % des Grundkapitals der ContiTech AG) durch die ContiTech Universe an den Continental Pension Trust gegen Zahlung eines Kaufpreises von 475,6 Mio € geschlossen. Der Kaufvertrag enthält u. a. eine Reihe von Regelungen zu Verkauf und Übertragung der Aktien an der ContiTech AG. Sie berechtigen den Continental Pension Trust unter gewissen Umständen (i) Conti Tech Universe zum Rückerwerb der ContiTech-Aktien zu einem Kaufpreis von mindestens 475,6 Mio € zu verpflichten, (ii) ihre ContiTech-Aktien an einen Dritten zu veräußern, (iii) ihre ContiTech-Aktien an einen Dritten zu veräußern, der die von der ContiTech Universe gehaltenen ContiTech-Aktien erwirbt oder (iv) ContiTech Universe zu verpflichten, ihre ContiTech-Aktien an einen Dritten zu veräußern, der die vom Continental Pension Trust gehaltenen ContiTech-Aktien erwirbt.

Continental ist abhängig von der Fähigkeit, auch künftig rechtzeitig innovative Produkte zu entwickeln und auf den Markt zu bringen. Hierzu gehört auch die Sicherung ausreichender Mittel für diesen Zweck.

Der künftige Erfolg von Continental hängt von der Fähigkeit der Gesellschaft ab, rechtzeitig neue und verbesserte Produkte zu entwickeln und auf den Markt zu bringen. Der Automobilmarkt ist ganz besonders von einer Entwicklung hin zu leistungsfähigeren und gleichzeitig verbrauchs- und schadstoffärmeren sowie leiseren Motoren, wachsenden Vorgaben seitens der Kunden und strengeren Vorschriften bzgl. der Motoreffizienz sowie von der Tendenz zu erschwinglichen Autos und zu Hybrid- und Elektrofahrzeugen geprägt. Diese neuen Entwicklungen könnten technische Herausforderungen mit sich bringen, deren Bewältigung größeren Zeitaufwand bei Continental erfordert. Infolgedessen gelingt es u. U. nicht, auch künftig schnell genug innovative Produkte zu entwickeln und den Marktgegebenheiten anzupassen. Des Weiteren ist die Entwicklung neuer und optimierter

Produkte sehr kostspielig, weshalb Mittel in erheblichem Umfang verfügbar sein müssen. Die aufgrund der Störungen an den Finanzmärkten generell eingeschränkte Verfügbarkeit von Liquidität hat in Verbindung mit der hohen Verschuldung der Gesellschaft und der Herabstufung ihrer Kreditratings negative Auswirkungen auf die Verfügbarkeit und Kosten zusätzlicher Finanzierungen für Continental und könnte zudem die Verfügbarkeit bereits arrangierter oder zugesagter Finanzmittel einschränken. Sollte es Continental nicht gelingen, ausreichende Mittel zur Finanzierung ihrer Entwicklungsaktivitäten zu sichern, könnte dies den Verlust der Wettbewerbsposition in einer Reihe wichtiger und schnell wachsender Nebenmärkte zur Folge haben. Zudem wendet Continental umfangreiche Ressourcen für Forschung und Entwicklung (F&E) auf. Dies gilt in der Automotive Group, aber auch in der Rubber Group. In den vergangenen Jahren hatten die F&E-Aufwendungen von Continental einen Anteil von mehr als 5 % am Gesamtumsatz. Falls Continental Ressourcen für die Entwicklung neuer Technologien und Produkte einsetzt, die vom Markt nicht angenommen werden oder unwirtschaftlich sind, könnten diese erheblichen F&E-Aufwendungen ganz oder teilweise verloren sein und Continentals Geschäft könnte darunter leiden.

Continental ist bei bestimmten Produkten abhängig von einer begrenzten Anzahl wichtiger Lieferanten.

Für Continental besteht das Risiko, dass gewisse Roh- und Produktionsmaterialien nicht verfügbar sind. Wenngleich Continental allgemein die Strategie verfolgt, Produktkomponenten von mehreren Anbietern zu beziehen, lässt es sich nicht immer vermeiden, dass ein Produkt nur aus einer Bezugsquelle eingekauft wird. Folglich ist Continental in der Rubber Group und auch im Hinblick auf bestimmte von der Automotive Group hergestellte Produkte abhängig von einigen Lieferanten. Da Continental seine Beschaffungslogistik größtenteils auf Just-in-Time- oder Just-in-Sequence-Basis organisiert hat, können Lieferverzögerungen, -stornierungen, Streiks, Fehlmengen und Qualitätsmängel zu Produktionsunterbrechungen führen und sich damit negativ auf den Geschäftsbetrieb von Continental in diesen Bereichen auswirken. Continental ist darum bemüht, diese Risiken durch sorgfältige Auswahl und regelmäßige Überwachung der Lieferanten zu verringern. Sollte jedoch ein Lieferant seinen Lieferverpflichtungen aus irgendeinem Grund nicht nachkommen können (beispielsweise wegen Insolvenz, Beschädigung von Produktionsanlagen oder infolge einer Leistungsverweigerung nach einem Kontrollwechsel), kann Continental u .U. die für die Herstellung ihrer eigenen Erzeugnisse benötigten Produkte kurzfristig nicht in den benötigten Mengen von anderen Lieferanten beziehen. Die jüngste Wirtschaftskrise hat die Finanzkraft einiger Automobilzulieferer stark beeinträchtigt und zu einem Anstieg von Insolvenzen geführt. Das betrifft vor allem Tier-2- und Tier-3-Lieferanten (Zulieferer, die ihre Produkte an Tier-1- bzw. Tier-2-Lieferanten verkaufen), während Tier-1-Lieferanten (Zulieferer, die ihre Produkte direkt an OEM verkaufen) nicht in gleichem Maße betroffen sind. Dies könnte Verzögerungen bei der Auslieferung oder Fertigstellung von Continental-Produkten oder -Projekten mit sich bringen und dazu führen, dass Continental-Produkte oder Dienstleistungen zu höheren Kosten von Dritten beziehen oder sogar ihre eigenen Zulieferer finanziell unterstützen muss. Darüber hinaus haben OEM-Kunden in vielen Fällen ein Einspruchsrecht bzgl. der von Continental eingesetzten Zulieferer, wodurch es unmöglich wird, die zu verbauenden Produkte kurzfristig von anderen Lieferanten zu beziehen, wenn der betreffende OEM-Kunde nicht bereits früher eine Freigabe für andere Lieferanten erteilt hat. All dies könnte zu Auftragsstornierungen oder sogar zu Schadenersatzforderungen führen. Zudem könnte Continentals Reputation gegenüber OEM-Kunden leiden, mit der möglichen Folge, dass diese entscheiden, andere Zulieferer auszuwählen.

Continental ist dem Risiko von Garantie- und Produkthaftungsansprüchen ausgesetzt.

Continental sieht sich ständig Produkthaftungsprozessen und anderen Verfahren, in denen dem Unternehmen die angebliche Verletzung seiner Sorgfaltspflichten, Verstöße gegen Gewährleistungspflichten oder Sachmängel vorgehalten werden, sowie Ansprüchen aus Vertragsverstößen, Rückrufkampagnen oder von staatlicher Seite auferlegten Geldbußen ausgesetzt. Alle diese Prozesse, Verfahren und sonstigen Ansprüche könnten für Continental zusätzliche Kosten bedeuten. Zudem könnten fehlerhafte Produkte Einbußen bei Umsätzen, Kunden- und Marktakzeptanz bewirken. Continental hat für solche Risiken Versicherungen in aus kaufmännischer Sicht als angemessen erachteter Höhe abgeschlossen, doch könnte sich dieser Versicherungsschutz im Einzelfall als unzureichend erweisen. Zudem könnte jeder Mangel an einem Produkt von Continental (insbesondere an Reifen und sicherheitsrelevanten Produkten) ebenfalls erhebliche negative Folgen für den Ruf der Gesellschaft und die Art und Weise haben, wie diese am Markt wahrgenommen wird. Das könnte wiederum sehr nachteilig für Umsatz und Ertrag von Continental sein. Darüber hinaus verlangen Fahrzeughersteller inzwischen von ihren Liefe-

ranten immer häufiger einen Beitrag zu potenziellen Produkthaftungs-, Gewährleistungs- und Rückrufansprüchen. Ferner ist Continental seit Langem Bemühungen ihrer Kunden ausgesetzt, die Vertragsbedingungen für die Beteiligung an Gewährleistungsfällen und Rückrufmaßnahmen zu ändern. Darüber hinaus stellt Continental viele Produkte nach den Spezifikationen und Qualitätsvorgaben von OEM-Kunden her. Wenn die von Continental produzierten und gelieferten Produkte die von den OEM-Kunden gestellten Vorgaben zum vereinbarten Liefertermin nicht erfüllen, wird die Fertigung der betroffenen Produkte in der Regel so lange gestoppt, bis der Fehler ermittelt und beseitigt ist. Außerdem könnten OEM-Kunden Schadenersatzforderungen stellen, auch wenn die Fehlerursache später behoben wird. Abgesehen davon könnte die Nichterfüllung von Qualitätsvorgaben die Marktakzeptanz der anderen Produkte von Continental und den Ruf der Gesellschaft in verschiedenen Marktsegmenten beeinträchtigen.

Das Geschäft von Continental ist von qualifizierten Führungskräften und Schlüsselmitarbeitern abhängig.
Der Erfolg von Continental ist abhängig von ihren Vorstandsmitgliedern und anderen qualifizierten Führungskräften und Mitarbeitern in Schlüsselfunktionen. Der Verlust von Führungskräften oder anderen wichtigen Mitarbeitern könnte erhebliche negative Auswirkungen auf die Marktposition und -aussichten der Continental haben. Dabei könnte wichtige Kompetenz verloren gehen oder Wettbewerbern zugänglich werden. Aufgrund des scharfen Wettbewerbs in der Automobilbranche besteht die Gefahr, qualifizierte Mitarbeiter an Wettbewerber zu verlieren oder nicht in ausreichender Zahl geeignete neue Mitarbeiter zu finden. Es gibt keine Gewähr dafür, dass Continental diese Führungskräfte und Mitarbeiter in Schlüsselpositionen halten oder neue Mitarbeiter mit entsprechenden Qualifikationen anwerben kann. Continental ist darum bemüht, sich das Engagement ihrer qualifizierten Führungskräfte und wichtigen Mitarbeiter durch leistungsbasierte Vergütungssysteme zu erhalten. Es besteht das Risiko, dass solche Mitarbeiter Continental verlassen, insbesondere im Hinblick auf die Unsicherheit, die Schaefflers Beteiligung an Continental auf die Unternehmensstrategie hat. Zudem könnten die von Continental eingeleiteten, fortwährenden Restrukturierungsmaßnahmen Auslöser für eine überdurchschnittliche Fluktuation sein.

Continental ist Risiken in Verbindung mit ihren Pensionsverpflichtungen ausgesetzt.
Continental bietet in Deutschland, in den Vereinigten Staaten, in Großbritannien und in bestimmten anderen Ländern eine betriebliche Altersvorsorge mit Leistungszusage. Zum 31. Dezember 2009 beliefen sich die Pensionsverpflichtungen auf 3.056,4 Mio €. Diese Verpflichtungen werden vor allem über extern investierte Pensionsplanvermögen finanziert. 2006 richtete Continental zur Finanzierung der Pensionsverpflichtungen bestimmter deutscher Tochtergesellschaften im Rahmen von Treuhandvereinbarungen rechtlich unabhängige Treuhandfonds ein („Contractual Trust Arrangements"; „CTA"). 2007 übernahm Continental in Verbindung mit der Übernahme der Siemens VDO zusätzliche CTA. Zum 31. Dezember 2009 beliefen sich die Netto-Pensionsverpflichtungen von Continental (Pensionsverpflichtungen abzüglich des Vermögens aus dem Pensionsplan) auf 1.436,5 Mio €.

Das extern investierte Vermögen aus dem Pensionsplan wird über extern gemanagte Fonds und Versicherungsgesellschaften verwaltet. Continental legt zwar die grundsätzlichen Vorgaben für die Anlagestrategien dieser Fonds fest, jedoch nicht deren Investmententscheidungen im Einzelnen. Die Mittel werden in verschiedene Anlageklassen wie Aktien, festverzinsliche Wertpapiere, Immobilien und andere Anlageinstrumente investiert. Die Werte der extern investierten Pensionsplanvermögen unterliegen Schwankungen an den Kapitalmärkten, auf die Continental keinen Einfluss hat. Ungünstige Kapitalmarktentwicklungen könnten bei diesen Pensionsverpflichtungen zu erheblichen Deckungsausfällen führen und die Netto-Pensionsverpflichtungen von Continental deutlich steigern.

Eine solche Steigerung der Netto-Pensionsverpflichtungen könnte die Finanzlage der Gesellschaft wegen des vermehrten zusätzlichen Mittelabflusses zur Finanzierung der Pensionsverpflichtungen beeinträchtigen. Zudem ist Continental Risiken in Zusammenhang mit der Lebenserwartung und den Zinsänderungen bei seinen Pensionsverpflichtungen ausgesetzt, da sich eine Zinssenkung negativ auf die im Rahmen dieser Pensionspläne bestehenden Verbindlichkeiten von Continental auswirken könnte. Ferner haben sich einige Tochtergesellschaften von Continental in den USA dazu verpflichtet, Beiträge zu den Gesundheitsvorsorgekosten ihrer ehemaligen Mitarbeiter/Pensionäre zu leisten. Insofern besteht für Continental das Risiko, dass sich diese Kosten künftig erhöhen.

Continental ist Risiken in Zusammenhang mit ihrem Joint Venture mit Michelin und der Beteiligung an anderen Joint Ventures und verbundenen Unternehmen ausgesetzt.
Continental und Compagnie Financière Michelin (Granges-Paccot, Schweiz) („Michelin“) sind zu je 50 % an MC Projects B.V. (Amsterdam, Niederlande) beteiligt, einem Joint-Venture-Unternehmen, in das Michelin die Rechte an der Marke Uniroyal für Europa sowie für gewisse außereuropäische Länder eingebracht hat. MC Projects B.V. ihrerseits hat Continental bestimmte Lizenzrechte für die Verwendung der Marke Uniroyal auf oder in Verbindung mit Reifen in Europa und anderswo erteilt. Nach dem Joint-Venture-Vertrag kann sowohl der Vertrag als auch die Uniroyal-Lizenz gekündigt werden, wenn ein bedeutender Konkurrent im Reifengeschäft mehr als 50 % der stimmberechtigten Anteile an der Continental AG bzw. an deren Reifenaktivitäten erwirbt. Darüber hinaus hat Michelin in diesem Fall das Recht, die Mehrheit an MC Projects B.V. zu erwerben und MC Projects B.V. zu veranlassen, ihre Minderheitsbeteiligung am Produktionsbetrieb von Barum Continental spol. s. r. o. in Otrokovice, Tschechische Republik, (dem größten Continental-Reifenwerk in Europa) auf 51 % zu erhöhen. Diese Ereignisse könnten negative Auswirkungen auf Geschäft, Finanz- und Ertragslage der Reifen-Divisionen von Continental haben. Darüber hinaus führt Continental ihre Geschäfte zum Teil über andere Joint Ventures und verbundene Unternehmen, an denen es beteiligt ist.

Die Fähigkeit von Continental zur umfassenden Ausschöpfung des strategischen Potenzials in Märkten, in denen Continental über Joint Ventures oder assoziierte Unternehmen agiert, wäre beeinträchtigt, wenn mit den Joint-Venture-Partnern oder anderen Interessengruppen keine Einigung hinsichtlich der Strategie und deren Umsetzung erlangt werden kann. Zudem könnte Continental gegenüber den Joint-Venture-Partnern oder anderen Anteilsinhabern Treuepflichten haben, die ihre Fähigkeit zur einseitigen Expansion in einem Geschäftsbereich blockieren oder beeinträchtigen könnten, in dem das betreffende Joint Venture oder verbundene Unternehmen tätig ist. Auch besteht das Risiko, dass durch den Transfer von Know-how und/oder Geschäftsgeheimnissen an Partner in Joint Ventures und anderen Kooperationsformen Kompetenz von Continental abgezogen wird. So gibt es insbesondere nach einer möglichen Trennung von einem Joint-Venture- oder Kooperationspartner keine Gewähr dafür, dass das an diesen Partner übertragene Know-how und Geschäftsgeheimnisse nicht weiterverwendet oder gegenüber Dritten offengelegt werden, was der Wettbewerbsposition von Continental schaden würde.

Der Geschäftsbetrieb von Continental ist abhängig von komplexen IT-Systemen und -Netzwerken.
Continental ist im Hinblick auf ihre Geschäftsprozesse sowie ihre interne und externe Kommunikation in hohem Maße von zentralisierten, standardisierten Informationstechnologiesystemen und -netzwerken abhängig. Diese Systeme und Netzwerke sind potenziell anfällig für Schäden oder Störungen, die eine Vielzahl von Ursachen haben können. Wenngleich Continental entsprechende Vorkehrungen für das Management der mit System- und Netzwerkstörungen verbundenen Risiken getroffen hat, könnten ein längerer Ausfall in einem Rechenzentrum oder Telekommunikationsnetzwerk oder ein vergleichbares Ereignis dazu führen, dass Systeme oder Netzwerke unvorhergesehen und über längere Zeit hinweg nicht einsatzbereit sind. Zudem lässt Continental ihre gesamten SAP-Operationen sowie bestimmte andere, geschäftskritische Systeme von einem externen Dienstleister betreiben. Brände, Naturkatastrophen, terroristische Handlungen, Stromausfälle oder andere Störungen in den Einrichtungen und Netzwerken dieses Dritten würden somit auch für Continental ein Schadens- und Verlustrisiko darstellen.

Continental könnte durch den Verlust von Sachanlagevermögen und durch Betriebsunterbrechungen Schaden nehmen.
Durch Brand, Naturkatastrophen, terroristische Handlungen, Stromausfall oder andere Störungen in den Produktionseinrichtungen oder innerhalb der Lieferkette von Continental – also bei Kunden oder Zulieferern – verursachte Schäden und Verluste können weitreichende Folgen haben. Continental hat für aus solchen Geschäftsunterbrechungen und Produktionsverlusten hervorgehende Risiken Versicherungen in aus kaufmännischer Sicht angemessener Höhe abgeschlossen, doch könnte sich dieser Versicherungsschutz im Einzelfall als unzureichend erweisen. Zudem könnten durch solche Ereignisse Menschen, das Eigentum Dritter oder die Umwelt zu Schaden kommen, wodurch Continental u. a. Kosten in erheblicher Höhe entstehen könnten.

Continental ist Risiken in Verbindung mit Leistungsgarantien ausgesetzt, die Kunden des veräußerten Geschäftsbereichs Public Transport Solution eingeräumt wurden.
In der Vergangenheit hat Continental in Verbindung mit Kundenaufträgen im Geschäftsbereich Public Transport

Solution regelmäßig Erfüllungsgarantien abgegeben. Am 31. August 2009 schlossen vier Tochtergesellschaften der Continental AG als Verkäufer einen Rahmenvertrag über den Verkauf des Geschäftsbereichs Public Transport Solution an Tochtergesellschaften von Trapeze Software Inc., Ontario, Kanada („Trapeze"), der am 2. November 2009 vollzogen wurde. Gemäß diesem Rahmenvertrag übernahm Trapeze keine Haftung aus Garantien, die Continental zur Absicherung von Verpflichtungen aus Verträgen mit Kunden im Public-Transport-Solution-Geschäft vor oder nach Veräußerung des Geschäfts eingeräumt hatte.

Trapeze ist dazu verpflichtet, Continental schadlos zu halten, sollte Continental aus einer Erfüllungsgarantie in Anspruch genommen werden. Allerdings sind Continentals Rückgriffsmöglichkeiten begrenzt, sofern der Kunde nicht eine arglistige Täuschung oder eine andere vorsätzliche Vertragsverletzung auf Seiten von Trapeze geltend macht. Infolgedessen kann Continental nach wie vor aus den Erfüllungsgarantien haftbar gemacht werden, hat aber gegen Trapeze nur eine begrenzte Regressmöglichkeit, obwohl Continental inzwischen keinen Einfluss mehr auf die Art und Weise nehmen kann, in der die Verpflichtungen gegenüber den Kunden erfüllt werden.

Rechtliche, umweltbezogene und steuerliche Risiken

Continental könnte wegen der Verunreinigung von Boden, Gewässern oder Grundwasser oder wegen Risiken im Umgang mit Gefahrstoffen haftbar gemacht werden.

Viele der Standorte, an denen Continental operiert, werden seit Jahren industriell genutzt, was die Gefahr von Verunreinigungen und daraus hervorgehenden Sanierungspflichten mit sich bringt. Zudem könnte Continental für die Instandsetzung von an ihr Gelände angrenzenden Flächen verantwortlich gemacht werden, wenn diese Flächen infolge der Aktivitäten von Continental verunreinigt werden, und Continental als Verursacherin einer solchen Verunreinigung festgestellt wird. Des Weiteren wurden in der Vergangenheit an verschiedenen Standorten von Continental Boden-, Gewässer- und/oder Grundwasserverunreinigungen festgestellt, so auch in Mayfield (Kentucky, USA), Adelheidsdorf (Deutschland), Culpeper (Virginia, USA), Gifhorn (Deutschland), Mechelen (Belgien) und Varzea Paulista (Brasilien). So strebt z. B. die zuständige Umweltbehörde für das Werk Mayfield seit dessen Schließung im Jahr 2005 die Festlegung neuer Auflagen an, insbesondere die Vorlage eines angemessenen Sanierungsplans, in dem u. a. Vorschläge für die Entnahme von Grundwasserproben enthalten sein sollten. Die zuständigen Behörden könnten gegenüber Continental als Eigentümerin und/oder Mieterin der betreffenden Liegenschaften Ansprüche in Verbindung mit der Untersuchung oder Sanierung der betroffenen Bodenflächen und/oder des Grundwassers erheben oder anordnen, dass Continental das im Zuge von Bauarbeiten abgetragene verunreinigte Erdreich entsorgt oder aufbereitet. Darüber hinaus könnte Continental auch von den Eigentümern der vom Unternehmen gemieteten Objekte oder anderer Liegenschaften auf Schadenersatz verklagt werden, sollten die Behörden diesen Eigentümern gegenüber Ansprüche erheben und Continental deren Verunreinigung verursacht haben.

An diversen Standorten, an denen Verunreinigungen festgestellt wurden, wurden auf Anordnung der bzw. in Vereinbarung mit den zuständigen Behörden bereits Sanierungsmaßnahmen durchgeführt. Die Höhe der in Verbindung mit solchen Ansprüchen anfallenden Kosten lässt sich in der Regel nur schwer vorhersagen. Wird eine Verunreinigung darüber hinaus Gegenstand der öffentlichen Diskussion, besteht auch das Risiko, dass der Ruf von Continental insgesamt oder die Beziehungen zu den Kunden Schaden nehmen.

Zudem wurden an einigen Standorten von Continental in der Vergangenheit gefährliche Stoffe wie asbesthaltiges Baumaterial als Wärmedämmung verwendet. Es ist möglich, dass durch die Verwendung solcher gefährlicher Stoffe die Gesundheit und Sicherheit Dritter (beispielsweise ehemaliger Mitarbeiter) beeinträchtigt wurde, und daher gegen Continental künftig diesbezüglich Schadenersatzansprüche erhoben werden könnten.

Ähnlichen Risiken ist Continental auch in Bezug auf ehemalige, inzwischen verkaufte Standorte ausgesetzt. Selbst wenn Continental seine Haftung gegenüber einem Käufer vertraglich ausgeschlossen oder eingeschränkt hat, könnten Ansprüche wegen derzeit noch nicht bekannter Verunreinigungen auf Flächen erhoben werden, die der Gesellschaft einmal gehört haben oder von dieser früher genutzt wurden. Gleichermaßen kann keine Gewähr dafür übernommen werden, dass umweltschädliche Substanzen nicht in die Umwelt gelangen, oder dass Continental nicht wegen der Beseitigung solcher Verunreinigungen in die Pflicht genommen wird.

Für Continental könnten zusätzliche, belastende Umwelt- oder Sicherheitsvorschriften zum Tragen kommen, und neu eingeführte Vorgaben könnten die Nachfrage nach Produkten und Leistungen der Gesellschaft beeinträchtigen.
Als weltweit operierender Konzern ist Continental in zahlreichen Ländern der Erde einer großen Zahl unterschiedlicher gesetzlicher und untergesetzlicher Vorschriften unterworfen, die in kurzen Abständen geändert und konstant weiterentwickelt und immer noch strenger werden. Dies gilt insbesondere für die Bereiche Umwelt, Chemikalien und Gefahrstoffe, aber auch für Gesundheitsschutzbestimmungen. Des Weiteren fallen hierunter Vorschriften bzgl. der Verunreinigung von Luft, Gewässern und Boden sowie der Abfallentsorgung, die allesamt in jüngster Zeit durch neue Gesetzgebung verschärft wurden, insbesondere in der EU und den USA. Darüber hinaus sind für die Standorte und Betriebe von Continental Genehmigungen unterschiedlichster Art erforderlich, deren Auflagen die Gesellschaft erfüllen muss. Zur Anpassung an neue Vorschriften waren in der Vergangenheit Investitionen in erheblichem Umfang notwendig, und Continental geht davon aus, dass dies auch künftig so bleiben wird.

Ferner könnten neue Vorgaben zur Begrenzung oder Eindämmung des Autoverkehrs als Maßnahme gegen die Erderwärmung (Klimawandel) dazu führen, dass erheblich weniger Fahrzeuge verkauft werden, worunter auch die Nachfrage nach Produkten und Leistungen von Continental leiden würde.

Die Bemühungen von Continental um den adäquaten Schutz ihres geistigen Eigentums und technischen Wissens könnten ohne Erfolg bleiben.
Die Produkte und Leistungen von Continental sind in hohem Maße abhängig vom technologischen Know-how des Unternehmens und von Umfang und Grenzen der Schutzrechte daran. Continental ist Eigentümerin einer Vielzahl von Patenten und anderen gewerblichen Schutzrechten (bzw. hat solche beantragt), die für das Geschäft der Gesellschaft von erheblicher Bedeutung sind. Das Verfahren zu Erlangung eines Patentes kann langwierig und teuer sein. Zudem wird laufenden oder künftigen Patentanmeldungen u. U. letztlich nicht stattgegeben, oder es kann sein, dass der Patentschutz nicht ausreichend weit gefasst oder stark genug ist, um Continental einen wirksamen Schutz oder einen wirtschaftlichen Vorteil zu verschaffen. Darüber hinaus besteht zwar die Vermutung der Gültigkeit von Patenten. Das bedeutet aber nicht unbedingt, dass das betreffende Patent wirksam ist, oder dass eventuelle Patentansprüche im erforderlichen oder angestrebten Umfang durchgesetzt werden können.

Ein Großteil des Know-how und der Geschäftsgeheimnisse von Continental ist entweder nicht patentiert oder kann nicht durch gewerbliche Schutzrechte abgesichert werden. Folglich besteht die Gefahr, dass bestimmte Teile des Know-how und der Geschäftsgeheimnisse von Continental an Joint-Venture- oder Kooperationspartner, Kunden und Zulieferer (u. a. auch an die Maschinen- und Anlagenlieferanten von Continental) weitergegeben werden. Wettbewerber könnten dieses Know-how infolgedessen kopieren, ohne dass ihnen dadurch eigene Ausgaben entstehen.

Vor der Übernahme der Siemens VDO durch Continental hat die Siemens AG (i) gewerbliche Schutzrechte, Know-how und Software, die ausschließlich der Geschäftseinheit „Siemens VDO Automotive“ zuzuordnen waren, in die Siemens VDO eingebracht, (ii) der Siemens VDO nicht exklusive Rechte zur Nutzung gewerblicher Schutzrechte, von Know-how und Software eingeräumt, die zum Zeitpunkt der Einbringung nicht ausschließlich der Geschäftseinheit „Siemens VDO Automotive“ zuzuordnen waren (u. a. bestimmte gewerbliche Schutzrechte der Siemens AG in Verbindung mit Elektromotoren und Spracherkennungssystemen), und (iii) der Siemens VDO Exklusivrechte zur Nutzung bestimmter gewerblicher Schutzrechte der Siemens AG an der Piezo-Einspritzanlage eingeräumt. Gleichzeitig behielt sich die Siemens AG nicht exklusive, unwiderrufliche, uneingeschränkte, übertragbare und lizenzfreie Rechte zur Nutzung solcher gewerblichen Schutzrechte, von Erfindungen, auf denen diese Rechte basieren, von Know-how sowie von Software vor. Infolgedessen könnte die Siemens AG u. U. nach wie vor gewerbliche Schutzrechte, Erfindungen, auf denen diese Rechte basieren, Know-how und Software, die in Siemens VDO eingebracht wurden, oder für die Siemens VDO nicht exklusive Nutzungsrechte eingeräumt wurden, dazu nutzen, um am Markt mit Continental in Wettbewerb zu treten, oder diese gewerblichen Schutzrechte an Dritte lizenzieren und damit die Wettbewerbsposition von Continental erheblich beeinträchtigen.

Zudem hat Continental eine Reihe von Lizenz-, Lizenzaustausch-, Kooperations- und Entwicklungsvereinbarungen mit Kunden, Wettbewerbern und anderen Dritten abgeschlossen, in deren Rahmen Continental Rechte an gewerblichen Schutzrechten und/oder Know-how sol-

cher Drittparteien eingeräumt werden. Solche Lizenzvereinbarungen könnten u. U. bei Zahlungsunfähigkeit oder Konkurs des Lizenzpartners und/oder Kontrollwechsel bei einer Partei gekündigt werden, wodurch der Zugang von Continental zu geistigen Eigentumsrechten für die Kommerzialisierung ihrer eigenen Technologien eingeschränkt wäre.

Es besteht das Risiko einer Verletzung gewerblicher Schutzrechte Dritter durch Continental.
Es besteht das Risiko, dass Continental gewerbliche Schutzrechte Dritter verletzt, da auch ihre Wettbewerber, Zulieferer und Kunden eine große Zahl von Erfindungen als gewerbliches Schutzrecht anmelden. Es lässt sich nicht immer mit Bestimmtheit sagen, ob gewisse Prozesse, Methoden oder Anwendungen unter dem Schutz wirksamer und durchsetzbarer gewerblicher Schutzrechte Dritter stehen. Deshalb könnten Dritte gegen Continental (auch nicht gerechtfertigte) Ansprüche wegen der angeblichen Verletzung gewerblicher Schutzrechte geltend machen. Infolgedessen könnte Continental in bestimmten Ländern zur Einstellung der Produktion, Nutzung oder Vermarktung der relevanten Technologien oder Produkte oder zur Abänderung der Herstellungsprozesse und/oder Produkte gezwungen werden. Darüber hinaus könnte Continental wegen einer Rechtsverletzung zu Schadenersatzleistungen verpflichtet werden oder sich zum Erwerb der Lizenzen gezwungen sehen, um Technologien Dritter weiterhin nutzen zu können.

Continental drohen in Verbindung mit der Beteiligung ihrer Tochtergesellschaft Dunlop Oil & Marine Limited am Offshore-Schlauch-Kartell Geldbußen und weitere Schadenersatzforderungen.
2007 leiteten die Europäische Kommission und das US-Justizministerium (Department of Justice; „DoJ“) Ermittlungen zu kartellrechtswidrigem Verhalten am Markt für Offshore-Schläuche ein. Die Europäische Kommission hat die Verantwortung der Continental AG, der ContiTech AG und der Dunlop Oil & Marine Limited („DOM“) neben anderen Unternehmen für die Verletzung von Kartellrecht festgestellt. Die Verfahren der Europäischen Union und des DoJ gegen die Gesellschaft wurden 2009 zum Abschluss gebracht. Nach Beginn der Ermittlungen durch die Europäische Union und das DoJ leiteten Behörden weiterer Länder (Brasilien, Japan, Australien, Korea und Kanada) Untersuchungen gegen DOM wegen Verletzung ihres nationalen Kartellrechts ein. Abgesehen von den noch anhängigen Verfahren in Australien und Brasilien sind alle anderen Verfahren abgeschlossen oder wurden, im Falle Kanada, nicht weiterverfolgt. In Brasilien und Australien könnten DOM in Verbindung mit dem Offshore-Schlauch-Kartell von den nationalen Kartellbehörden Geldbußen auferlegt werden. Es besteht die Möglichkeit der Eröffnung weiterer Verfahren zum Offshore-Schlauch-Kartell in anderen Ländern mit dem Risiko von Geldbußen wegen der Verletzung des Wettbewerbsrechts.

Zudem drohen DOM wegen der Verletzung von Wettbewerbsrecht infolge der Beteiligung am Offshore-Schlauch-Kartell u. U. Schadenersatzforderungen Dritter. In den USA einigte sich DOM im Rahmen einer US-Sammelklage mit den Klägern auf die vergleichsweise Zahlung von 6,5 Mio US-Dollar. Das zuständige Bundesgericht für den südlichen Bezirk von Florida hat diesem Vergleich am 13. Januar 2010 zugestimmt. Soweit einzelne Anspruchsteller, die der gerichtlich festgestellten Gruppe der Sammelkläger zuzuordnen sind, nicht ausdrücklich ihren Austritt aus dem Vergleich erklärt haben, können in diesem Zusammenhang in den USA keine weiteren Zivilklagen mehr vorgebracht werden. Darüber hinaus hat ein Kunde vor dem englischen High Court ein Verfahren eingeleitet und droht die Geltendmachung weiterer Ansprüche in Großbritannien. Auch in anderen Gerichtsbarkeiten (z. B. Japan, Korea, Australien und Brasilien) besteht die Gefahr von Schadenersatzansprüchen.

Continental drohen in Verbindung mit angeblich wettbewerbswidrigem Verhalten in Brasilien u. U. Geldbußen und weitere Schadenersatzforderungen.
Im Mai 2005 leiteten die brasilianischen Kartellbehörden nach einer Anschuldigung wegen wettbewerbswidrigen Verhaltens im Bereich der Kommerzialisierung von Tachographen Ermittlungen gegen die brasilianische Tochtergesellschaft von Continental, Continental Brasil Industria Automotiva („CBIA“), ein. CBIA weist die Vorwürfe zurück. Sollten die brasilianischen Wettbewerbsaufsichtsbehörden jedoch zu dem Schluss kommen, dass CBIA doch gegen brasilianisches Wettbewerbsrecht verstoßen hat, könnten CBIA Geldbußen in Höhe von bis zu 30 % des Bruttoumsatzes des vor Einleitung des Verfahrens liegenden Geschäftsjahres auferlegt werden. Aufgrund fehlender Präzedenzfälle besteht eine gewisse Unsicherheit darüber, ob die Geldbuße nach brasilianischem Recht nur auf Grundlage des brasilianischen Umsatzes errechnet wird, oder ob auch der weltweite Umsatz berücksichtigt werden kann. Des Weiteren drohen CBIA infolge der Verletzung brasilianischen Wettbewerbsrechts u. U. Schadenersatzforderungen Dritter.

Continental ist Risiken infolge einer anhängigen Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts für das Geschäftsjahr 2008 durch die Deutsche Prüfstelle für Rechnungslegung e.V. ausgesetzt.

Im Mai 2009 hat die Deutsche Prüfstelle für Rechnungslegung e.V. („DPR“) eine Prüfung des Konzern- und Jahresabschlusses sowie des Konzernlageberichts und des Lageberichts für das Geschäftsjahr 2008 gemäß § 342b Abs. 2 Satz 3 Nr. 3 HGB eingeleitet. Es handelt sich um eine stichprobenartige Prüfung. Continental konnte die meisten der Fragen der DPR in Bezug auf sieben Aspekte des Konzernabschlusses, des Konzernlageberichts und des Lageberichts für das Geschäftsjahr 2008 zur Zufriedenheit der DPR beantworten. In einer „vorläufigen Feststellung“ vom 21. Dezember 2009 vertritt die DPR jedoch die Ansicht, dass die Rechnungslegung und Finanzberichterstattung für den Berichtszeitraum in zwei Punkten näherer Klärung bedürfen: zum einen die Angemessenheit bestimmter Annahmen, die dem Werthaltigkeitstest des Goodwill zum 31. Dezember 2008 zugrunde liegen. In dieser Hinsicht ist die DPR der Ansicht, dass der in Höhe von 6.384,1 Mio € ausgewiesene Goodwill durch den Werthaltigkeitstest nicht in vollem Umfang belegt wurde. Nach Ansicht der DPR wären weitere Wertberichtigungen in Höhe von 1.370,0 Mio € zum 31. Dezember 2008 erforderlich gewesen. Zum anderen richten sich die Bedenken der DPR gegen die Angemessenheit bestimmter Aussagen im Konzernlagebericht über das Risiko einer potenziellen Verletzung der Financial Covenants im VDO-Kreditvertrag im Jahresverlauf 2009 und gegen den von Continental gegebenen Ausblick. Continental hat zur vorläufigen Feststellung der DPR Stellung genommen und weitere Dokumente vorgelegt und Erläuterungen gegeben, um die Korrektheit der Rechnungslegung und Finanzberichterstattung in Bezug auf die beschriebenen zwei Aspekte zu belegen. Zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Lageberichts hat die DPR noch keine endgültige Stellungnahme abgegeben.

Falls sich die DPR nicht der Meinung von Continental anschließt und zu dem Schluss kommt, dass die Rechnungslegung und Finanzberichterstattung von Continental für das Geschäftsjahr 2008 in Bezug auf einen oder beide Aspekte fehlerhaft sind, erhält Continental erneut Gelegenheit zur Stellungnahme. Ist Continental nicht mit dem Ergebnis der DPR einverstanden, setzt die DPR die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) hierüber in Kenntnis. Die BaFin leitet dann eine eigene Prüfung der entsprechenden Punkte ein. Hierbei ist Continental berechtigt, Dokumente, sonstige Beweismittel und Erläuterungen zur Verteidigung ihrer Rechnungslegung und Finanzberichterstattung vorzulegen und zu geben. Sollte die BaFin zu dem Schluss kommen, dass die Rechnungslegung und Finanzberichterstattung von Continental fehlerhaft sind, wird sie die Veröffentlichung des Fehlers bzw. der Fehler anfordern, es sei denn, was aber nur selten der Fall ist, es besteht kein öffentliches Interesse an der Veröffentlichung oder ein überzeugendes Unternehmensinteresse steht der Veröffentlichung entgegen (§ 37q Abs. 2 Wertpapierhandelsgesetz). Continental ist berechtigt, gegen die Entscheidung der BaFin beim Oberlandesgericht Frankfurt am Main Beschwerde einzulegen.

Wenn Continental diesbezüglich nicht erfolgreich ist, ist eine Veröffentlichung, die die Ergebnisse der Prüfung der DPR enthält, mit der Schlussfolgerung, dass diese Punkte inkorrekt behandelt wurden, erforderlich. Continental könnte verpflichtet werden, die spezifischen, von der DPR identifizierten Bilanzposten entsprechend anzupassen. Gegebenfalls notwendige Anpassungen des im Konzernabschluss 2008 ausgewiesenen Goodwill könnten grundsätzlich im ersten Zwischen- oder Konzernabschluss erfolgen, der aufgestellt wird, nachdem die Feststellungen der DPR bestandskräftig geworden sind. Eine solche Anpassung hätte negative Auswirkungen auf die für 2008 ausgewiesene Ertragslage der Continental. Andererseits würde in gewissem Umfang die für den darauffolgenden Berichtszeitraum ausgewiesene Ertragslage insoweit positiv beeinflusst werden, als 2009 bereits eine Wertminderung in Höhe von 875,8 Mio € vorgenommen wurde. Wenn jedoch eine erforderliche Anpassung des Goodwill einen elementaren Fehler im Sinne von IAS 8 darstellen würde, der die insgesamt angemessene Darstellung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 2008 zunichtemachen würde, wäre eine rückwirkende Änderung der Vorjahreszahlen des Konzernabschlusses von Continental für das Geschäftsjahr 2008 notwendig.

Ein negativer Ausgang des Verfahrens könnte möglicherweise nach dem Wortlaut des VDO-Kreditvertrags und der Forward Start Facility eine Vertragsverletzung darstellen, weil der Konzernabschluss 2008 die anwendbaren Rechnungslegungsvorschriften angeblich nicht einhält. Nach Auffassung des Unternehmens würde dies nicht zu einem Kündigungsrecht der Kreditgeber führen. Nach Auffassung der Gesellschaft würde ein negativer Ausgang des Verfahrens die Position der Kreditgeber nicht verschlechtern und sollte daher kein Kündigungs-

recht auslösen. Es kann jedoch nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden, dass die Kreditgeber versuchen würden, die Kreditverträge zu kündigen. Im Übrigen könnte sich eine Veröffentlichung der Ergebnisse der DPR-Prüfung nachteilig auf Continentals Aktienkurs auswirken.

Continental könnte Steuerrisiken in Zusammenhang mit der Nutzung steuerlicher Verlust- und Zinsvorträge aufgrund von Veränderungen der Aktionärsstruktur der Gesellschaft ausgesetzt sein.
§ 8c Körperschaftssteuergesetz (KStG) sieht vor, dass nicht genutzte steuerliche Verlust- und Zinsvorträge bzw. laufende Verluste anteilig nicht mehr nutzbar sind, wenn mehr als 25 % bis zu 50 % der Anteile einer Gesellschaft innerhalb von fünf Jahren auf einen Erwerber übertragen werden. Erwirbt eine Person mehr als 50 % der Aktien entfällt die Nutzbarkeit vollständig.

Continental könnte Steuerrisiken in Zusammenhang mit früheren Veranlagungszeiträumen ausgesetzt sein.
Auf Ebene der Gesellschaft oder ihrer Tochtergesellschaften könnte zusätzlicher Steueraufwand bezüglich bislang noch nicht geprüfter Veranlagungszeiträume entstehen. Die letzte abgeschlossene Steuerprüfung für die Gesellschaft und ihre deutschen Tochtergesellschaften in Deutschland betraf die Veranlagungszeiträume bis einschließlich 2003. Derzeit findet für die Gesellschaft und ihre deutschen Tochtergesellschaften eine routinemäßige Steuerprüfung durch die deutschen Steuerbehörden für die Veranlagungszeiträume 2004 bis 2007 statt. Darüber hinaus finden Steuerprüfungen bei ausländischen Gesellschaften für im Wesentlichen dieselben Veranlagungszeiträume durch ausländische Steuerbehörden statt. Nach derzeitiger Kenntnis wird nicht von einer wesentlichen Erhöhung der Steuerbelastung der Gesellschaft oder ihrer Tochtergesellschaften aufgrund der laufenden Steuerprüfungen ausgegangen; eine zukünftige Erhöhung der Steuerbelastung infolge von Steuerprüfungen ist aber erfahrungsgemäß nicht auszuschließen.

Zudem ist Continental Risiken in Verbindung mit der Übernahme der Siemens VDO in 2007 ausgesetzt, da die vom Verkäufer der Siemens VDO gewährte Steuerfreistellung nicht vollumfänglich Steuerrisiken abdeckt, die sich möglicherweise noch aus vor der Übernahme liegenden Veranlagungszeiträumen ergeben könnten.

Continental ist Risiken durch Rechtsstreitigkeiten ausgesetzt.
Continental-Konzerngesellschaften sind in eine Reihe von Gerichts- und Schiedsgerichtsverfahren eingebunden und könnten künftig in weitere solche Verfahren involviert werden. Diese Verfahren könnten insbesondere in den USA mit Schadenersatzforderungen und anderen Zahlungen in erheblicher Höhe verbunden sein. Weitere Informationen über Rechtsstreitigkeiten sind im Anhang unter Kapitel Nr. 33 zu finden.

Prognosebericht

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen in den folgenden zwei Geschäftsjahren.

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung
Nach den jüngsten Prognosen des IMF (International Monetary Fund) wird sich die Weltwirtschaft schneller als bislang erwartet von der tiefen Rezession erholen. Nach einem Rückgang der Wirtschaftsleistung in Höhe von 0,8 % im Jahr 2009 rechnet der IMF für 2010 bereits wieder mit einem Wachstum in Höhe von 3,9 %. Der Grund für die positive Revision der Erwartungen seit Oktober 2009 (+0,8 Prozentpunkte) ist nach Angaben des Instituts die Wirkung der hochexpansiven Geldpolitik und die milliardenschweren Investitionsprogramme, die sich nach ersten Schätzungen der OECD auf rund 2,5 % des weltweiten BIP summieren. Die nach der Klassifizierung des IMF sogenannten entwickelten Volkswirtschaften (advanced economies) sollen dabei im Jahr 2010 wieder auf ein Wachstum von 2,1 % (2009: -3,2 %) kommen. Treiber dieses Wachstums sind dabei vor allem die USA, für die ein Wachstum des BIP von 2,7 % prognostiziert wird. Für die sogenannten Schwellenländer (Emerging and developing economies) rechnet der IMF mit einem Wachstum von 6,0 % (2009: 2,1 %).

Die massiven staatlichen Eingriffe haben allerdings in vielen Volkswirtschaften zu einem enormen Anstieg des Staatsdefizits geführt, sodass der Spielraum für zusätzliche Maßnahmen begrenzt scheint. Allein im Euroraum ist dieses nach Angaben der Europäischen Kommission im Jahr 2009 auf über 6 % des BIP angewachsen. Zudem gibt es gerade in den entwickelten Volkswirtschaften erst wenige Anzeichen dafür, dass sich dieser Aufschwung ohne eine Fortführung der genannten Maßnahmen selbst tragen kann. Als weitere Risiken für den Aufschwung in den entwickelten Volkswirtschaften zählt der IMF unter anderem eine langsame Erholung des Immobilienmarktes, weiterhin zu hohe Kreditkosten für die Privatwirtschaft, steigende Arbeitslosigkeit und die verteuerten Rohstoffpreise auf, wohingegen die Sorge um eine steigende Inflation im Wesentlichen auf die Entwicklungsländer begrenzt ist. In den entwickelten Volkswirtschaften sollen die Konsumentenpreise um lediglich 1,3 % ansteigen, was nach Meinung des IMF weiterhin ein niedriges Leitzinsniveau ermöglichen sollte.

Für 2011 rechnet der IMF mit einem Wachstum der Weltwirtschaft von 4,3 %.

Deutschland
Die deutsche Wirtschaft hat zur Jahresmitte 2009 ihre tiefste Rezession in der Nachkriegsgeschichte überwunden. Für das laufende Jahr ist man weithin optimistisch, dass sich die Erholung fortsetzt und der Aufschwung, der derzeit noch größtenteils den Impulsen der Geld- und Fiskalpolitik geschuldet ist, zunehmend selbsttragend wird. Dafür sprechen die expansive Geld- und Fiskalpolitik, die Stabilisierung an den Finanzmärkten, der synchrone weltwirtschaftliche Aufschwung, die niedrige Inflation sowie die verbesserte Stimmung sowohl der Unternehmen als auch der Haushalte. Im laufenden Jahr rechnen die führenden Wirtschaftsinstitute mit einer Zunahme des realen Bruttoinlandsprodukts zwischen 1,2 % und 1,6 %, nachdem die wirtschaftliche Aktivität im Jahr 2009 um 5 % geschrumpft war. Der private Konsum könnte im laufenden Jahr zulegen, da die Haushalte etwa durch das Wachstumsbeschleunigungsgesetz weiter steuerlich entlastet werden, die Inflation niedrig bleibt und die Beschäftigung infolge der weiter regen Inanspruchnahme der Kurzarbeit nur leicht zurückgeht. Aktuell rechnet die Bundesregierung mit einem Anstieg der Arbeitslosenzahlen um 322.000 auf etwa 3,7 Mio. Mit der Erholung des Exports sowie steigender Gewinne dürfte auch die Investitionskonjunktur, trotz der hohen Unterauslastung der Produktionskapazitäten, wieder anspringen. Bei den Ausrüstungsinvestitionen rechnet etwa die Deutsche Bank in einer jüngst veröffentlichten Analyse mit einem Plus von knapp 6 %, nachdem sie im Jahr 2009 um rund ein Fünftel eingebrochen waren. Kehrseite der Medaille bleibt der Anstieg des Staatsdefizits, das 2010 auf voraussichtlich 5 % des BIP anwachsen wird. 2009 hatte es noch bei 3,3 % gelegen. Wegen der auslaufenden fiskalischen Effekte und einer zu erwartenden restriktiveren Geldpolitik kann das Wachstum im Jahr 2011 niedriger ausfallen als für 2010 erwartet.

Westeuropa/Euroraum
Die europäische Wirtschaft befindet sich nach dem tiefen Fall im Jahr 2009 (-3,9 % BIP-Rückgang) wieder auf Wachstumskurs. Grund sind die umfangreichen staatlichen Eingriffe zur Stützung des Bankensystems und der Wirtschaft. So rechnet der IMF für 2010 mit einem Anstieg des BIP von 1 %. Wachstumsmotor ist dabei insbesondere Deutschland. Dennoch besteht weiterhin die

große Sorge, dass sich das Finanzsystem noch lange nicht stabilisiert hat. Grund dafür waren die zuletzt überraschenden negativen Meldungen über das tatsächliche Ausmaß der ausufernden Staatsverschuldung in Griechenland, das sich nach jüngsten Berechnungen auf 330 Mrd € beläuft. Aber auch in Irland, Portugal, Spanien und Großbritannien bleibt die Lage angespannt. In all diesen Ländern liegt das Staatsdefizit deutlich über dem von der OECD für den Euroraum prognostizierten Wert von mehr als 6 % des BIP im Jahr 2009. Die Verunsicherung über die Stabilität dieser Länder führte ab November 2009 wieder zu einer enormen Ausweitung der Renditeabstände gegenüber etwa deutschen oder französischen Staatsanleihen. Zusätzlich schürte sie Befürchtungen über die Stabilität der europäischen Währung.

Aufgrund der niedrigen Inflation ist seitens der EZB für 2010 nicht mit deutlichen Zinsschritten zu rechnen. Eher wahrscheinlich erscheint, dass das Zinsniveau auf dem aktuell niedrigen Wert von 1 % verbleibt, da die EZB zudem über andere Maßnahmen verfügt, um falls nötig einer aufkeimenden Inflation entgegenzuwirken (z. B. restriktive Tenderzuteilung).

Für 2011 rechnet der IMF mit einer Verstetigung des Wachstums und einem Anstieg des BIP für den Euroraum auf 1,6 %.

Zentral- und Osteuropa

Bedingt durch die teilweise erheblichen makroökonomischen Ungleichgewichte ist Osteuropa besonders hart von der Finanz- und Wirtschaftskrise getroffen worden. Einzelne Länder wie Lettland, die Ukraine und Ungarn mussten um internationale Finanzhilfen bitten, um eine massive Verschärfung der Krise oder gar einen Staatsbankrott abzuwenden. Eine der wenigen positiven Ausnahmen in der Region war Polen, das eine Rezession gänzlich vermeiden konnte und 2009 immerhin ein Wachstum von gut 1 % verzeichnen dürfte. Derzeit kann man in zahlreichen Ländern der Region Anzeichen für eine Stabilisierung und Erholung der wirtschaftlichen Lage erkennen. Nicht zuletzt die Konjunkturbelebung im Euroraum wird dazu beitragen, dass sich diese Stabilisierung auch im kommenden Jahr fortsetzt. Nach einem Einbruch um etwa 6,3 % im Jahr 2009 dürfte das osteuropäische Wirtschaftswachstum mit einem Plus von 1,8 % im kommenden Jahr jedoch noch verhalten ausfallen. Die makroökonomischen Verwerfungen in einzelnen Ländern werden nachwirken. So dürften die baltischen Staaten nach dem massiven BIP-Rückgang von teilweise bis zu 18 % im Jahr 2009 auch in diesem Jahr noch leicht schrumpfen. Die ungarische Wirtschaft wird voraussichtlich stagnieren, nachdem sie 2009 um rund 6,5 % eingebrochen ist. Nach dieser Anpassungsphase dürfte der Aufholprozess jedoch wieder einsetzen, der den Abstand zu den Industrieländern verringert. Allerdings wird seine Dynamik vor dem Hintergrund einer voraussichtlich moderateren Kreditexpansion schwächer als noch vor der Krise ausfallen. Mittelfristig hält man ein Wirtschaftswachstum von rund 4 % für realistisch. Zum Vergleich: In den vergangenen fünf Jahren belief sich das Plus auf durchschnittlich mehr als 6 %.

Russland

Russland ist weiterhin stark von der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise betroffen. Nachdem das reale BIP-Wachstum im Jahr 2008 noch bei 5,6 % lag, stürzte es 2009 um 9,0 % ab. Trotzdem lag die Preisteuerungsrate 2009 weiter bei rund 11 %. In wichtigen Wirtschaftssektoren gibt es erhebliche Produktionseinbrüche. Der Rückgang des Ölpreises im Verlauf des Jahres 2009 wird nach Jahren der Haushaltsüberschüsse im Jahr 2009 erstmals wieder zu einem Defizit in Höhe von etwa 7 % führen. Hinzu kommt ein erheblicher Rückgang ausländischer Investitionen, eine deutliche Abwertung des Rubel gegenüber dem Euro sowie Liquiditätsprobleme für den Bankensektor und die Realwirtschaft. Dennoch bleibt Russland einer der größten Energieproduzenten der Welt und verfügt mit über einem Viertel der Weltgasreserven (25,2 %), ca. einem Fünftel der weltweiten Kohlevorkommen (19 %) und über 6 % der Weltölreserven über bedeutende Ressourcen. Deswegen konnte sich die russische Wirtschaft nach der Erholung des Ölpreises ab etwa Mai 2009 wieder stabilisieren. Ab März plant die russische Regierung nach dem Vorbild der westlichen Länder mit der Einführung einer Abwrackprämie für Altfahrzeuge, den stark eingebrochenen Pkw-Absatzmarkt (-50 % im Jahr 2009) wieder in Schwung zu bringen. Der IMF sieht für Russland ein BIP-Wachstum von 3,6 % im Jahr 2010 und 3,4 % für das Jahr 2011.

USA

Durch die enormen Investitionsausgaben ist das Staatsdefizit der USA auf 1,3 Billionen US-Dollar angestiegen, was einer Quote von 9,2 % des Bruttoinlandsprodukts im Jahr 2009 entspricht. Die Arbeitslosigkeit liegt aktuell bei 10 %. Aufgrund dieser Entwicklung plant die Regierung eine nachhaltige Förderung des Mittelstands um Arbeitsplätze zu schaffen. Deswegen werden im Jahr 2010 die Möglichkeiten zur Rückführung des Staatsdefizits als begrenzt angesehen. Nach Angaben des US-Finanz-

ministeriums soll es auf 10,6 % des BIP ansteigen. Es bleibt aber das erklärte Ziel, das Staatsdefizit bis 2015 auf 3 % des Bruttoinlandsprodukts zu senken. Die aktuellen Prognosen für das Wirtschaftswachstum in den USA liegen bei 2,4 % bis 2,7 % für das Jahr 2010.

Asien

Japans Wirtschaft hat die konjunkturelle Talsohle nach einer Analyse der DIHKJ (Deutsche Industrie- und Handelskammer Japan) durchschritten. Das Wachstum in den vergangenen Monaten blieb aber verhalten. Impulse kamen vor allem von den Exporten nach China und in andere asiatische Staaten. Anfang Dezember 2009 verabschiedete die japanische Regierung ein neues Konjunkturprogramm, das auch die inländische Nachfrage wieder stimulieren soll. Schwerpunkte sind unter anderem Umweltschutzmaßnahmen sowie Hilfen für kleine und mittelgroße Unternehmen. Nach dem tiefen Fall der japanischen Wirtschaft (2009: BIP -5,3 %) sieht der IMF ein Wachstum von 1,7 % im Jahr 2010. Risiken für diese Prognose bestehen in dem nach wie vor hohen Yen, der die Exporttätigkeit bedroht; außerdem können sich eine weiter andauernde Deflation, eine schlechte Einkommens- und Beschäftigungssituation sowie eine immer noch schwache Investitionsbereitschaft der privaten Unternehmen negativ auf die Inlandsnachfrage auswirken.

Die kurzfristigen wirtschaftlichen Aussichten für China bleiben weiterhin positiv. Die seit Dezember 2008 eingeführten fiskalischen und monetären Stimuli im Umfang von etwa 13 % des 2008er BIP (4 Billionen Renminbi), haben zu einer massiven Belebung der Wirtschaft geführt. Das Wachstum der Anlageninvestitionen und der industriellen Wertschöpfung ist seit März 2009 nachhaltig angesprungen. Angesichts des starken Wachstums der Investitionen, das real über 40 % liegt, der Stabilität der Konsumnachfrage und der langsamen Belebung der internationalen Nachfrage sollte die Stärke des chinesischen Wachstums auch 2010 gesichert sein. Trotzdem ist man in Bezug auf die mittelfristigen Aussichten vorsichtig. Das Problem wird unter anderem darin gesehen, dass der Wachstumsschub ohne eine weitere Stabilisierung der einheimischen oder der Exportnachfrage abebbt. Zudem besteht die Angst vor einer Überhitzung. Erst kürzlich hob die Notenbank den Mindestreservesatz um 50 Basispunkte an. Weitere Maßnahmen wie die Anhebung des Leitzinses werden vermutlich bald folgen. Deswegen ist bei der Kreditvergabe im Jahr 2010 eine spürbar moderatere Entwicklung zu erwarten, nachdem die Geldpolitik 2009 zu einem Rekordwachstum der Neukredite geführt hatte. Außerdem ist mittelfristig mit einer sukzessiven Aufwertung des Renminbi gegenüber dem US-Dollar zu rechnen, was zu einer Dämpfung des Preisanstiegs, der im Dezember 2009 bei 1,9 % lag, führen dürfte. Allerdings wird sich die Aufwertung der Währung mittelfristig reduzierend auf das Wirtschaftswachstum auswirken. Laut IMF soll das Wirtschaftswachstum im Jahr 2010 bei 10 % liegen und 2011 nur leicht auf 9,7 % abnehmen.

Branchenentwicklung

Nach dem Auslaufen der Umweltprämien bzw. staatlichen Fördermaßnahmen in vielen wichtigen Fahrzeugmärkten besteht insbesondere in Europa die Gefahr, dass die Nicht-Erneuerung dieser Programme zu einem deutlichen Rückgang der Neuzulassungen im Jahr 2010 führt. Hervorzuheben ist hierbei Deutschland, wo die Umweltprämie in einem Umfang von insgesamt 5 Mrd € die deutlichsten Effekte auf den Neuzulassungsmarkt hatte. In Summe wurden trotz der schwersten Wirtschaftskrise mehr als 3,8 Mio Fahrzeuge (+23 %) neu zugelassen. Diese Zahl liegt etwa 550.000 Einheiten über dem Trend der vergangenen sechs Jahre. Deswegen geht auch der nationale Verband VDA von einem Rückgang der Neuzulassungen für das Jahr 2010 auf eine Bandbreite von 2,75 Mio bis 3,0 Mio Einheiten aus. In Frankreich, Italien, Spanien und Großbritannien wurden 2009 ähnliche Absatzfördermaßnahmen in unterschiedlichem Umfang zur Stützung der Pkw-Neuzulassungen eingeführt. Die deutlichsten Effekte zeigten sich dabei in Frankreich und Italien, wo die Neuzulassungen auf Jahressicht um 11 % auf 2,3 Mio Einheiten stiegen bzw. nur um 0,2 % auf 2,2 Mio Einheiten rückläufig waren. Auch hier rechnen die nationalen Verbände mit zum Teil deutlichen Rückgängen für die Neuzulassungszahlen im Jahr 2010. In Italien, wo die staatliche Fördermaßnahme noch bis zum März 2010 läuft, wird bereits über eine Verlängerung des Programms nachgedacht. Addiert man die Prognosen der nationalen Verbände der Länder Deutschland, Frankreich, Italien, Spanien und Großbritannien auf, dann ergibt sich ein Rückgang der Neuzulassungen im Jahr 2010 von mehr als 15 % allein für diese Länder, die für ca. 75 % der Neuzulassungen in der ACEA- (Verband der europäischen Autohersteller, dessen Statistiken die EFTA-27-Länder umfasst) Statistik stehen. Für die USA wird nach dem Einbruch der Neuzulassungen im Jahr 2009 auf 10,4 Mio Fahrzeuge (-21 %) mit einem Anstieg der Neuzulassungen auf 11,5–12,5 Mio Fahrzeuge gerechnet. Diese Bandbreite wurde auch auf der Detroit Motor Show im Januar von vielen amerikanischen Auto und Autozulieferunternehmen bestätigt.

Dies entspricht einem Anstieg von 10–20 % im Jahr 2010. Für Japan wird mit einem Volumen der Neuzulassungen auf Vorjahresniveau gerechnet. In Summe ergibt sich für die sogenannten Triademärkte (NAFTA, Europa und Japan) bedingt durch den für Europa befürchteten Rückgang ein leicht rückläufiges Bild für die Zahl der neu zugelassenen Fahrzeuge. Für die BRIC-Länder (Brasilien, Russland, Indien und China) wird auch 2010 mit einem Wachstum der Neuzulassungen von bis zu 15 % gerechnet. Laut der Investment Bank Goldman Sachs sollen sich insbesondere die Neuzulassungen in Russland nach dem massiven Einbruch im Jahr 2009 (-50 %) um mehr als 20 % auf 1,8 Mio Fahrzeuge erholen.

Produktion Pkw, Kombifahrzeuge leichte Nutzfahrzeuge < 6 t in Mio Stück**	**2009***	**2010**	**2011**
Westeuropa	11,9	11,8	12,7
Osteuropa	4,9	4,8	5,5
Europa gesamt	16,8	16,6	18,2
NAFTA-Region	8,5	10,2	11,8
Südamerika	3,6	3,8	4,0
Asien	28,2	30,6	33,3
Afrika und Mittlerer Osten	1,8	1,8	2,0
Gesamt	**58,8**	**63,0**	**69,3**

Quelle: Global Insight *vorläufige und eigene Schätzung **Light Vehicles

Produktion Nutzfahrzeuge > 6 t ** in Tsd Stück	**2009***	**2010**	**2011**
Westeuropa	196	269	429
Osteuropa	71	94	147
Europa gesamt	267	363	576
NAFTA-Region	210	250	356
Südamerika	129	141	167
Asien	1.241	1.356	1.529
Gesamt	**1.846**	**2.110**	**2.628**

Quelle: Global Insight *vorläufige Schätzung **Heavy Vehicles

Absatz im Ersatzgeschäft Pkw-Reifen
(inkl. Reifen für leichte Nutzfahrzeuge und allradgetriebene Fahrzeuge)

in Mio Stück	2009*	2010	2011
West-und Zentraleuropa	260,9	269,5	281,8
NAFTA-Region	252,9	256,7	269,6
Asien	206,4	224,6	247,1
Übrige Märkte	146,7	154,6	164,6
Gesamt	**866,9**	**905,4**	**963,0**

Quelle: LMC World Tyre Forecast, 2009 *vorläufige und eigene Schätzung

Absatz im Ersatzgeschäft Lkw-Reifen

in Mio Stück	2009*	2010	2011
West-und Zentraleuropa	15,6	16,7	18,6
NAFTA-Region	15,2	16,4	17,8
Asien	59,2	59,9	66,3
Übrige Märkte	26,7	28,2	30,6
Gesamt	**116,7**	**121,2**	**133,2**

Quelle: LMC World Tyre Forecast, 2009 *vorläufige Schätzung

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.

Die Zahl der produzierten Neufahrzeuge (Pkw, Kombifahrzeuge, Nutzfahrzeuge < 6 t) wird 2010 nach unserer Einschätzung um 7 % auf rund 63 Mio Einheiten zulegen. Der größte Zuwachs innerhalb der Triademärkte (NAFTA, Europa und Japan) wird dabei für Nordamerika erwartet, wo nach dem Einbruch auf 8,5 Mio produzierte Einheiten im Jahr 2009 (-32 %) mit einem Zuwachs der Produktion auf über 10 Mio Fahrzeuge gerechnet wird. Wegen der rückläufigen Entwicklung der Neuzulassungszahlen rechnen wir für Europa hingegen mit einer stabilen Entwicklung der Produktion im Jahr 2010. Neben der wirtschaftlichen Entwicklung in Europa wird auch die Entscheidung über die mögliche Verlängerung von Förderprogrammen eine Rolle dabei spielen, ob dieses Niveau erreicht wird. Außer in Italien wird auch in Frankreich über eine Verlängerung dieser Programme in das Jahr 2010 diskutiert. Für Asien wird hingegen mit einer Fortsetzung der guten Entwicklung im Jahr 2010 gerechnet. In Summe geht man für diese Region von einem Anstieg der Produktion in Höhe von 9 % aus.

Auch 2011 soll sich die positive Entwicklung in allen Regionen fortsetzen.

Die Entwicklung der Nutzfahrzeugmärkte wird von den führenden Prognose-Instituten (Global Insight, JD Power und FTR) nach dem tiefen Fall im Jahr 2009 durchweg positiv gesehen. So rechnet etwa Global Insight mit einem Wachstum der Lkw-Produktion in Europa von 36 % auf 363.000 Einheiten im Jahr 2010. Allerdings darf hierbei nicht übersehen werden, dass dieses Volumen nur bei rund 50 % der 2008 in Europa produzierten Einheiten liegt. Für die NAFTA-Region, in der seit dem Hoch aus dem Jahr 2006 das Volumen auf weniger als ein Drittel des Ausgangswertes von 650.000 abgesunken ist, rechnet man hingegen mit einem Anstieg um 19 % auf 250.000 Einheiten im Jahr 2010. In Asien soll ein Wachstum von rund 9 % erreicht werden, womit diese Region fast wieder auf dem Wert des Jahres 2008 liegt. Weltweit soll die Nutzfahrzeugproduktion > 6 t laut Global Insight im Jahr 2010 um 14 % und 2011 um 25 % wachsen. Wir halten diese Prognose für sehr optimistisch und

erwarten insbesondere in Europa im Zeitraum 2010 bis 2011 Wachstumsraten, die erheblich unter diesem Niveau liegen werden. Zudem fallen die Prognosen für den Trailer-Markt (Auflieger) in Europa geringer aus als für die für den Nutzfahrzeugmarkt. So rechnet man etwa für Europa lediglich mit einem Anstieg der Auflieger-Produktion von 16 % gegenüber 2009. Im Berichtsjahr verzeichnete dieser Markt nach Schätzungen einen Rückgang von mehr als 70 %. In der NAFTA-Region rechnet etwa FTR (Freight Transportation Research Associates) mit einem Anstieg der Trailer-Produktion um 19 % auf 89.000 Einheiten. Auch dieser Wert würde mehr als 68 % unter dem Niveau des Jahres 2006 liegen. Das Trailer-Geschäft stellt insbesondere für die Division Nfz-Reifen einen bedeutenden Abnehmer dar.

Die Pkw-Ersatzreifenmärkte in Europa und der NAFTA-Region konnten sich gerade im vierten Quartal 2009 deutlich erholen. Auch für 2010 rechnen wir mit einer Fortsetzung der Erholung in diesen beiden Märkten. Das Wachstum wird dabei, je nach Region, zwischen 1,5 % und 9 % liegen. Hauptwachstumsmarkt wird weiter Asien bleiben. Für den weltweit größten Ersatzreifenmarkt Europa rechnen wir mit einem Anstieg der Nachfrage von mehr als 3 % für das Jahr 2010. Der Gesamtmarkt wird unserer Einschätzung nach 2010 um 4 % und 2011 um 6 % wachsen.

Die Nachfrage nach Nutzfahrzeugreifen wird nach externer Einschätzung im Jahr 2010 ebenfalls um rund 4 % zulegen. Am deutlichsten fällt das Wachstum dabei in der NAFTA-Region aus. Hier soll das Volumen nach vier Jahren des Rückgangs wieder um bis zu 8 % auf 16,4 Mio Einheiten wachsen. Damit bleibt es aber weiterhin rund 25 % hinter dem Volumen, das 2005 erreicht wurde. Für die Region West und Zentraleuropa wird mit einem Anstieg von 7 % auf 16,7 Mio Einheiten gerechnet. Auch dieses Niveau liegt rund ein Fünftel unter dem Wert des Jahres 2008. Im Jahr 2011 soll es dann in allen Regionen zu deutlichen Zuwächsen kommen und der Weltmarkt für Lkw-Ersatzreifen um fast 10 % wachsen.

Rohstoffmärkte

Der deutliche Anstieg der Preise an den Rohstoffmärkten, der sich bereits ab Mitte 2009 abzeichnete und insbesondere im vierten Quartal 2009 noch einmal beschleunigte, dürfte sich 2010 nicht in dem bereits beobachteten Ausmaß weiter fortsetzen. Bei dem prognostizierten Wachstum der Weltwirtschaft in Höhe von 3,9 %, ist allerdings noch einmal mit einem leichten Anstieg im laufenden Jahr zu rechnen. Der IMF sieht den Ölpreis als Durchschnitt verschiedener Quotierungen (Uk Brent, Dubai, West Texas Intermediate) bei 76 US-Dollar pro Barrel für 2010 und bei 82 US-Dollar pro Barrel für 2011.

Ausblick des Continental-Konzerns

Voraussichtliche Geschäftsentwicklung

Für das Jahr 2010 rechnen wir mit einem Anstieg der weltweiten Produktionsvolumina für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge von etwa 7 % gegenüber 2009. Haupttreiber sind dafür die Märkte in Asien und den USA, für die jeweils ein Wachstum von 9 bzw. 20 % gesehen wird. Für Europa, dem neben Nordamerika regional betrachtet für Continental bedeutendsten Absatzmarkt, rechnen wir, abweichend von den Marktprognosen von Global Insight vom September 2009 (+2 %), nur mit einer stabilen Entwicklung der Produktionszahlen im Jahr 2010. Entscheidend dafür, ob unsere Einschätzung sich als zu optimistisch erweist, ist, inwieweit die staatlichen Eingriffe in Form von Umweltprämien im Jahr 2009 zu einem zu starken Vorzieheffekt geführt haben. Allein für Deutschland, Frankreich und Italien wurden 2009 Kaufanreize für mehr als 1,6 Mio neue Fahrzeuge geboten und voll ausgenutzt.

Vor diesem Hintergrund gehen wir von einem Umsatzanstieg in Höhe von mindestens 5 % gegenüber 2009 für die **Automotive Group** aus. Außerdem rechnen wir damit, dass sich das bereinigte operative Ergebnis der Automotive Group auf Basis des zweiten Halbjahres 2009 weiter stabilisiert und sich gegenüber dem Gesamtjahreswert 2009 mindestens verdoppelt. Positiv sollte sich hierbei auch die höhere Auslastung der Werke und eine insgesamt bessere Abschätzbarkeit der kurzfristigen Entwicklung der Produktionsvolumina auswirken. Auch der Produktmix, der im Jahr 2010 weniger stark durch das Kleinwagensegment geprägt sein sollte, stellt eine Chance für 2010 dar. Eine weitere Chance bietet eine erfolgreiche Umsetzung der zahlreichen, im Jahr 2009 eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen, deren voller Effekt sich nach heutiger Einschätzung aber erst ab 2011 einstellen wird. Herausforderungen stellen hingegen, neben der erfolgreichen Umsetzung der Re-

strukturierungsmaßnahmen der Jahre 2008 und 2009, die wieder deutlich gestiegenen Rohstoffpreise, das Auslaufen der Kurzarbeit und anderer 2009 kurzfristig umgesetzter, nicht wiederholbarer Sparmaßnahmen dar. Zudem bietet die Restrukturierung des Bereichs Powertrain Chancen und Risiken, die die operative Ergebnisentwicklung im Jahr 2010 nachhaltig beeinflussen können. Für diese Division gilt das Ziel, im Jahr 2011 auf Basis des bereinigten operativen Ergebnisses den Break-even zu erreichen.

Für 2010 gehen wir auch von einer Erholung der Pkw-Ersatzreifenmärkte in der Größenordnung zwischen 2 bis 4 % in den Regionen Europa und Nordamerika aus. Die Absatzchancen auf dem Lkw-Erstausrüstungs- und -Ersatzreifenmarkt zu bestimmen, bleibt weiter schwierig, aber auch hier deutet vieles auf eine Erholung ausgehend von einem sehr niedrigen Niveau hin. Das weltweite Wirtschaftswachstum wird laut jüngsten Prognosen auf bis zu 4 % für das Jahr 2010 geschätzt. Für Europa, dem Hauptabsatzmarkt von ContiTech, wird aber nur ein Wachstum von 1 % prognostiziert.

Der Umsatz der **Rubber Group** soll vor diesem Hintergrund im Jahr 2010 um mehr als 5 % gegenüber dem Berichtsjahr zulegen. Das bereinigte operative Ergebnis soll dabei in etwa auf dem hohen Niveau des Jahres 2009 verstetigt werden. Eine große Herausforderung stellen die gerade seit November 2009 wieder deutlich gestiegenen Rohstoffkosten dar. Die Belastungen im Vergleich zu 2009 können sich bei einem Preisniveau für Naturkautschuk von über 3 US-Dollar pro kg und einem Ölpreis von über 80 US-Dollar pro Barrel auf über 200 Mio € addieren. Wie in den vergangenen Jahren werden wir versuchen, diese mögliche Belastung durch Preiserhöhungen, Mixverbesserungen und Kostensenkungen im Jahresverlauf zu kompensieren. In welchem Ausmaß das im laufenden Jahr gelingt, hängt aber stark von der Preisentwicklung der Rohstoffe im weiteren Jahresverlauf ab. Insbesondere auf der Lkw-Reifen-Seite stellt die noch anhaltende Unterauslastung der Kapazitäten eine zusätzliche Herausforderung dar, welche die Belastung auf der Rohstoffkostenseite noch schwieriger kompensierbar macht. Die Schließung des Pkw-Reifenwerks in Clairoix, Frankreich, die Kapazitätsreduktion der Lkw-Reifenfertigung in Hannover-Stöcken, Deutschland, und die Restrukturierung von Standorten in Spanien, Frankreich, Großbritannien und Deutschland im Bereich ContiTech werden sich erst nach 2012 vollständig amortisiert haben. Chancen ergeben sich hingegen aus einer früher als geplant eintretenden Verbesserung der Kostenstrukturen. Der vergleichsweise lang anhaltende, strenge Winter hat für ein sehr gutes Winterreifengeschäft im vergangenen Jahr (Sell In) und für Abverkäufe von Lagerbeständen bei den Händlern (Sell Out) bis in den Februar 2010 hinein gesorgt. Dies ist eine sehr gute Voraussetzung für die Winterreifensaison 2010/2011.

Für den **Konzern** erwarten wir deshalb ein Umsatzwachstum von mindestens 5 % im Jahr 2010 und eine deutliche Verbesserung des bereinigten operativen Ergebnisses im Jahr 2010 gegenüber 2009.

Im Jahresverlauf 2010 rechnen wir mit deutlich geringeren **Sondereffekten** als im Vorjahr. Die finale Entscheidung über die Lkw-Reifenproduktion am Standort Hannover-Stöcken, Deutschland, sowie unsere fortlaufenden Bemühungen zur Kostensenkung können jedoch auch 2010 zu Sondereffekten in Höhe von rund 100 Mio € führen.

Die **Abschreibungen** werden 2010 weiterhin stabil bleiben. Für die Abschreibungen immaterieller Vermögenswerte aus der Kaufpreisallokation wird auch 2010 ein Betrag von etwa 450 Mio € anfallen. Die übrigen Abschreibungen liegen bei etwa 1,2 Mrd €. Mit weiteren Abschreibungen auf den Goodwill ist nach der Anpassung im Jahr 2009 in Höhe von 875,8 Mio im laufenden Jahr aus heutiger Sicht nicht zu rechnen.

Die **Zinsaufwendungen** werden im Jahr 2010, bedingt durch die Neuverhandlung des VDO-Kreditvertrags trotz des Mittelzuflusses aus der Kapitalerhöhung in Höhe von 1,05 Mrd €, steigen. Der VDO-Kreditvertrag in Höhe von ursprünglich 13,5 Mrd € stellt nach wie vor das wichtigste Finanzierungsinstrument des Konzerns dar. Je nach Zeitpunkt und Umfang der für 2010 geplanten Begebung einer Hochzinsanleihe kann das Zinsergebnis auf eine Belastung von bis zu 800 Mio € ansteigen.

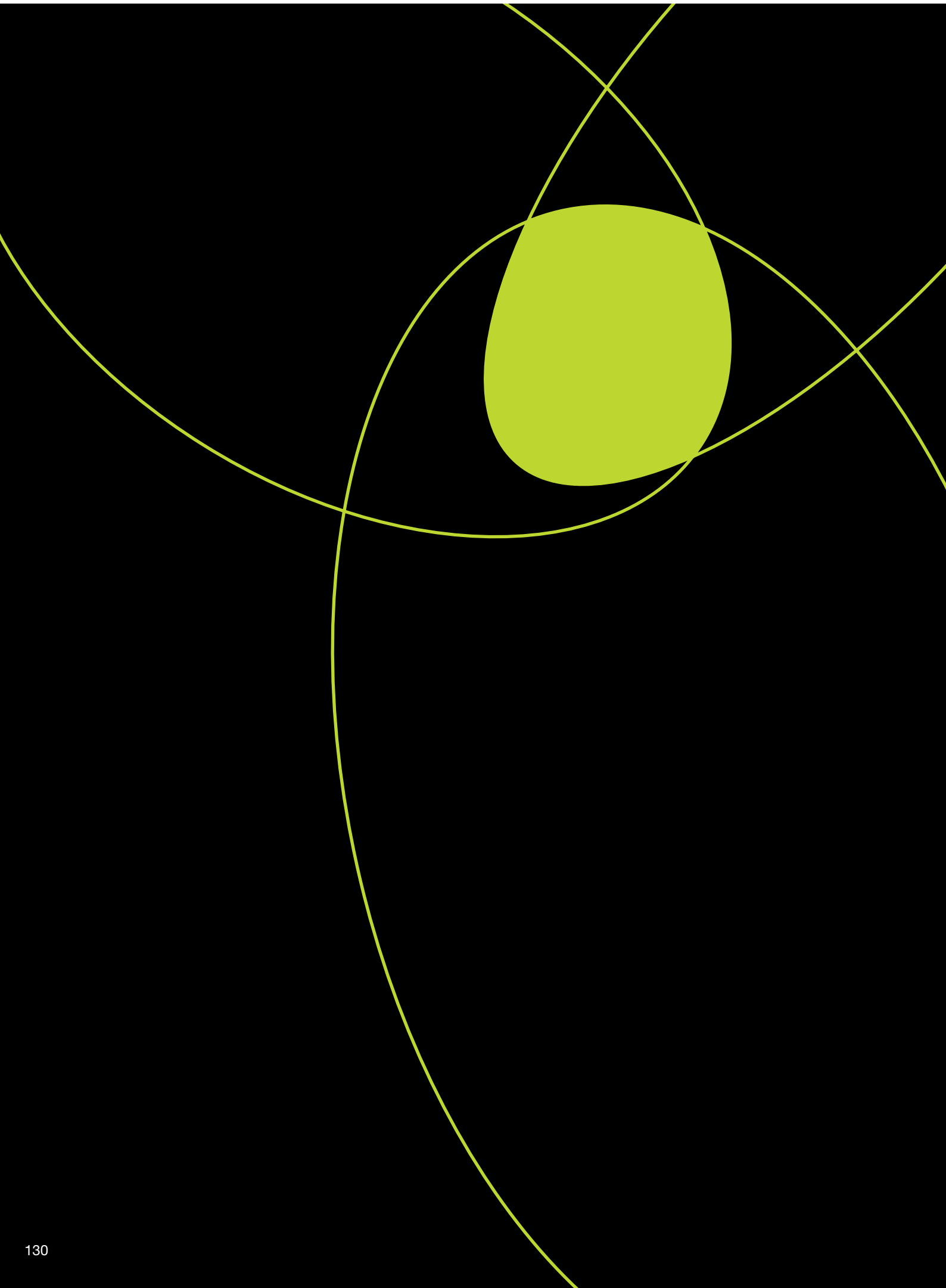
Für 2010 rechnen wir mit einem Anstieg der **Investitionen** um bis zu 400 Mio € gegenüber 2009. Schwerpunkt der Investitionen wird der Ausbau unserer Kapazitäten in Asien und Osteuropa sein. In der Automotive Group liegt darüber hinaus der Schwerpunkt der Investitionen im Bereich Chassis & Safety und dient der Industrialisierung der neuen elektronischen Bremsengeneration MK 100. In der Division Powertrain bereiten wir uns auf die Einführung neuer Injektorsysteme, die helfen, den Bestimmungen der EU6-Norm zu entsprechen, vor und bauen unsere Kapazitäten im Bereich elektronischer Antriebssysteme weiter aus.

Die steigenden Investitionen, ein weiterer Anstieg des Working Capital in Folge der Umsatzbelebung und der Mittelabfluss für die 2009 initiierten Restrukturierungsmaßnahmen werden die Möglichkeit zur Mittelfreisetzung (Free Cashflow) im Jahr 2010 deutlich begrenzen. Die **Netto-Finanzschulden** dürften daher 2010 nach Rückführung durch die Mittel aus der Kapitalerhöhung nicht weiter deutlich absinken. Aufgrund des neu verhandelten Spielraums der Kreditvereinbarungen (Financial Covenants) besteht aus heutiger Sicht allerdings keine Gefahr der Verletzung dieser Kreditvereinbarungen. Nach den Neuverhandlungen der Kreditvereinbarungen im Dezember 2009 darf das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu EBITDA, wie im VDO-Kreditvertrag vereinbart, am Jahresende 2010 nicht über dem Faktor von 4,25 liegen. Die im August 2010 fällige Tilgung der Tranche B in Höhe von etwa 2,45 Mrd € erfolgt aus heutiger Sicht über die Inanspruchnahme der ebenfalls im Dezember 2009 abgeschlossenen Forward Start Facility im Umfang von bis zu 2,5 Mrd €. Andere nennenswerte Beträge werden 2010 nicht fällig. Die Zahlung einer Dividende kommt aufgrund des Bilanzverlusts nicht in Betracht.

Der Start in das Jahr 2010 verlief positiv und bestätigt die zuvor dargestellte Einschätzung über den positiven Geschäftsverlauf dieses Jahres. Aufgrund der niedrigen Vergleichswerte aus dem Vorjahr kann es in beiden Gruppen gerade im ersten Halbjahr 2010 zu deutlich positiven Abweichungen bei den operativen Kennzahlen von den Vorjahreswerten kommen. Saisonal bedingt ist allerdings mit einem Anstieg der Netto-Finanzschulden im ersten Halbjahr zu rechnen. Insbesondere in der zweiten Jahreshälfte 2010 gehen wir aufgrund der Basiseffekte von einem Abnehmen der Wachstumsraten im Jahresvergleich für die operativen Kennzahlen aus, die dann auch gerade aufgrund der Rohstoffkostenentwicklung teilweise unter dem Vorjahr liegen können. Continental wird am 4. Mai über die Entwicklung des ersten Quartals 2010 berichten.

Auch für das **Jahr 2011** weisen die Prognosen für alle wesentlichen Faktoren einen positiven Verlauf auf. So soll laut jüngsten Schätzungen die Weltwirtschaft 2011 weiter kräftig wachsen (IWF +4,3 %) und auch die Prognosen der unabhängigen Marktbeobachter sehen weiteres Wachstum der Produktionsvolumina in allen Fahrzeugmärkten (weltweit +9 %) vorher. Sollten sich diese Prognosen bestätigen, rechnen wir auch im Jahr 2011 mit einem weiteren Umsatzanstieg und einer weiteren Verbesserung des operativen Ergebnisses. Der Free Cashflow wird auch 2011 vom Abfluss der im Jahr 2009 initiierten Restrukturierungen beeinflusst, sollte aber mehr Spielraum für einen weiteren Schuldenabbau bieten als 2010. Auch im Jahr 2011 ist aus heutiger Sicht nicht mit einer Verletzung der Financial Covenants zu rechnen. Am Ende des Jahres 2011 darf das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu EBITDA, wie im VDO-Kreditvertrag vereinbart, nicht über dem Faktor 3,50 liegen. Außer der Rückzahlung des Schuldscheindarlehens in Höhe von 110,0 Mio € kommen 2011 keine weiteren Fremdmittel im größeren Umfang zur Fälligkeit. Zudem ist auch im Jahr 2011 nicht mit einer Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2010 zu rechnen.

Im August 2012 werden Tranche C sowie der revolvierende Kredit aus dem VDO-Kreditvertrag und der im Rahmen der Forward Start Facility in Anspruch genommene Kredit zur Rückzahlung fällig. Zur Optimierung des Laufzeitenprofils und zur Diversifizierung der Finanzierungsmittel beabsichtigt Continental die Begebung einer **Hochzinsanleihe** im Verlauf des ersten Halbjahres 2010. Der konkrete Zeitpunkt hängt jedoch von den Marktverhältnissen ab, was auch zu einem späteren Begebungstermin führen kann.



Konzernabschluss

132 Erklärung des Vorstands
133 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
134 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und Gesamtergebnisrechnung
135 Konzernbilanz
137 Konzern-Kapitalflussrechnung
138 Entwicklung des Konzerneigenkapitals

Konzernanhang

139 Segmentberichterstattung
141 Allgemeine Erläuterungen und Grundsätze der Rechnungslegung
151 Neue Rechnungslegungsvorschriften
162 Konsolidierungskreis
163 Erwerbe und Veräußerungen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen
169 Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
177 Erläuterungen zur Konzernbilanz
222 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 AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hannover, ist von der Hauptversammlung der Continental AG zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2009 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 8. Februar 2010

Der Vorstand

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der Continental Aktiengesellschaft, Hannover, aufgestellten Konzernabschluss, bestehend aus Konzern-Gesamtergebnisrechnung, 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 2009 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzern-Lagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 a 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 2010

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Bartels-Hetzler
Wirtschaftsprüfer

Dr. Thümler
Wirtschaftsprüfer

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und Gesamtergebnisrechnung

Mio €	Kapitel	2009	2008
Umsatzerlöse		**20.095,7**	**24.238,7**
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen		- 16.082,0	- 19.484,7
Bruttoergebnis vom Umsatz		**4.013,7**	**4.754,0**
Forschungs- und Entwicklungskosten		- 1.356,3	- 1.498,2
Vertriebs- und Logistikkosten		- 1.123,2	- 1.180,0
Allgemeine Verwaltungskosten		- 607,1	- 770,1
Sonstige Erträge und Aufwendungen	6	- 1.903,0	- 1.627,1
Ergebnis assoziierter Unternehmen	7	- 73,2	16,4
Übriges Beteiligungsergebnis	7	8,7	8,8
Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern		**- 1.040,4**	**- 296,2**
Zinserträge	8	30,3	80,0
Zinsaufwendungen	8	- 751,1	- 786,7
Zinsergebnis		**- 720,8**	**- 706,7**
Ergebnis vor Ertragsteuern		**- 1.761,2**	**- 1.002,9**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	9	154,3	- 75,0
Konzernergebnis		**- 1.606,9**	**- 1.077,9**
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn		- 42,3	- 45,6
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen		- 1.649,2	- 1.123,5
Ergebnis pro Aktie in €, unverwässert	**36**	**- 9,76**	**- 6,84**
Ergebnis pro Aktie in €, verwässert	**36**	**- 9,76**	**- 6,84**

Siehe begleitende Erläuterungen im Konzernanhang.

Mio €	2009	2008
Konzernergebnis	**- 1.606,9**	**- 1.077,9**
Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung[1]	132,1	- 147,4
Zeitwertanpassung der zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte	1,2	- 1,5
Latente Steuern auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	- 0,2	0,0
Zeitwertanpassung der Cashflow Hedges	- 33,1	- 148,1
Latente Steuern auf Cashflow Hedges	9,5	46,5
Kumuliertes übriges Eigenkapital	**109,5**	**- 250,5**
Gesamtergebnis der Periode	**- 1.497,4**	**- 1.328,4**
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Gesamtergebnis	36,0	25,7
Gesamtergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	- 1.533,4	- 1.354,1

[1] Inklusive Fremdanteile.

Konzernbilanz

Aktiva

Mio €	Kapitel	31.12.2009	31.12.2008
Goodwill	10	5.536,6	6.384,1
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	10	2.068,7	2.522,7
Sachanlagen	11	5.784,3	6.122,2
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	12	19,3	19,9
Anteile an assoziierten Unternehmen	13	398,0	718,3
Sonstige Finanzanlagen	14	8,0	14,2
Aktive latente Steuern	15	728,9	391,3
Aktiver Saldo aus Pensionsbewertung	24	70,8	116,0
Langfristige Derivate und verzinsliche Anlagen	28	78,4	16,6
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte	16	18,9	34,1
Sonstige Vermögenswerte	17	12,7	9,0
Langfristige Vermögenswerte		**14.724,6**	**16.348,4**
Vorräte	18	2.076,0	2.570,5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	3.648,1	3.287,5
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	16	184,9	126,8
Sonstige Vermögenswerte	17	540,5	543,0
Ertragsteuerforderungen	26	94,2	148,0
Kurzfristige Derivate und verzinsliche Anlagen	28	25,8	47,8
Flüssige Mittel	20	1.712,8	1.569,4
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	21	42,3	46,5
Kurzfristige Vermögenswerte		**8.324,6**	**8.339,5**
Bilanzsumme		**23.049,2**	**24.687,9**

Passiva

Mio €	Kapitel	31.12.2009	31.12.2008
Gezeichnetes Kapital		432,6	432,6
Kapitalrücklage		3.139,5	3.097,9
Kumulierte einbehaltene Gewinne		636,4	2.217,2
Kumuliertes übriges Eigenkapital		- 435,9	- 482,3
Den Anteilseignern zuzurechnendes Eigenkapital		**3.772,6**	**5.265,4**
Anteile in Fremdbesitz		289,1	264,5
Eigenkapital	**22**	**4.061,7**	**5.529,9**
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	24	1.345,0	669,7
Rückstellungen für latente Steuern	15	196,5	401,7
Langfristige Rückstellungen für sonstige Risiken	25	351,7	429,7
Langfristiger Anteil der Finanzschulden	27	5.967,7	9.768,3
Langfristige sonstige Verbindlichkeiten	31	36,2	40,9
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		**7.897,1**	**11.310,3**
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	30	2.819,5	2.469,8
Ertragsteuerverbindlichkeiten	26	644,7	507,8
Kurzfristige Rückstellungen für sonstige Risiken	25	1.342,9	1.026,3
Finanzschulden	27	4.744,8	2.349,0
Kurzfristige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	29	880,3	889,2
Sonstige Verbindlichkeiten	31	648,1	566,0
Zur Veräußerung bestimmte Verbindlichkeiten	32	10,1	39,6
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		**11.090,4**	**7.847,7**
Bilanzsumme		**23.049,2**	**24.687,9**

Konzern-Kapitalflussrechnung

Mio €	2009	2008
EBIT	- 1.040,4	- 296,2
Gezahlte Zinsen	- 757,2	- 598,5
Erhaltene Zinsen	30,5	79,3
Gezahlte Ertragsteuern	- 204,8	- 282,1
Erhaltene Dividenden	73,3	62,6
Abschreibungen und Wertminderungen	2.631,6	3.067,6
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und sonstigen Finanzanlagen inkl. Wertminderungen	64,5	- 25,2
Gewinne aus Abgängen von Vermögenswerten, Gesellschaften und Geschäftsbereichen	- 12,1	- 43,3
Sonstige nicht zahlungswirksame Änderungen	64,5	0,0
Veränderungen der		
Vorräte	549,8	- 77,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	- 273,9	664,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	319,1	- 312,3
Pensionsrückstellungen	714,8	- 4,9
übrigen Aktiva und Passiva	267,4	- 349,0
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	**2.427,1**	**1.884,8**
Erlöse aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	77,1	69,8
Investitionen in Sachanlagen und Software	- 859,4	- 1.595,2
Investitionen in immaterielle Vermögenswerte aus Entwicklungsprojekten und sonstige	- 51,6	- 26,0
Erlöse aus dem Verkauf von Gesellschaften und Geschäftsbereichen inkl. abgehender flüssiger Mittel	143,8	350,0
Anteilserwerb von Gesellschaften und Geschäftsbereichen inkl. übernommener flüssiger Mittel	- 97,8	- 102,4
Verzinsliche Ausleihungen	1,1	47,5
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	**- 786,8**	**- 1.256,3**
Summe des Cashflow vor Finanzierungstätigkeit	**1.640,3**	**628,5**
Veränderungen kurzfristiger Finanzschulden	- 1.169,1	- 178,9
Aufnahme langfristiger Finanzschulden	40,6	175,0
Tilgung von langfristigen Finanzschulden	- 378,3	- 847,9
Ausgabe von Aktien	—	1,0
Einzahlungen durch Gesellschafter	23,7	—
Dividenden und Kapitalrückzahlungen an Minderheitsgesellschafter	- 33,0	- 43,9
Dividendenzahlung	—	- 323,4
Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit	**- 1.516,1**	**- 1.218,1**
Veränderung der flüssigen Mittel	**124,2**	**- 589,6**
Flüssige Mittel am 01.01.	1.569,4	2.199,4
Wechselkursbedingte Veränderungen der flüssigen Mittel	19,2	- 40,4
Flüssige Mittel am 31.12.	**1.712,8**	**1.569,4**

Siehe begleitende Erläuterungen im Konzernanhang.

Entwicklung des Konzerneigenkapitals

Mio €	Anzahl Aktien[1] in 1.000 Stück	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Kumulierte einbehaltene Gewinne	Sukzessive Erwerbe	Kumuliertes übriges Eigenkapital Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung[2]	Kumuliertes übriges Eigenkapital Unterschiedsbetrag aus Finanzinstrumenten	Summe	Anteile in Fremdbesitz	Gesamt
Stand 01.01.2008	**161.712**	**414,0**	**2.808,7**	**3.624,8**	**- 35,6**	**- 218,5**	**0,2**	**6.593,6**	**263,6**	**6.857,2**
Konzernergebnis	—	—	—	- 1.123,5	—	—	—	- 1.123,5	45,6	**- 1.077,9**
Veränderungen übriges Eigenkapital	—	—	—	—	—	- 127,5	- 103,1	- 230,6	- 19,9	**- 250,5**
Konzerngesamtergebnis	**—**	**—**	**—**	**- 1.123,5**	—	**- 127,5**	**- 103,1**	**- 1.354,1**	**25,7**	**- 1.328,4**
Gezahlte Dividende	—	—	—	- 323,4	—	—	—	- 323,4	- 21,2	**- 344,6**
Ausgabe von Aktien	7.294	18,6	328,5	—	—	—	—	347,1	—	**347,1**
Sukzessive Erwerbe[3]	—	—	—	—	2,2	—	—	2,2	- 5,5	**- 3,3**
Umgliederung des Optionsrechtes[4]	—	—	- 39,3	39,3	—	—	—	—	—	**—**
Veränderung Fremdanteile[6]	—	—	—	—	—	—	—	—	1,9	**1,9**
Stand 31.12.2008	**169.006**	**432,6**	**3.097,9**	**2.217,2**	**- 33,4**	**- 346,0**	**- 102,9**	**5.265,4**	**264,5**	**5.529,9**
Konzernergebnis	—	—	—	- 1.649,2	—	—	—	- 1.649,2	42,3	**- 1.606,9**
Veränderungen übriges Eigenkapital	—	—	—	—	—	138,4	- 22,6	115,8	- 6,3	**109,5**
Konzerngesamtergebnis	**—**	**—**	**—**	**- 1.649,2**	**—**	**138,4**	**- 22,6**	**- 1.533,4**	**36,0**	**- 1.497,4**
Gezahlte Dividende	—	—	—	—	—	—	—	—	- 33,0	**- 33,0**
Ausgabe von Aktien[5]	—	—	17,9	—	—	—	—	17,9	—	**17,9**
Sukzessive Erwerbe[3]	—	—	—	—	- 1,0	—	—	- 1,0	- 9,1	**- 10,1**
Veränderung Fremdanteile[6]	—	—	—	—	—	—	—	—	30,7	**30,7**
Euroumstellung in der Slowakei	—	—	—	68,4	—	- 68,4	—	—	—	**—**
Einzahlungen durch Gesellschafter[7]	—	—	23,7		—	—	—	23,7	—	**23,7**
Stand 31.12.2009	**169.006**	**432,6**	**3.139,5**	**636,4**	**- 34,4**	**- 276,0**	**- 125,5**	**3.772,6**	**289,1**	**4.061,7**

Siehe begleitende Erläuterungen im Konzernanhang.

[1] Im Umlauf befindliche Aktien.

[2] Beinhaltet einen Anteil von 0,3 Mio € (Vorjahr 0,0 Mio €) des Anteilseigners an der Währungsumrechnung von nach der Equity-Methode bilanzierten Gesellschaften.

[3] Sukzessive Erwerbe von Anteilen vollkonsolidierter und At Equity bilanzierter Unternehmen.

[4] Umgliederung des Optionsrechtes der anteilig gewandelten Wandelanleihe.

[5] Beinhaltet den Aufwand aus Aktienoptionsplänen, das Abfindungsangebot für erteilte und noch nicht ausgeübte Bezugsrechte sowie im Vorjahr die Ausübung aus Aktienoptionsplänen und Wandlungen aus der Wandelanleihe.

[6] Veränderung der Fremdanteile durch Konsolidierungskreisänderungen oder Kapitalerhöhungen.

[7] Wir verweisen auf die Ausführungen in der Kapitel 39.

Konzernanhang

1. Segmentberichterstattung

Segmentberichterstattung nach Divisionen 2009

Mio €	Chassis & Safety	Powertrain	Interior	Pkw-Reifen
Umsatz mit Dritten	4.349,3	3.339,4	4.353,3	4.686,8
Konzerninterner Umsatz	24,3	59,8	9,4	9,6
Umsatz (Gesamt)	**4.373,6**	**3.399,2**	**4.362,7**	**4.696,4**
EBIT (Segmentergebnis)	- 102,5	- 943,2	- 516,0	536,4
In % vom Umsatz	- 2,3	- 27,7	- 11,8	11,4
– davon Ergebnis assoziierter Unternehmen	16,3	- 1,5	- 95,7	7,7
Investitionen[1]	159,5	247,2	131,3	198,3
In % vom Umsatz	3,6	7,3	3,0	4,2
Abschreibungen[2]	704,1	929,9	536,4	256,7
– davon Wertminderungen[3]	370,4	488,0	90,6	24,6
Wesentliche zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	- 57,9	17,5	95,6	- 18,4
Segmentvermögen	4.923,2	4.151,8	5.597,8	3.084,0
– davon assoziierte Unternehmen	81,4	109,3	133,2	65,0
Operative Aktiva (zum 31.12.)	3.824,9	3.034,2	4.260,3	2.012,1
ROCE in % (zum 31.12.)	- 2,7	- 31,1	- 12,1	26,7
Operative Aktiva (Durchschnitt)	4.034,0	3.401,8	4.580,1	2.348,4
ROCE in % (Durchschnitt)	- 2,5	- 27,7	- 11,3	22,8
Segmentschulden	1.098,3	1.117,6	1.337,5	1.071,9
Anzahl Mitarbeiter zum 31.12.2009	27.148	24.172	26.710	26.510

Mio €	Nfz-Reifen	ContiTech	Sonstiges/ Konso.	Continental-Konzern
Umsatz mit Dritten	1.000,0	2.366,9	—	20.095,7
Konzerninterner Umsatz	65,6	39,2	- 207,9	—
Umsatz (Gesamt)	**1.065,6**	**2.406,1**	**- 207,9**	**20.095,7**
EBIT (Segmentergebnis)	- 50,1	169,4	- 134,4	- 1.040,4
In % vom Umsatz	- 4,7	7,0	—	- 5,2
– davon Ergebnis assoziierter Unternehmen	- 0,7	0,2	0,5	- 73,2
Investitionen[1]	40,5	82,8	0,5	860,1
In % vom Umsatz	3,8	3,4	—	4,3
Abschreibungen[2]	97,6	104,6	2,3	2.631,6
– davon Wertminderungen[3]	15,7	3,7	—	993,0
Wesentliche zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	7,4	- 2,2	82,6	124,6
Segmentvermögen	865,7	1.375,8	6,3	20.004,6
– davon assoziierte Unternehmen	2,8	2,5	3,8	398,0
Operative Aktiva (zum 31.12.)	570,4	970,6	- 89,8	14.582,7
ROCE in % (zum 31.12.)	- 8,8	17,5	—	- 7,1
Operative Aktiva (Durchschnitt)	634,7	1.006,7	18,4	16.024,1
ROCE in % (Durchschnitt)	- 7,9	16,8	—	- 6,5
Segmentschulden	295,3	405,2	96,1	5.421,9
Anzahl Mitarbeiter zum 31.12.2009	7.594	22.079	221	134.434

Siehe begleitende Erläuterungen im Kapitel 35.

[1] Investitionen in Sachanlagen und Software.

[2] Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

[3] Der Begriff Wertminderung entspricht dem englischen Begriff „Impairment“ und beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen.

Segmentberichterstattung nach Divisionen 2008

Mio €	Chassis & Safety	Powertrain	Interior	Pkw-Reifen
Umsatz mit Dritten	5.091,5	3.962,0	5.846,1	5.088,8
Konzerninterner Umsatz	42,5	78,0	10,6	11,5
Umsatz (Gesamt)	**5.134,0**	**4.040,0**	**5.856,7**	**5.100,3**
EBIT (Segmentergebnis)	303,1	- 1.046,2	- 462,6	626,4
In % vom Umsatz	5,9	- 25,9	- 7,9	12,3
– davon Ergebnis assoziierter Unternehmen	8,8	5,3	- 12,1	8,7
Investitionen[1]	336,0	494,4	265,2	292,7
In % vom Umsatz	6,5	12,2	4,5	5,7
Abschreibungen[2]	486,8	1.127,8	1.019,9	247,1
– davon Wertminderungen[3]	150,6	653,3	523,6	13,1
Wesentliche zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	0,0	- 27,2	39,8	- 28,0
Segmentvermögen	5.230,7	4.933,8	6.209,8	3.224,2
– davon assoziierte Unternehmen	75,8	137,0	427,5	64,8
Operative Aktiva (zum 31.12.)	4.308,3	3.839,7	5.003,4	2.323,3
ROCE in % (zum 31.12.)	7,0	- 27,2	- 9,2	27,0
Operative Aktiva (Durchschnitt)	4.494,4	4.610,8	5.629,1	2.488,1
ROCE in % (Durchschnitt)	6,7	- 22,7	- 8,2	25,2
Segmentschulden	922,4	1.094,1	1.206,4	900,9
Anzahl Mitarbeiter zum 31.12.2008	26.680	25.244	30.813	26.227

Mio €	Nfz-Reifen	ContiTech	Sonstiges/ Konso.	Continental-Konzern
Umsatz mit Dritten	1.320,6	2.929,7	—	24.238,7
Konzerninterner Umsatz	83,6	77,3	- 303,5	—
Umsatz (Gesamt)	**1.404,2**	**3.007,0**	**- 303,5**	**24.238,7**
EBIT (Segmentergebnis)	29,5	329,1	- 75,5	- 296,2
In % vom Umsatz	2,1	10,9	—	- 1,2
– davon Ergebnis assoziierter Unternehmen	0,4	0,2	5,1	16,4
Investitionen[1]	95,6	110,8	0,5	1.595,2
In % vom Umsatz	6,8	3,7	—	6,6
Abschreibungen[2]	82,9	101,0	2,1	3.067,6
– davon Wertminderungen[3]	0,4	0,4	—	1.341,4
Wesentliche zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	1,9	- 23,8	- 13,9	- 51,2
Segmentvermögen	1.033,0	1.464,2	- 18,5	22.077,2
– davon assoziierte Unternehmen	5,9	2,3	5,0	718,3
Operative Aktiva (zum 31.12.)	750,7	1.064,7	- 4,0	17.286,1
ROCE in % (zum 31.12.)	3,9	30,9	—	- 1,7
Operative Aktiva (Durchschnitt)	776,2	1.105,2	13,2	19.117,0
ROCE in % (Durchschnitt)	3,8	29,8	—	- 1,5
Segmentschulden	282,3	399,5	- 14,5	4.791,1
Anzahl Mitarbeiter zum 31.12.2008	8.247	21.680	264	139.155

[1] Investitionen in Sachanlagen und Software.

[2] Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

[3] Der Begriff Wertminderung entspricht dem englischen Begriff „Impairment“ und beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen.

Überleitung EBIT zum Konzernergebnis

Mio €	2009	2008
Chassis & Safety	- 102,5	303,1
Powertrain	- 943,2	- 1.046,2
Interior	- 516,0	- 462,6
Pkw-Reifen	536,4	626,4
Nfz-Reifen	- 50,1	29,5
ContiTech	169,4	329,1
Sonstiges / Konsolidierung	- 134,4	- 75,5
EBIT	**- 1.040,4**	**- 296,2**
Zinsergebnis	- 720,8	- 706,7
Ergebnis vor Ertragsteuern	**- 1.761,2**	**- 1.002,9**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	154,3	- 75,0
Konzernergebnis	**- 1.606,9**	**- 1.077,9**
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	- 42,3	- 45,6
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	**- 1.649,2**	**- 1.123,5**

Segmentberichterstattung nach Regionen

Mio €	Deutschland	Europa ohne Deutschland	NAFTA-Region	Asien	Übrige Länder	Continental-Konzern
Umsatz mit Dritten 2009	**5.823,5**	**6.911,9**	**3.546,2**	**2.795,8**	**1.018,3**	**20.095,7**
Umsatz mit Dritten 2008	7.623,3	8.621,3	4.535,2	2.497,1	961,8	24.238,7
Investitionen 2009	**241,9**	**312,9**	**109,7**	**145,1**	**50,5**	**860,1**
Investitionen 2008	458,3	551,7	253,2	235,9	96,1	1.595,2
Segmentvermögen zum 31.12.2009	**10.390,7**	**4.303,0**	**2.916,9**	**1.558,9**	**835,1**	**20.004,6**
Segmentvermögen zum 31.12.2008	12.219,2	4.495,7	3.443,0	1.262,5	656,8	22.077,2
Anzahl Mitarbeiter zum 31.12.2009	**44.290**	**43.817**	**18.747**	**19.586**	**7.994**	**134.434**
Anzahl Mitarbeiter zum 31.12.2008	46.305	46.037	21.723	18.013	7.077	139.155

2. Allgemeine Erläuterungen und Grundsätze der Rechnungslegung

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. Die Art der Geschäftstätigkeit und die Hauptaktivitäten der Continental AG sind im Abschnitt Segmentberichterstattung, Kapitel 35, näher erläutert. Der Konzernabschluss der Continental AG für das Geschäftsjahr 2009 wurde mit Beschluss des Vorstands vom 8. Februar 2010 genehmigt und wird beim elektronischen Bundesanzeiger eingereicht und dort bekannt gemacht.

Der Konzernabschluss der Continental AG zum 31. Dezember 2009 ist gemäß der EU-Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 in Verbindung mit § 315 a Abs. 1 Han-

delsgesetzbuch (HGB) nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, erstellt. Die Bezeichnung IFRS umfasst auch die 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 2009 verbindlichen IFRS-Standards wurden vorbehaltlich der Anerkennung durch die Europäische Union angewendet.

Der Konzernabschluss ist grundsätzlich auf der Basis der fortgeführten historischen Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten erstellt. Ausnahmen können zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte sowie derivative Finanzinstrumente bilden, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert sind.

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. Wir weisen darauf hin, dass bei der Verwendung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben aufgrund kaufmännischer Rundung Differenzen auftreten können.

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 2009 noch 2008 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 beizulegenden Zeitwert bewerteten Nettoreinvermögen zum Zeitpunkt des Erwerbs. Dabei werden auch immaterielle Vermögenswerte mit ihren beizulegenden 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. Die Bewertung zum Erwerbszeitpunkt kann in der Regel nur vorläufig erfolgen. Sind Anpassungen innerhalb von zwölf Monaten nach dem Erwerb zugunsten bzw. zulasten der Vermögenswerte und Schulden notwendig, so werden diese entsprechend vorgenommen. Diese Anpassungen werden im Anhang dargestellt. Kennzahlen aus dem Vorjahr werden nicht nachträglich geändert.

Ein verbleibender aktivischer 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 beizulegenden 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 beizulegenden 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 Anschaffungskosten, wenn eine Bewertung zum beizulegenden 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 bei Vorliegen entsprechender Indikatoren 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 ein Goodwill als Vermögenswert ausgewiesen und gegebenenfalls mit dem Mittelkurs in Euro zum Bilanzstichtag 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		31.12.2009	31.12.2008	2009	2008
Brasilien	BRL	2,51	3,37	2,85	2,67
Schweiz	CHF	1,48	1,50	1,51	1,59
China	CNY	9,84	9,81	9,52	10,23
Tschechische Republik	CZK	26,41	26,53	26,46	24,96
Großbritannien	GBP	0,89	0,98	0,89	0,80
Ungarn	HUF	270,44	266,58	280,55	251,69
Japan	JPY	133,07	127,70	130,22	152,31
Südkorea	KRW	1.680,02	1.813,69	1.773,59	1.604,59
Mexiko	MXN	18,85	19,43	18,80	16,30
Malaysia	MYR	4,93	4,99	4,91	4,89
Philippinen	PHP	66,56	67,80	66,32	65,16
Rumänien	RON	4,24	4,05	4,24	3,68
USA	USD	1,44	1,42	1,39	1,47
Südafrika	ZAR	10,66	13,47	11,70	12,07

Umsatzrealisierung

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

Die Forschungs- und Entwicklungskosten beinhalten neben diesen 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 wird als Vermögenswert aktiviert und 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 erfasst.

Nur bei wenigen Entwicklungsprojekten sind die 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 rechtlichten 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 beizulegenden 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.

Teile der Fremdkapitalkosten werden im Berichtsjahr erstmals unter bestimmten Voraussetzungen als Teil der Anschaffungskosten und Herstellungskosten aktiviert. Dies betrifft auch als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und immaterielle Vermögenswerte.

Sobald ein Anlagegut betriebsbereit ist, können weitere Anschaffungs- oder Herstellungskosten nur aktiviert werden, wenn diese zu einer Veränderung des Nut-

zungszwecks 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, Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien, 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 beizulegenden 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 aktivierten 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, die einen Zeithorizont von fünf Jahren umfasst. Für die ewige Rente wird der Cashflow unter Berücksichtigung der jeweils erwarteten Wachstumsraten der einzelnen Geschäftsbereiche extrapoliert. Der Planung liegen dabei insbesondere Annahmen hinsichtlich makroökonomischer Entwicklungen sowie der Entwicklung von Verkaufspreisen, von Rohstoffpreisen und Währungskursen zugrunde.

Die Continental AG hat im Spätsommer 2009 einen Top-Down-Business-Plan für die kommenden fünf Jahre zur strategischen Steuerung erstellt. Ein Vergleich dieses Top-Down-Business-Plans mit den Planungsunterlagen, die dem Impairment-Test zum 31. Dezember 2008 zugrunde gelegt wurden, zeigte, dass die Erwartungen zur Erholung des wirtschaftlichen Umfelds, insbesondere hinsichtlich der Höhe der Umsatzerlöse und des EBIT gegen Ende des Planungshorizonts, pessimistischer ausfielen als noch zum 31. Dezember 2008. Diese substanziellen Hinweise wurden aus Sicht der Continental

AG als ein Ereignis angesehen, dass die Durchführung eines Impairment-Tests notwendig machte („triggering event“ i. S. d. IAS 36). Der entsprechende Impairment-Test zum 30. September 2009 führte zu einer außerplanmäßigen Abschreibung des Goodwill in Höhe von 875,8 Mio €. Für die Diskontierung der Cashflows wurde ein Zinssatz in Höhe von 11,4 % verwendet. Bei einem Diskontierungszinssatz von 11,0 % hätte sich ein Impairment-Bedarf von 562,7 Mio. € ergeben. Die Unterstellung eines Diskontierungszinssatzes von 12,0 % hätte zu einem Impairment von 1.374,6 Mio € geführt.

Der jährliche Impairment-Test wurde zum 31. Dezember 2009 basierend auf der in der Berichtsperiode verabschiedeten Fünf-Jahres-Planung analog der oben skizzierten Vorgehensweise durchgeführt. Es ergab sich durch den Werthaltigkeitstest kein weiterer Impairment-Bedarf zum Jahresende 2009 (Vj. 1.230,0 Mio. €).

Die durchschnittlich angewendete nachhaltige Wachstumsrate lag im Berichtsjahr bei 0,92 % (Vj. 0,92 %). Für die Rubber Group betrug die durchschnittlich angewendete Wachstumsrate 0,50 % (Vj. 0,50 %) und für die Automotive Group 1,16 % (Vj. 1,15 %). Die nachhaltige Wachstumsrate für Zahlungsmittel generierende Einheiten der Divisionen Interior und Chassis & Safety lag im Berichtsjahr bei 1,0 % (Vj. 1,0 %) und für Einheiten der Division Powertrain bei 1,5 %. Für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Divisionen Pkw-Reifen, Nfz-Reifen und ContiTech lag die nachhaltige Wachstumsrate bei 0,5 % (Vj. 0,5 %). Diese Wachstumsraten übersteigen nicht die langfristigen Wachstumsraten der Geschäftsfelder, in denen die Zahlungsmittel generierenden Einheiten tätig sind.

Der im Geschäftsjahr 2009 für die Diskontierung des Cashflow verwendete Zinssatz beträgt 11,5 % (Vj. 11,5 %). Dieser zur Diskontierung verwendete Zinssatz (Vorsteuer-WACC) wurde auf Basis einer Zielkapitalstruktur und Verschuldungsrate einer sogenannten Peer Group ermittelt. Bei einem Diskontierungszinssatz von 11,0 % hätte sich kein Impairment-Bedarf ergeben. Die Unterstellung eines Diskontierungszinssatzes von 12,0 % hätte zu einem Impairment von 13,1 Mio € geführt.

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 beizulegendem 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.

Originäre Finanzinstrumente

Die Bilanzierung von originären Finanzinstrumenten erfolgt zum Erfüllungszeitpunkt, d. h. zu dem Zeitpunkt, an dem der Vermögenswert an oder durch die Continental geliefert wird. Originäre Finanzinstrumente 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 zum beizulegenden Zeitwert.

- Veränderungen des beizulegenden Zeitwertes von „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte“ *(at fair value through profit and loss)* – die entweder beim ersten Ansatz entsprechend kategorisiert *(„Fair Value Option“)* 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. Die Fair-Value-Option wird im Continental-Konzern nicht angewendet.

- „Bis zur Endfälligkeit gehaltene finanzielle Vermögenswerte“ *(held to maturity)* – die zum Zeitpunkt des ersten Ansatzes fixe oder bestimmbare Zahlungen bein-

halten 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. Zurzeit werden keine finanziellen Vermögenswerte als „bis zur Endfälligkeit gehalten" klassifiziert.

- „Kredite und Forderungen" (*loans and receivables*) – die fixe oder bestimmbare Zahlungen haben und nicht an einem aktiven Markt notiert sind – werden zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Berücksichtigung erforderlicher Wertberichtigungen bewertet. Sie werden in der Bilanz entsprechend ihrer Fristigkeit als lang- oder kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

- „Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte" (*available for sale*) – die zum Zeitpunkt ihres ersten Ansatzes als zur Veräußerung verfügbar designiert worden sind und nicht den anderen Kategorien zugeordnet worden sind – werden zum beizulegenden 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 eines signifikanten oder länger anhaltenden Rückgangs des beizulegenden Zeitwertes unter die Anschaffungskosten wird der Aufwand sofort erfolgswirksam erfasst. Wertaufholungen von Eigenkapitalinstrumenten werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Wenn kein auf einem aktiven Markt notierter Preis vorliegt und der beizulegende Zeitwert nicht verlässlich ermittelt werden kann, 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 finanzielle 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. bestimmbaren Zahlungen, die keinen Finanzschulden oder derivativen finanziellen Verbindlichkeiten entsprechen und nicht an einem Markt notiert sind, werden in der Bilanz unter den übrigen finanziellen Verbindlichkeiten entsprechend ihrer Fristigkeit ausgewiesen.

Bezüglich der Angaben nach IFRS 7 erfolgt eine Klassenbildung entsprechend der in der Bilanz ausgewiesenen Posten bzw. der nach IAS 39 genutzten Bewertungskategorie.

Hybride Finanzinstrumente

Finanzinstrumente, die sowohl eine Fremd- als auch eine Eigenkapitalkomponente enthalten, werden ihrem Charakter entsprechend in unterschiedlichen Bilanzposten angesetzt. Zu den hier relevanten Eigenkapitalinstrumenten gehören im Wesentlichen Options- und Wandelanleihen. Der beizulegende Zeitwert von Wandlungsrechten wird bereits bei der Emission einer Wandelanleihe in die Kapitalrücklage eingestellt und gleichzeitig von der Anleiheverbindlichkeit abgesetzt. Beizulegende Zeitwerte 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 32 die in der Kapitalrücklage bei der Emission eingestellte Eigenkapitalkomponente mit den kumulierten einbehaltenen Gewinnen aufgerechnet.

Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Sicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen eingesetzt; der Ansatz erfolgt zum beizulegenden Zeitwert *(Fair Value)*. Der beizulegende 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. Derivative Finanzinstrumente werden zum Zeitpunkt, an dem die Verpflichtung zum Kauf oder Verkauf des Vermögenswertes eingegangen wurde, dem Handelstag, angesetzt.

Änderungen der beizulegenden Zeitwerte derivativer Finanzinstrumente, die zur Steuerung von Schwankungen des beizulegenden Zeitwerts bilanzierter Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten zum Einsatz kommen *(Fair Value Hedges)*, werden zusammen mit den Wertänderungen des korrespondierenden Grundgeschäfts im Ergebnis der Periode erfasst. Zeitwertänderungen derivativer Finanzinstrumente, die zur Absicherung künftiger Zahlungsströme dienen *(Cashflow 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 derivativen Finanzinstrumenten nicht erfüllt oder erweist sich die Absicherung als nicht effektiv, erfolgt die Buchung der jeweiligen Schwankungen des beizulegenden Zeitwertes 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 werden zum Nennwert bilanziert. Die auf gesonderten Posten erfassten Wertberichtigungen werden entsprechend der in Einzelfällen bekannten Ausfallrisiken bzw. pauschal aufgrund von Erfahrungswerten vorgenommen. Ausfallrisiken, welche zu einem geringeren Zahlungsmittelzufluss führen, äußern sich im Regelfall durch Zahlungsschwierigkeiten, Nichterfüllung, wahrscheinliche Insolvenz oder Vertragsbruch.

Die Continental AG verkauft teilweise Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Rahmen von Factoring-Programmen mit Banken. 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 Verbindlichkeitenmethode bilanziert. Als Ertragsteuern werden die steuerlichen Aufwendungen und Erstattungen erfasst, die vom Einkommen und Ertrag abhängig sind. Dementsprechend werden auch Säumniszuschläge 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 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 beizulegendem 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 unabhängigen, 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.

Aktienoptionspläne
Die Höhe der in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Personalaufwendungen für Mitarbeiter aus Aktienoptionen richtet sich nach dem beizulegenden Zeitwert der Optionen zum Zeitpunkt der Zusage. Die Ableitung des beizulegenden 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 Schätzungen 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 versi-

cherungsmathematischen Parameter für Pensionen und ähnliche 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 2009 erstmals verpflichtend wirksam und entsprechend angewendet:

IFRIC 13, *Kundenbindungsprogramme*, regelt die Bilanzierung bei Unternehmen, die Prämiengutschriften, 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 Prämiengutschriften zuzurechnen. Dieser Teil der Umsätze darf erst als Ertrag vereinnahmt werden, wenn die Verpflichtung erfüllt ist. Die Interpretation ist spätestens mit Beginn des ersten nach dem 31. Dezember 2008 beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden. IFRIC 13 hatte keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

IFRIC 14, *Die Begrenzung eines leistungsorientierten Vermögenswertes, Mindestdotierungsverpflichtungen und ihre Wechselwirkung*, 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 gesetzlicher Mindestdotierungen berücksichtigt werden. Andererseits müssen zusätzliche Rückstellungen gebildet werden, wenn ein Unternehmen einer gesetzlichen Verpflichtung zur weiteren Vermögensdeckung bereits erdienter Zusagen unterliegt. Die Interpretation ist verpflichtend anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen. Hieraus ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen für den Continental-Konzern.

Die Änderungen des IFRS 1, *Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards*, und IAS 27, *Konzern und Einzelabschlüsse – Anschaffungskosten von Anteilen an Tochterunternehmen, gemeinschaftlich geführten Unternehmen oder assoziierten Unternehmen*, eröffnen für Unternehmen das Wahlrecht in der IFRS Eröffnungsbilanz des Einzelabschlusses, den Beteiligungsbuchwert von Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen oder gemeinschaftlich geführten Unternehmen entweder in Höhe des beizulegenden Zeitwerts der Beteiligung oder des Buchwerts nach den bisher angewendeten Rechnungslegungsvorschriften im Zeitpunkt des Übergangs auf IFRS zu bestimmen. Die Änderungen des IFRS 1 und IAS 27 sind auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen. Die Änderungen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

Die Änderung des IFRS 2, *Anteilsbasierte Vergütung – Ausübungsbedingungen und Annullierungen*, überarbeiten innerhalb des IFRS 2 die Definition und die Behand-

lung von Ausübungsbedingungen (*vesting conditions*) und von Bedingungen, die keine Ausübungsbedingungen darstellen (*non-vesting conditions*). Die Änderung des IFRS 2 stellt außerdem klar, wie Annullierungen (*cancellations*), die nicht durch das Unternehmen selbst erfolgen, zu behandeln sind. Die Änderung des IFRS 2 ist auf alle aktienbasierten Vergütungen, die in den Anwendungsbereich des IFRS 2 fallen, für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen, anzuwenden. Die Änderung des IFRS 2 hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

Die Änderungen des IFRS 7, *Finanzinstrumente: Angaben,* und IFRS 4, *Versicherungsverträge – Verbesserte Angaben zu Finanzinstrumenten*, beschäftigen sich mit erweiterten Angaben zur Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte *(Fair Values)* sowie zu Liquiditätsrisiken. Die Änderungen stellen klar, dass Angaben zum beizulegenden Zeitwert getrennt für jede Klasse von Finanzinstrumenten gelten. Weiterhin werden Angaben zu Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts nach Maßgabe der dreistufigen Fair-Value-Hierarchie sowie erweiterte Angabepflichten eingeführt. Zusätzlich führen die Änderungen des IFRS 7 zur Erweiterung und Klarstellung der Angabeerfordernisse über Art und Umfang des mit dem Finanzinstruments in Verbindung stehenden Liquiditätsrisikos. Die Änderungen erfordern eine Analyse der Fälligkeiten für nicht-derivative finanzielle Verbindlichkeiten (einschließlich Verträgen über abgegebene Finanzgarantien) und für derivative finanzielle Verbindlichkeiten. Die Änderungen sind spätestens mit Beginn des ersten nach dem 31. Dezember 2008 beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden. Die Änderungen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

IFRS 8, *Geschäftssegmente*, 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 Entscheidungszwecke zur Verfügung gestellt werden. Gleichzeitig wird die Bewertung der Segmente vom *financial accounting approach* des IAS 14 auf den *management approach* umgestellt. IFRS 8 ist verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen. Diese Segmentidentifikation und -bewertung entspricht den bereits bei der Continental AG angewendeten Grundsätzen.

IAS 1, *Darstellung des Abschlusses* (überarbeitet 2007), fordert eine separate Darstellung aller Veränderungen des Eigenkapitals, die nicht aufgrund einer Eigentümerstellung erfolgten (*non-owner changes in equity*) von den „eigentümerbezogenen" Eigenkapitalveränderungen (*owner changes in equity*). Nicht-eigentümerbezogene Eigenkapitalveränderungen sind entweder in einer einzigen Gesamtergebnisrechnung (*single statement approach*) oder in zwei Aufstellungen (*two statements approach*) abzubilden. Die letztere Darstellungsmöglichkeit umfasst dabei eine Aufstellung der Ergebnisbestandteile [gesonderte („traditionelle") Gewinn- und Verlustrechnung] und eine Überleitung vom Gewinn oder Verlust zum Gesamtergebnis mit Ausweis der Bestandteile des sonstigen Ergebnisses (Gesamtergebnisrechnung). IAS 1 ändert darüber hinaus die Bezeichnungen der Abschlussbestandteile innerhalb der IFRS mit Wirkung für alle bestehenden Standards und Interpretationen. Unternehmen sind dabei nicht verpflichtet, die neuen Bezeichnungen in den Abschlüssen zu verwenden. Weiterhin fordert IAS 1 in den Fällen, in denen eine rückwirkende Änderung der Vorjahreszahlen oder eine Umgliederung von Posten vorgenommen wurde (*restatement* oder *reclassification*) neben der geforderten Bilanz zum Ende der Berichtsperiode und der Vergleichsperiode auch die Darstellung einer Bilanz zu Beginn der Vergleichsperiode. IAS 1 erweitert darüber hinaus die Angaben zu den ergebnisneutral erfassten Erträgen und Aufwendungen (*other comprehensive income*). Die überarbeitete Fassung des IAS 1 ersetzt den gegenwärtigen IAS 1 und ist erstmals auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen, verpflichtend anzuwenden. Die geänderte Fassung des IAS 1 hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG, mit Ausnahme bestimmter Ausweis- und Darstellungsänderungen.

IAS 23, *Fremdkapitalkosten* (überarbeitet 2007), führt zur Anpassung des IAS 23 dahingehend, 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 gebrauchs- oder verkaufsfähigen Zustand zu versetzen. IAS 23 (überarbeitet 2007) ist verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen. Als qualifizierte Vermögenswerte sind davon

im Wesentlichen neu geplante Fabrikanlagen betroffen. Die Anwendung hatte im Berichtsjahr Auswirkungen auf die Behandlung bestimmter Investitionsprojekte des Continental Konzerns.

Die Änderungen des IAS 32, *Finanzinstrumente: Darstellung,* und IAS 1*, Darstellung des Abschlusses – Kündbare Finanzinstrumente und bei Liquidation entstehende Verpflichtungen*, ermöglichen unter bestimmten Voraussetzungen, kündbare Instrumente als Eigenkapital zu klassifizieren. Die geänderten Regelungen sind erstmals auf Geschäftsjahre verpflichtend anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen. Die Änderungen hatten keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

Die Überarbeitung der veröffentlichten Änderungen zu IAS 39, *Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung*, und IFRS 7, *Finanzinstrumente: Angaben*, welche die Umklassifizierung einiger Finanzinstrumente betreffen, führt zu einer Klarstellung des Anwendungszeitpunkts der Änderungsvorschrift. Umklassifizierungen, die am oder nach dem 1. November 2008 vorgenommen werden, treten ab dem Zeitpunkt der Umklassifizierung in Kraft und dürfen nicht zurückbezogen werden. Insofern die Umklassifizierungsregelungen vor dem 1. November 2008 angewendet wurden, können diese bis zum 1. Juli 2008 oder einem späteren Datum zurückbezogen werden; jedoch nicht zu einem Datum vor dem 1. Juli 2008. Die Überarbeitung hatte keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

Die Änderungen zu IFRIC 9*, Neubeurteilung eingebetteter Derivate*, und IAS 39, *Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung – Eingebettete Derivate,* stellen klar, dass auch bei Umklassifizierungen von finanziellen Vermögenswerten aus der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet", zwingend eine Untersuchung auf das Vorliegen abzuspaltender, eingebetteter Derivate erfolgen muss. Zu berücksichtigen sind die Verhältnisse zu dem Zeitpunkt, zu dem das Unternehmen erstmalig Vertragspartner geworden ist oder – falls später – zu dem eine Änderung der Vertragskonditionen mit wesentlichen Auswirkungen auf die Zahlungsströme erfolgte. Ist ein Derivat aufgrund einer derartigen Prüfung getrennt zu bilanzieren, aber eine separate Bewertung ist nicht möglich, muss das gesamte Instrument in der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet" (*fair value through profit or loss*) bleiben. Die Änderungen sind spätestens mit Beginn des ersten nach dem 31. Dezember 2008 beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden. Die Änderungen hatten keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

Im Rahmen des ersten Projekts zu Verbesserungen der International Financial Reporting Standards des IASB [*Annual Improvement (Mai 2008)*] werden ebenfalls folgende Änderungen wirksam:

- Die Änderungen des IAS 1, *Darstellung des Abschlusses*, betreffen die Klarstellung des Ausweises von Derivaten als kurz- oder langfristig. Die Änderungen sind auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen, anzuwenden. Die Änderungen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

- Die Änderungen des IAS 16, *Sachanlagen* (und Folgeänderung an IAS 7, *Kapitalflussrechnungen*), beschäftigen sich mit Verkäufen von bisher zu Vermietungszwecken gehaltenen Sachanlagen. Die Änderungen stellen klar, dass IFRS 5, *Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche*, auf derartige Verkäufe nicht anzuwenden ist. Bei Beendigung der Vermietung und beabsichtigtem Verkauf sind diese Sachanlagen mit fortgeführten Buchwerten in Vorräte umzugliedern; die Erlöse sind als Umsatzerlöse auszuweisen. IAS 7 wird dahingehend geändert, dass sowohl Verkäufe von als auch Anschaffungsinvestitionen in derartige Vermögenswerte zwingend in den Cashflows aus betrieblicher Tätigkeit zu erfassen sind. Weiterhin wird in IAS 16 der Begriff „Nettoveräußerungspreis" durch die Bezeichnung „beizulegender Zeitwert abzüglich Verkaufskosten" ersetzt. Die Änderungen sind auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen, anzuwenden. Die Änderungen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

- Die Änderungen des IAS 19, *Leistungen an Arbeitnehmer*, betreffen im Wesentlichen die Klarstellung der Abgrenzung von Plankürzungen und negativem nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand, die Abgrenzung von kurzfristig fälligen und anderen langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer sowie die Definition von „Erträgen aus Planvermögen" und die Regelung zur Bestimmung der tatsächlichen und erwarteten Erträge. Die Änderungen sind auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen, anzuwenden. Die Änderungen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

- Die Änderungen des IAS 20, *Bilanzierung und Darstellung von Zuwendungen der öffentlichen Hand*, beschäftigen sich mit der bilanziellen Behandlung von unterverzinslichen Darlehen der öffentlichen Hand. Die Änderungen sind auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen, anzuwenden. Die Änderungen hatten keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

- Die Änderung des IAS 23, *Fremdkapitalkosten*, führt zur Anpassung des IAS 23 Wortlauts betreffend die Fremdkapitalkostenbestandteile, mit dem Ziel einer Angleichung der Berechnung der Fremdkapitalkosten nach IAS 23 und IAS 39. Die Änderung ist auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen, anzuwenden. Die Änderung hatte keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

- Die Änderung des IAS 27, *Konzern- und Einzelabschlüsse*, stellt die Bewertung von zur Veräußerung gehaltenen Tochterunternehmen im Einzelabschluss des Mutterunternehmens im Spannungsverhältnis zwischen IFRS 5 und IAS 39 klar. Die Änderung ist auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen, anzuwenden. Die Änderung hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

- Die Änderungen des IAS 28, *Anteile an assoziierten Unternehmen*, ergänzen den IAS 28 dahingehend, dass jede Wertminderung nach erstmaliger Anwendung der Equity-Methode nicht gegen den Goodwill oder andere Vermögenswerte der Beteiligung zu verrechnen ist. Spätere Wertaufholungen des assoziierten Unternehmens werden im Umkehrschluss als Zuschreibung des Buchwerts der Anteile erfasst. Die Änderungen sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen, anzuwenden. Die Änderungen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

- Die Änderungen des IAS 28, *Anteile an assoziierten Unternehmen,* und IAS 31, *Anteile an Gemeinschaftsunternehmen* (und Folgeänderungen des IAS 32, *Finanzinstrumente: Darstellung*, sowie des IFRS 7, *Finanzinstrumente: Angaben*), beschäftigen sich mit bestimmten Anteilen an assoziierten Unternehmen sowie gemeinschaftlich geführten Unternehmen, die vom Anwendungsbereich des IAS 28 und IAS 31 aufgrund der Bewertung der Anteile zum beizulegenden Zeitwert nach IAS 39, ausgenommen sind. Die Änderungen heben die bislang für derartige Anteile grundsätzlich noch erforderlichen Anhangangaben des IAS 28 und IAS 31 bis auf einige spezielle Angaben auf. IAS 32 und IFRS 7 wurden korrespondierend angepasst. Die Änderungen sind auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen, anzuwenden. Die Änderungen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

- Die Änderungen des IAS 29, *Rechnungslegung in Hochinflationsländern*, konkretisieren die Beschreibung der Bewertungsbasis in Jahresabschlüssen. Die Änderungen sind auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen, anzuwenden. Die Änderungen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

- Die Änderung des IAS 36, *Wertminderung von Vermögenswerten*, überarbeitet den IAS 36 dahingehend, dass in den Fällen, in denen der beizulegende Zeitwert abzüglich Verkaufskosten (*fair value less cost to sell*) mittels der Discounted-Cashflow-Methode ermittelt wird, zukünftig die gleichen Anhangangaben wie bei der Verwendung des Nutzungswerts vorzunehmen sind. Die Änderung ist auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen, anzuwenden. Die Änderung hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

- Die Änderungen des IAS 38, *Immaterielle Vermögenswerte*, betreffen zum einen die Konkretisierung der bilanziellen Behandlung von Werbung und Verkaufsförderung und zum anderen die Klarstellung hinsichtlich der Methode der leistungsabhängigen Abschreibung. Die Änderungen sind auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen, anzuwenden. Die Änderungen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

- Die Änderungen des IAS 39, *Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung*, beschäftigen sich mit Klarstellungen hinsichtlich der Umklassifizierung von finanziellen Vermögenswerten in die bzw. aus der Kategorie „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet“, hinsichtlich des anzuwendenden Effektivzinssatzes bei Beendigung einer Sicherungsbeziehung zur Absicherung des beizulegenden Zeitwerts sowie hinsichtlich der Designierung von Sicherungsinstrumenten. Die Änderungen sind auf Geschäftsjahre, die am oder

nach dem 1. Januar 2009 beginnen, anzuwenden. Die Änderungen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

- Die Änderungen des IAS 40, *Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien*, stellen klar, dass Immobilien, die für die zukünftige Nutzung als Finanzinvestition erstellt werden, vom ersten Zeitpunkt an als Finanzinvestition zu klassifizieren sind und in den Anwendungsbereich des IAS 40 fallen. Weiterhin enthält die Änderung Bewertungsvorgaben im Falle eines nicht verlässlich ermittelbaren beizulegenden Zeitwerts. Die Änderungen sind auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen, anzuwenden. Die Änderungen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

Aus dem ersten Projekt zu Verbesserungen der International Financial Reporting Standards des IASB [*Annual Improvement (Mai 2008)*] ergeben sich auch kleinere Änderungen (redaktionelle Änderungen, Formulierungsänderungen) an IFRS 7, *Finanzinstrumente: Angaben*, IAS 8, *Rechnungslegungsmethoden, rechnungslegungsbezogene Schätzungen und Fehler*, IAS 10, *Ereignisse nach dem Bilanzstichtag*, IAS 18, *Umsatzerlöse*, IAS 20, *Bilanzierung und Darstellung von Zuwendungen der öffentlichen Hand*, IAS 29, *Rechnungslegung in Hochinflationsländern*, IAS 34, *Zwischenberichterstattung*, IAS 40, *Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien*, und IAS 41, *Landwirtschaft*. Diese Änderungen sind auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen, anzuwenden. Die Änderungen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG, sodass auf eine Analyse der Einzeländerungen im Detail verzichtet wurde.

Folgende Standards und Interpretationen sind bereits von der EU verabschiedet (endorsed), werden jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt wirksam:

- IFRIC 12, Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen, gibt Hilfestellung für die bilanzielle Behandlung der sich ergebenden Rechte und Pflichten aus öffentlich-privaten Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen beim Betreiber (Konzessionsnehmer). Die Interpretation ist auf Vereinbarungen anzuwenden, bei denen öffentliche Infrastrukturleistungen auf Privatunternehmen verlagert werden und bei denen

a) der Konzessionsgeber vorschreibt und steuert, welche Dienstleistungen der Betreiber (Konzessionsnehmer) an wen zu welchem Preis anzubieten hat, und

b) dem Konzessionsgeber durch Eigentümerschaft, wirtschaftliche Ansprüche oder anderweitig, am Ende der Vereinbarung ein wesentlicher Restwert der Infrastruktur zusteht [dabei fällt jedoch auch Infrastruktur, die über ihre gesamte wirtschaftliche Nutzungsdauer für eine öffentlich-private Dienstleistungskonzession genutzt wird, in den Anwendungsbereich des IFRIC 12, soweit die Bedingung unter a) erfüllt ist].

IFRIC 12 ist spätestens mit Beginn des ersten Geschäftsjahres anzuwenden, dass nach dem 29. März 2009 beginnt. Es ist nicht zu erwarten, dass IFRIC 12 eine wesentliche Auswirkung auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben wird.

IFRIC 15, *Verträge über die Errichtung von Immobilien*, beschäftigt sich mit der Rechnungslegung bei Unternehmen, die sich mit der Immobilienfertigung befassen. Dabei klärt die Interpretation unter welchen Bedingungen eine Anwendung von IAS 11, *Fertigungsaufträge*, bzw. IAS 18, *Umsatzerlöse*, zu erfolgen hat. Darüber hinaus wird die Fragestellung behandelt, zu welchem Zeitpunkt Erträge aus der Immobilienfertigung zu realisieren sind. Die Interpretation ist verpflichtend für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2010 beginnen, anzuwenden. Es ist nicht zu erwarten, dass IFRIC 15 eine Auswirkung auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben wird.

IFRIC 16*, Absicherungen einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb*, stellt klar, dass Gegenstand einer Sicherungsbeziehung nur das Risiko aus Kursänderungen zwischen der funktionalen Währung des ausländischen Geschäftsbetriebs und der funktionalen Währung eines übergeordneten Unternehmens sein kann, unbeachtlich der Konzernebene des übergeordneten Konzernunternehmens. Weiterhin bestimmt IFRIC 16, dass jedes Unternehmen innerhalb des Konzernverbunds (mit Ausnahme des ausländischen Geschäftsbetriebs, dessen Kursrisiko abgesichert werden soll) das Sicherungsinstrument zur Absicherung einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb halten kann. Bei Abgang des ausländischen Geschäftsbetriebs aus dem Konsolidierungskreis bestimmt sich der erfolgswirksam auszubuchenden Betrag aus der Fremdwährungsrücklage für das Sicherungsinstrument nach IAS 39, *Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung*, und

für das Grundgeschäft gemäß IAS 21, *Auswirkungen von Änderungen der Wechselkurse*. Die Interpretation ist spätestens mit Beginn des ersten nach dem 30. Juni 2009 beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden. Es ist nicht zu erwarten, dass IFRIC 16 eine wesentliche Auswirkung auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben wird.

IFRIC 17, *Sachdividenden an Eigentümer*, beschäftigt sich sowohl mit dem Zeitpunkt des Ansatzes und der Bewertung der Dividendenverbindlichkeit als auch mit der bilanziellen Behandlung am Tag der Ausschüttung/Begleichung (*settlement*). Eine Dividendenverbindlichkeit ist anzusetzen, wenn die Dividende genehmigt ist und die Ausschüttung nicht mehr länger im Ermessen des Unternehmens steht. Die Dividendenverbindlichkeit ist auf Basis des beizulegenden Zeitwerts des auszuschüttenden Vermögenswertes zu bewerten. Nachfolgende Anpassungen zu einem späteren Abschlussstichtag oder zum Zeitpunkt der Begleichung (*settlement*) sind direkt im Eigenkapital zu erfassen. Am Tag der Ausschüttung (*settlement*) ist die Differenz zwischen Buchwert des ausgeschütteten Vermögenswertes und Buchwert der Dividendenverbindlichkeit erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen. Die Veröffentlichung von IFRIC 17 ändert auch den IFRS 5, *Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche*, dahingehend, dass zukünftig auch Vermögenswerte, die „als zur Ausschüttung an Anteilseigner gehalten" klassifiziert werden, den Regeln des Standards unterliegen. Die Interpretation ist spätestens mit Beginn des ersten nach dem 31. Oktober 2009 beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden. Es ist nicht zu erwarten, dass IFRIC 17 wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben wird.

IFRIC 18, *Übertragungen von Vermögenswerten durch einen Kunden*, regelt die bilanzielle Behandlung von Vermögenswertübertragungen eines Kunden beim empfangenden Unternehmen. Im Mittelpunkt der Interpretation stehen Sachverhalte, bei denen ein Kunde einem Unternehmen ein Sachanlagegut (oder Finanzmittel für die Herstellung/Anschaffung eines Sachanlagegutes) überträgt und das empfangende Unternehmen dem Kunden im Gegenzug die Anbindung an ein Netzwerk oder den permanenten Zugang zu Dienstleistungen oder Lieferung von Gütern (z. B. Elektrizitäts-, Gas- oder Wasserversorgung), oder beides ermöglicht. IFRIC 18 ist spätestens mit Beginn des ersten nach dem 31. Oktober 2009 beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden. Es ist nicht zu erwarten, dass IFRIC 18 eine wesentliche Auswirkung auf künftige Konzernabschlüsse der Continental AG haben wird.

IFRS 1, *Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards (überarbeitet 2008)*, überarbeitet den IFRS 1 ausschließlich hinsichtlich seines formalen Aufbaus durch eine Trennung von allgemeinen und spezifischen Regelungen im Standard. Der überarbeitete IFRS 1 ist spätestens mit Beginn des ersten Geschäftsjahres nach dem 31. Dezember 2009 anzuwenden. Es ist nicht zu erwarten, dass der überarbeitete IFRS 1 eine Auswirkung auf künftige Konzernabschlüsse der Continental AG haben wird.

IFRS 3, *Unternehmenszusammenschlüsse* (überarbeitet 2008), 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 beizulegenden Zeitwertes von als Schulden klassifizierten bedingten Kaufpreisbestandteilen sind grundsätzlich in der Periode, in der die Änderung eintritt, erfolgwirksam 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;

- 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, *Konzern- und Einzelabschlüsse* (überarbeitet 2008), 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.

Die Änderung des IAS 32, *Finanzinstrumente: Darstellung*, adressiert die Klassifizierung von gewährten Bezugsrechten, Optionen und Optionsscheinen auf den Erwerb einer festen Anzahl eigener Anteile zu einem festen Betrag in einer beliebigen Währung. Derartige Rechte sind als Eigenkapital zu klassifizieren, wenn diese anteilig allen bestehenden Anteilseignern derselben Klasse gewährt werden. Die Änderung ist spätestens mit Beginn des ersten nach dem 31. Januar 2010 beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.

Die Änderung des IAS 39, *Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung – Zulässige Grundgeschäfte im Rahmen von Sicherungsbeziehungen (Eligible Hedged Items)*, betrifft Ergänzungen des IAS 39 im Kontext der Abbildung von Sicherungsgeschäften (*Hedge Accounting*) hinsichtlich der Voraussetzungen für die Absicherung von Inflationsrisiken als Grundgeschäft und der Verwendung von Optionen zur Absicherung einseitiger Risiken. Die Änderung ist für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen, anzuwenden. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderung wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben wird.

Im Rahmen des ersten Projekts zu Verbesserungen der International Financial Reporting Standards des IASB [*Annual Improvement (Mai 2008)*] werden ebenfalls erst zu einem späteren Zeitpunkt folgende Änderungen wirksam:

- Die Änderungen des IFRS 5, *Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche*, sowie Folgeänderungen des IFRS 1, *Erstmalige Anwendung der IFRS*, stellen klar, dass in Fällen, in denen ein Unternehmen den teilweisen Verkauf von Anteilen an einem Tochterunternehmen plant und durch den Verkauf, die Beherrschung an diesem Unternehmen verliert, sämtliche Vermögenswerte und Schulden des Tochterunternehmens unter der Bedingung, dass die Voraussetzungen des IFRS 5 erfüllt sind, als *held for sale* gemäß IFRS 5, zu klassifi-

zieren sind. Insoweit ist es unbeachtlich, ob das Unternehmen nach Verkauf weiterhin einen Anteil an dem bisherigen Tochterunternehmen hält oder nicht. Korrespondierend wurde auch IFRS 1 an diese neue Regelung angepasst. Darüber hinaus erfolgt eine Ergänzung der Offenlegungsvorschriften zu aufgegebenen Geschäftsbereichen. Die Änderungen sind auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen, anzuwenden. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen wesentliche Auswirkung auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.

Der folgende Standard bedarf keines EU-Endorsements und ist mit Veröffentlichung des IASB in 2009 grundsätzlich anzuwenden:

Der Standard, *IFRS für kleine und mittelgroße Unternehmen (IFRS für KMU)*, der grundsätzlich als eigenständiges Dokument veröffentlicht wurde, sieht für kleine und mittelgroße Unternehmen, im Vergleich zu den „Full IFRS" vereinfachte und verkürzte Bilanzierungsregeln vor. Der Standard tritt mit Veröffentlichung am 9. Juli 2009 in Kraft und bedarf nicht des gegenwärtigen Endorsement Prozesses der EU, da die Regelungen des Standards keine kapitalmarktorientierten Unternehmen betreffen. Der Standard wird keine Auswirkungen auf die zukünftigen Konzernabschlüsse der Continental AG entfalten.

Folgende Änderung ist noch nicht von der EU verabschiedet (endorsed). Ihr Anwendungszeitpunkt läge jedoch im Berichtszeitraum:

Im Rahmen des zweiten Projekts zu Verbesserungen der International Financial Reporting Standards des IASB *[Annual Improvement (April 2009)]* wäre ebenfalls folgende Änderung unter der Voraussetzung eines Endorsements der EU im Berichtszeitraum wirksam gewesen:

Die Änderung des IAS 39, *Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung – Hedging using internal contracts*, stellt klar, dass das *Hedge Accounting* für Transaktionen zwischen Segmenten in den Einzelabschlüssen nicht länger anzuwenden ist. Diese Änderung ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass diese Änderung eine Auswirkung auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben wird.

Folgende Standards und Interpretationen sind noch nicht von der EU verabschiedet (endorsed) und werden erst zu einem zukünftigen Zeitpunkt anwendbar:

Die Änderungen des IFRIC 14, *IAS 19 – Die Begrenzung eines leistungsorientierten Vermögenswertes, Mindestdotierungspflichten und ihre Wechselwirkung*, stellen die Bilanzierung in den Fällen klar, in denen eine Beitragsvorauszahlung bei bestehenden Mindestdotierungsverpflichtungen eines Versorgungsplans geleistet wird. Die Änderungen sehen vor, dass der wirtschaftliche Vorteil der Beitragsvorauszahlung eines Unternehmens, die zu einer Reduzierung der künftigen Beitragszahlungen führt, als Vermögenswert zu aktivieren ist. Die Änderungen des IFRIC 14 sind verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2011 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen des IFRIC 14 eine wesentliche Auswirkung auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.

IFRIC 19, *Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten mit Eigenkapitalinstrumenten*, adressiert Fälle, in denen neu verhandelte Vertragsbedingungen einer finanziellen Verbindlichkeit die vollständige oder teilweise Tilgung einer Verbindlichkeit durch die Ausgabe eigener Eigenkapitalinstrumente ermöglichen (*debt for equity swaps*). IFRIC 19 stellt die bilanzielle Behandlung derartiger Sachverhalte für den Schuldner (Emittenten der Eigenkapitalinstrumente) klar. Demnach sind die für Zwecke der Tilgung ausgegebenen Eigenkapitalinstrumente Bestandteil der gezahlten Gegenleistung. Die Bewertung der Eigenkapitalinstrumente soll mit dem beizulegenden Zeitwert erfolgen. Insofern eine verlässliche Bestimmung desselben nicht möglich ist, gilt der beizulegende Zeitwert der vollständig oder teilweise getilgten finanziellen Verbindlichkeit als maßgeblich. IFRIC 19 bestimmt ferner, dass der Differenzbetrag zwischen dem Buchwert der vollständig oder teilweise getilgten finanziellen Verbindlichkeit und dem Wertansatz der Eigenkapitalinstrumente erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen ist. IFRIC 19 ist verpflichtend anzuwenden auf Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2010 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass IFRIC 19 eine Auswirkung auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben wird.

Die Änderungen des IFRS 1, *Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards – Zusätzliche Ausnahmen für Erstanwender*, sehen zusätzliche Ausnahmen von der grundsätzlich verpflichtenden retrospektiven Anwendung aller zum Abschlussstichtag des ersten

IFRS-Abschlusses geltenden Standards und Interpretationen vor. Unternehmen der Öl- und Gasindustrie sind von der rückwirkenden Anwendung der IFRS für Öl- und Gasvermögenswerte befreit, wenn sie die Vollkostenbewertung zum Zeitpunkt der Umstellung auf IFRS angewendet haben. Weiterhin ist in den Fällen, in denen ein IFRS-Erstanwender bereits auf Basis der bisherigen Rechnungslegungsstandards eine Beurteilung zur Frage, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis enthält, vorgenommen hat, eine Neueinschätzung der Klassifizierung der Verträge nach IFRS nicht erforderlich. Voraussetzung hierfür ist, dass die Beurteilung in Übereinstimmung mit den Vorgaben des IFRIC 4, *Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis enthält*, erfolgte. Die Änderungen des IFRS 1 sind verpflichtend anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2010 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.

Die Änderungen des IFRS 2, *Anteilsbasierte Vergütungen – Anteilsbasierte Vergütungstransaktionen mit Barausgleich im Konzern*, stellen die Bilanzierung von anteilsbasierten Vergütungen im Konzern klar. Das Unternehmen, das die Güter und Dienstleistungen empfängt (*receiving entity*), hat eine Zusage grundsätzlich nach den Regelungen für anteilsbasierte Vergütungstransaktionen mit Barausgleich zu bilanzieren, es sei denn der Ausgleich der Zusage erfolgt in Eigenkapitalinstrumenten des empfangenden Unternehmens oder die empfangende Gesellschaft ist nicht selbst zur Begleichung der Zusage verpflichtet. Das Unternehmen, dem der Ausgleich der anteilsbasierten Vergütungstransaktion obliegt (*settling entity*) bilanziert die anteilsbasierte Transaktion in Abhängigkeit von der Art der Begleichung. In dem Falle, in dem die Begleichung durch Eigenkapitalinstrumente erfolgt, richtet sich die Bilanzierung nach den Vorschriften des IFRS 2 für anteilsbasierte Vergütungstransaktionen mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente. Wird die Zusage mittels einer Barauszahlung abgegolten, sind die Bilanzierungsvorschriften des IFRS 2 für Transaktionen mit Barausgleich maßgeblich. Die Änderungen des IFRS 2 sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2010 beginnen, anzuwenden. Im Rahmen der Änderungen des IFRS 2 wurden der IFRIC 8, *Anwendungsbereich von IFRS 2*, sowie der IFRIC 11, *IFRS 2—Geschäfte mit eigenen Aktien und Aktien von Konzernunternehmen*, in den Standard eingegliedert mit der gleichzeitigen Eliminierung dieser Interpretationen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen des IFRS 2 eine wesentliche Auswirkung auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.

Der Standard IFRS 9, *Finanzinstrumente*, überarbeitet die Vorschriften des IAS 39, *Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung*, zur Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten. Der Standard repräsentiert dabei die erste Projektphase des vollständigen Ersatzes des IAS 39. Der IFRS 9 teilt alle gegenwärtig in den Anwendungsbereich des IAS 39 fallende finanzielle Vermögenswerte in zwei Klassifizierungskategorien auf: „Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten“ und „Bewertung zum beizulegenden Zeitwert“. Die Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten setzt voraus, dass das Halten des finanziellen Vermögenswertes zur Erzielung der vertraglichen Zahlungsströme Zielsetzung des Geschäftsmodells des Unternehmens ist und die Vertragsvereinbarungen betreffend den finanziellen Vermögenswert feste Zeitpunkte für die Zahlungsströme vorsehen. Die Rückzahlungen stellen dabei ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen dar. Finanzielle Vermögenswerte, die diese Bedingungen nicht kumulativ erfüllen, werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. IFRS 9 sieht vor, dass Umklassifizierungen nur bei Änderungen des Geschäftsmodells vorzunehmen sind. Das Wahlrecht, dass finanzielle Vermögenswerte anstatt zu fortgeführten Anschaffungskosten zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden können, wird durch IFRS 9 begrenzt. Demnach ist eine Designation auf die Fälle beschränkt, in denen ein sogenannter *accounting mismatch* vorliegt und eine Klassifizierung in „zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ zur Beseitigung oder erheblichen Verringerung von Ansatz- oder Bewertungsinkongruenzen führt. Eine weitere signifikante Änderung des IFRS 9 stellt die Eröffnung eines Wahlrechts dar, Eigenkapitalinstrumente, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden, mit ihrem erstmaligem Ansatz erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten. Alle künftigen Zeitwertänderungen aus diesem Investment sind im *other comprehensive income* (OCI) und nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen. Dies gilt nicht für Dividenden aus diesen Investments. Diese sind ergebniswirksam zu erfassen. IFRS 9 ist verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass der Standard signifikante Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben wird.

IAS 24, *Angaben über Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen*, (überarbeitet 2009) beinhaltet eine Klarstellung der bislang bestehenden Regelun-

gen des IAS 24. Die Überarbeitung der Definition von nahe stehenden Unternehmen und Personen (*related party*) bildet dabei einen der zentralen Schwerpunkte. Weiterhin enthält der überarbeitete IAS 24 Erleichterungsvorschriften für sogenannte *government-related entites*, d. h. für Unternehmen, die unter beherrschendem Einfluss, gemeinschaftlicher Führung oder dem maßgeblichen Einfluss der öffentlichen Hand stehen. IAS 24 (überarbeitet 2009) ist verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2011 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass der überarbeitete IAS 24 wesentliche Auswirkungen auf künftige Konzernabschlüsse der Continental AG haben wird.

Im Rahmen des zweiten Projekts zu Verbesserungen der International Financial Reporting Standards des IASB *[Annual Improvement (April 2009)]* werden ebenfalls erst zu einem späteren Zeitpunkt folgende Änderungen wirksam:

- Die Änderung des IFRS 2, *Anteilsbasierte Vergütung*, stellt klar, dass nicht nur Unternehmenszusammenschlüsse nach der Definition des IFRS 3, sondern ebenfalls die Begründung eines Joint Ventures und die Zusammenschlüsse von Unternehmen unter gemeinsamer Beherrschung (*common control*) vom Anwendungsbereich des IFRS 2 ausgeschlossen sind. Die Änderung ist verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen (Anknüpfung an den Anwendungszeitpunkt des überarbeiteten IFRS 3). Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderung wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben wird.

- Die Änderung des IFRS 5, *Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte sowie aufgegebene Geschäftsbereiche*, stellt die Angabeerfordernisse für derartige Vermögenswerte klar. Die Angabeerfordernisse anderer IFRS sind grundsätzlich für langfristige Vermögenswerte (oder Veräußerungsgruppen), die als zur Veräußerung gehalten werden oder aufgegebene Geschäftsbereiche nicht anzuwenden, es sei denn diese IFRS sehen explizit Angabepflichten für derartige Vermögenswerte vor oder die Angabeerfordernisse beziehen sich auf die Bewertung von Vermögenswerten und Schulden in einer Veräußerungsgruppe außerhalb des Anwendungsbereiches der IFRS 5 Bewertungsregeln und die Angabe erfolgt nicht an einer anderen Stelle des Abschlusses. Die Änderung ist auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2010 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderung wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben wird.

- Die Änderung des IFRS 8, *Geschäftssegmente*, bezieht sich auf die Klarstellung des Standards dahingehend, dass die Angabe des Betrags des Segmentvermögens nur dann zu erfolgen hat, wenn diese Größe auch regelmäßig an den Hauptentscheidungsträger (*Chief Operating Decision Maker*) berichtet wird. Die Änderung ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2010 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderung wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben wird.

- Die Änderung des IAS 1 (überarbeitet 2007*); Darstellung des Abschlusse*s, stellt klar, dass eine eventuelle Abgeltung einer Verbindlichkeit durch die Ausgabe von Eigenkapital unerheblich für die Klassifizierung von kurz- und langfristig ist. Die Änderung ist auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2010 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderung wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben wird.

- Die Änderung des IAS 7, *Kapitalflussrechnungen*, regelt, dass nur Aufwendungen, die im bilanziellen Ansatz eines Vermögenswertes münden, als Zahlungsströme aus der Investitionstätigkeit zu klassifizieren sind. Die Änderung ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1 Januar 2010 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderung wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben wird.

- Die Änderung des IAS 17, *Leasingverhältnisse*, beseitigt die Spezialregeln für das Leasing von Grundstücken. Demnach sollen auch für Grundstücke die allgemeinen Vorschriften des IAS 17 zur Klassifizierung als Operating- oder Finanzierungsleasingverhältnis gelten. Die Änderung des IAS 17 ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2010 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderung wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben wird.

- Die Änderung des Anhangs des IAS 18, *Umsatzerlöse*, ergänzt zusätzliche Leitlinien zur Bestimmung von Auftraggeber (Prinzipal) und Stellvertreter (Agent) im An-

hang zu IAS 18. Explizite Regelungen zum Anwendungszeitpunkt erfolgten nicht, da der Anhang nicht Bestandteil des Standards ist. Die Änderungen werden keine wesentlichen Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben.

- Die Änderung des IAS 36, *Wertminderung von Vermögenswerten*, stellt klar, dass eine zahlungsmittelgenerierende Einheit (*Cash Generating Unit*) oder eine Gruppe zahlungsmittelgenerierender Einheiten, der ein Geschäfts- und Firmenwert zuzuordnen ist, die niedrigste Ebene innerhalb eines Unternehmens darstellt, zu der der Geschäfts- und Firmenwert für interne Managementzwecke überwacht wird und nicht größer sein darf als ein Geschäftssegment nach der Definition des IFRS 8, *Geschäftssegmente*. Die Änderung ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2010 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderung Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben wird.

- Die Änderung des IAS 38, *Immaterielle Vermögenswerte*, stellt die neuen Anforderungen des überarbeiten IFRS 3, Unternehmenszusammenschlüsse, betreffend die bilanzielle Behandlung von immateriellen Vermögenswerten, die im Zuge eines Unternehmenszusammenschlusses erworben wurden, klar. Die Änderung ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen (Anknüpfung an den Anwendungszeitpunkt des überarbeiteten IFRS 3). Darüber hinaus wurde IAS 38 in Bezug auf die Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts (Bewertungsmethodiken) für im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbene immaterielle Vermögenswerte, für die kein aktiver Markt besteht, präzisiert. Diese Änderung ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.

- IAS 39, *Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung*, wurde hinsichtlich der bilanziellen Behandlung von Vorfälligkeitsentschädigungen klargestellt. Vorfälligkeitsentschädigungen sind demnach als eng mit dem Hauptvertrag verbunden anzusehen. Weiterhin wurde der IAS 39 dahingehend geändert, dass die Ausnahme vom Anwendungsbereich des IAS 39 überarbeitet wurde. Terminverträge (*forward contracts*) zwischen einem Erwerber und einem Verkäufer (Verträge, die vorsehen ein erworbenes Unternehmen zu einem zukünftigen Zeitpunkt zu erwerben oder verkaufen) sind vom Anwendungsbereich des IAS 39 ausgenommen. Die Laufzeit des Kontrakts darf dabei den Zeitraum nicht überschreiten, der begründet notwendig ist, um die für einen Unternehmenszusammenschluss notwendigen Zustimmungen einzuholen und die Transaktion abzuschließen. Eine weitere Änderung des IAS 39 betrifft eine Klarstellung in Zusammenhang mit der Sicherung von Zahlungsströmen (*Cashflow Hedge Accounting*). Wenn eine Absicherung einer erwarteten Transaktion im künftigen Ansatz eines finanziellen Vermögenswertes oder einer finanziellen Verbindlichkeit resultiert, sind die damit verbundenen direkt im Eigenkapital erfassten Gewinne und Verluste in derselben Berichtsperiode (oder -perioden) in die Gewinn- und Verlustrechnung umzubuchen, in der bzw. in denen die abgesicherten Zahlungsströme die Gewinn- und Verlustrechnung berühren. Die Änderungen sind auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2010 beginnen. Die Änderungen werden keine wesentlichen Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben.

- Die Änderung des IFRIC 9, *Neubeurteilung eingebetteter Derivate*, stellt klar, dass IFRIC 9 nicht auf eingebettete Derivate in Verträgen anzuwenden ist, die im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen nach IFRS 3 (*überarbeitet 2008), Unternehmenszusammenschlüsse*, bei der Begründung eines Joint Ventures nach IAS 31, *Anteile an Gemeinschaftsunternehmen*, oder im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen unter Beteiligung von Unternehmen oder Geschäftsbetrieben unter gemeinsamer Beherrschung nach IFRS 3 (überarbeitet 2008) übergehen. Die Änderung ist auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen (Anknüpfung an den Anwendungszeitpunkt des überarbeiteten IFRS 3). Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderung wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben wird.

- Die Änderung des IFRIC 16, *Absicherung einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb*, bestimmt, dass jedes Unternehmen im Konzern das Sicherungsinstrument halten kann (einschließlich des ausländischen Geschäftsbetriebs, dessen Kursrisiko abgesichert werden soll). Die Änderung ist auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderung wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben wird.

4. Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der Muttergesellschaft 355 (Vj. 357) inländische und ausländische Unternehmen, an denen die Continental Aktiengesellschaft direkt oder indirekt mit mehr als 20,0 % der Stimmrechte beteiligt ist. Davon werden 310 (Vj. 306) voll konsolidiert und 45 (Vj. 51) nach der Equity-Methode bilanziert.

Gegenüber dem Vorjahr hat sich der Konsolidierungskreis in Summe um zwei Gesellschaften reduziert. Es wurden zwei Gesellschaften erworben, neun Gesellschaften wurden neu gegründet und zwei bislang nicht konsolidierte Einheiten wurden erstmalig konsolidiert. Darüber hinaus wurden vier Gesellschaften durch den Kauf weiterer Anteile erstmalig konsolidiert. Drei Gesellschaften wurden verkauft und acht Gesellschaften wurden liquidiert. Zusätzlich reduzierte sich der Konsolidierungskreis um fünf Gesellschaften durch Verschmelzung und drei Gesellschaften wurden entkonsolidiert.

Die Zugänge 2009 zum Konsolidierungskreis betreffen im Wesentlichen den Erwerb von weiteren Anteilen der bis zu diesem Zeitpunkt als At Equity bilanzierten Gesellschaft Synerject LLC, USA, und deren Tochterunternehmen, sowie die Erwerbe von Kolubara Univerzal D.O.O in Serbien und von der Eu-Retec in Sri Lanka. Die Abgänge aus dem Konsolidierungskreis betreffen im Wesentlichen Entkonsolidierungen und Liquidationen von nicht wesentlichen Gesellschaften. Die Auswirkungen hieraus sind unter Kapitel 5 erläutert.

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, Babel Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH, Schwalbach am Taunus, Benecke-Kaliko Aktiengesellschaft, Hannover, Beneform GmbH, Peine, CAS München GmbH, Hannover, CAS-One Holdinggesellschaft mbH, Hannover, Conseo GmbH, Hamburg, Continental Automotive Grundstücksgesellschaft mbH, Frankfurt am Main, Continental Mechanical Components Germany GmbH, Roding, Continental Reifen Deutschland GmbH, Hannover, IDM GmbH Industriesensoren, Lindau, Conti Temic microelectronic GmbH, Nürnberg, Conti Versicherungsdienst Versicherungsvermittlungsgesellschaft mbH, Hannover, Continental Automotive GmbH, Hannover, Continental Caoutchouc-Export-GmbH, Hannover, Continental Engineering Services GmbH, Frankfurt am Main, Continental Engineering Services & Products GmbH, Ingolstadt, ContiTech AG, Hannover, ContiTech Antriebssysteme GmbH, Hannover, ContiTech Elastomer-Beschichtungen GmbH, Hannover, ContiTech Formpolster GmbH, Hannover, ContiTech Kühner Beteiligungsgesellschaft mbH, Hannover, 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, Schwalbach am Taunus, Formpolster GmbH, Hannover, GERAP Grundbesitz- und Verwaltungsgesellschaft mbH, Frankfurt am Main, Göppinger Kaliko GmbH, Eislingen, Max Kammerer GmbH, Frankfurt am Main, Metallgummi GmbH, Hamburg, ContiTech MGW GmbH, Hannoversch Münden, OTA Grundstücks- und Beteiligungsverwaltung GmbH, Frankfurt am Main, ContiTech Fluid 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 Fluid Handling Industry GmbH, Hamburg, Phoenix Industrieanlagen Verwaltungs GmbH, Hamburg, Phoenix Sechste Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg, Phoenix Siebte Verwaltungsgesellschaft mbH, Hamburg, Phoenix Vermögensverwaltungs-GmbH, Hamburg, REG-Reifen-Entsorgungsgesellschaft mbH, Hannover, Continental Safety Engineering International GmbH, Alzenau, Continental Mechatronic Verwaltungsgesellschaft mbH, Hannover, Continental Trading GmbH, Eschborn, Steinebronn Beteiligungs-GmbH, Oppenweiler, TEMIC Automotive Electric Motors GmbH, Berlin, UMG Beteiligungsgesellschaft mbH, Hannover, Vergölst GmbH, Bad Nauheim, Continental Automotive Grundstücks-Vermietungsgesellschaft mbH & Co.

KG, Frankfurt am Main, Continental Teves AG & Co. oHG, Frankfurt am Main, ContiTech Kühner GmbH & Cie. KG, Oppenweiler, Phoenix Service GmbH & Co. KG, Hamburg, Union-Mittelland-Gummi-GmbH & Co. Grundbesitz KG, Hannover.

5. Erwerbe und Veräußerungen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen

Eu-Retec
Zur deutlichen Verbesserung der Marktposition für Industrievollreifen in der Wachstumsregion Asien sowie im US-Dollar-Raum hat die Continental Global Holding Netherland BV, Amsterdam, Niederlande, 51,0 % der Anteile der Eu-Retec (Private) Limited mit Sitz in Kalutara, Sri Lanka, erworben.

Der Kaufvertrag wurde am 25. Februar 2009 unterzeichnet.

Die Erstkonsolidierung erfolgte zum 1. März 2009. Der Kaufpreis betrug insgesamt 4,6 Mio € zzgl. Anschaffungsnebenkosten von 0,2 Mio €. Dieser Betrag entspricht dem mit Barmitteln beglichenen Kaufpreisanteil. Im Rahmen des Erwerbsvorgangs wurden keine Eventualschulden identifiziert.

Die übernommenen Vermögenswerte und Schulden wurden mit folgenden Werten angesetzt:

Erwerb der Eu-Retec	Buchwert unmittelbar vor Zusammenschluss	Zeitwert zum Erstkonsolidierungszeitpunkt
Immaterielle Vermögenswerte	—	0,1
Sachanlagen	1,3	2,4
Sonstige langfristige Vermögenswerte	0,0	0,0
Vorräte	0,5	0,5
Forderungen	0,0	0,0
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	0,1	0,1
Flüssige Mittel	1,0	1,0
Pensionsrückstellungen	- 0,1	- 0,1
Latente Steuern netto	—	- 0,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	- 0,1	- 0,1
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	- 0,2	- 0,2
Nettovermögen	**2,5**	**3,3**
Minderheitsanteile	1,2	1,6
Erworbenes Nettovermögen	**1,3**	**1,7**
Kaufpreis		4,6
Anschaffungsnebenkosten		0,2
Goodwill		**3,1**

Auf Basis dieser vorläufigen Kaufpreisallokation ergab sich ein Goodwill in Höhe von 3,1 Mio €.

Der entstandene Goodwill reflektiert die gestärkte Marktposition der Division Nfz-Reifen für Industrievollreifen im Wachstumsmarkt Asien sowie die mit der Produktion verbundenen Synergieeffekte und dem gegenüber dem Weltmarkt um bis zu 5 % günstigeren Zugang zu Naturkautschuk.

Die erworbenen immateriellen Vermögenswerte umfassen die Technologie für die Runderneuerung von Industrievollreifen sowie durch Eu-Retec genutzte Markennamen.

Die Produkte der Eu-Retec werden vollumfänglich an Vertriebsgesellschaften des Continental-Konzerns veräußert, dementsprechend führte die Erstkonsolidierung zu keiner direkten Erhöhung des Konzernumsatzes.

Das Geschäft der Eu-Retec trug seit März 2009 mit 0,3 Mio € zum Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen bei.

Die für 2009 ausgewiesenen Umsatzerlöse des Continental-Konzerns hätten sich nicht erhöht, das Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen hätte sich um 0,2 Mio € erhöht und das Ergebnis pro Aktie hätte sich nur unwesentlich verändert, wenn diese Transaktion bereits am 1. Januar 2009 vollzogen worden wäre.

Kolubara

Am 6. April 2009 erwarb die ContiTech Rubber Industrial Kft., Szeged, Ungarn, 70,0 % der Anteile der Kolubara Univerzal D.O.O, Veliki Crljeni, Serbien, zu einem Kaufpreis von 11,0 Mio € zzgl. Anschaffungsnebenkosten von 0,3 Mio €. Dieser Betrag entspricht dem mit Barmitteln beglichenen Kaufpreisanteil. Entsprechende Verträge waren am 11. September 2008 unterzeichnet worden. Der Verkäufer hat erst zum 6. April 2009 eine aufschiebende Bedingung des Kaufvertrages erfüllt. Im Rahmen des Erwerbsvorgangs wurden keine Eventualschulden identifiziert. Die übernommenen Vermögenswerte und Schulden wurden mit folgenden Werten angesetzt:

Erwerb der Kolubara	Buchwert unmittelbar vor Zusammenschluss	Zeitwert zum Erstkonsolidierungszeitpunkt
Immaterielle Vermögenswerte	0,0	1,2
Sachanlagen	5,0	6,5
Vorräte	1,4	1,4
Forderungen	3,8	3,8
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	0,1	0,1
Flüssige Mittel	6,7	6,7
Pensionsrückstellungen	—	- 0,2
Latente Steuern netto	- 0,2	- 0,3
Finanzschulden	—	—
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	- 0,4	- 0,4
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	- 0,3	- 1,7
Nettovermögen	**16,1**	**17,1**
Minderheitsanteile	4,8	5,1
Erworbenes Nettovermögen	**11,3**	**12,0**
Kaufpreis		11,0
Anschaffungsnebenkosten		0,3
Negativer Unterschiedsbetrag		**- 0,7**

Auf Basis dieser vorläufigen Kaufpreisallokation ergab sich ein negativer Unterschiedsbetrag in Höhe von 0,7 Mio €, der als Ertrag innerhalb der sonstigen betrieblichen Erträge realisiert wurde. Zukünftige Reorganisationsmaßnahmen für den Standort, insbesondere im Personalbereich, hatten Einfluss auf den Kaufpreis. Die Transaktion stärkt die Position im osteuropäischen Markt und ermöglicht die Erschließung neuer Märkte in Nachbarländern für die ContiTech Division. Das Kolubara-Geschäft trug seit April mit 6,4 Mio € zum Umsatz und -0,1 Mio € zum Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen bei. Die für 2009 ausgewiesenen Umsatzerlöse des Continental-Konzerns hätten sich um 1,4 Mio € erhöht, das Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen hätte sich um 0,0 Mio € erhöht und das Ergebnis pro Aktie hätte sich nur unwesentlich verändert, wenn diese Transaktion bereits am 1. Januar 2009 vollzogen worden wäre.

Synerject

Zur Stärkung der Marktposition für Injektoren und Einspritzsysteme im Nicht-Automotive-Bereich hat die Continental Automotive Systems US, Inc, Auburn Hills, USA, weitere 8,0 % der Anteile der Synerject LLC, Delaware, USA, und deren Tochterunternehmen und damit die Mehrheit an dem bisher gemeinschaftlich geführten Unternehmen erworben. Der Kaufvertrag wurde am 18. März 2009 unterzeichnet. Der Kaufpreis für die zusätzlichen Anteile der Gesellschaft betrug 3,0 Mio €. Der Kaufpreis wurde mit einer Forderung gegenüber dem Joint-Venture-Partner in gleicher Höhe verrechnet. Im Rahmen des Erwerbsvorgangs wurden keine Eventualschulden identifiziert. Die übernommenen Vermögenswerte und Schulden wurden mit folgenden Werten angesetzt:

Erwerb der Synerject	Buchwert unmittelbar vor Zusammenschluss	Zeitwert zum Erstkonsolidierungszeitpunkt
Immaterielle Vermögenswerte	3,9	11,6
Sachanlagen	4,2	4,3
Vorräte	3,3	3,8
Forderungen	16,4	16,4
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	1,1	1,1
Flüssige Mittel	1,9	1,9
Pensionsrückstellungen	—	- 0,1
Latente Steuern netto	—	- 2,8
Finanzschulden	- 4,2	- 4,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	- 11,8	- 11,8
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	- 6,3	- 6,3
Nettovermögen	**8,5**	**13,9**
Minderheitsanteile	3,6	5,8
Erworbenes Nettovermögen kumuliert	**4,9**	**8,1**
Kaufpreis inklusive bisher bilanzierter Anteile		28,0
Anschaffungsnebenkosten		—
Goodwill		**19,9**

Auf Basis dieser vorläufigen Kaufpreisallokation ergab sich ein Goodwill von 19,9 Mio €. Der Goodwill reflektiert die Stärkung der internationalen Position im Nicht-Automotive-Bereich der Erstausrüster für Injektoren und Einspritzsysteme und die Wachstumsmöglichkeiten im asiatischen Raum. Die erworbenen immateriellen Vermögensgegenstände umfassen Technologien und Kundenbeziehungen.

Das Synerject-Geschäft trug seit April 2009 mit 43,3 Mio € zum Umsatz und 2,4 Mio € zum Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen bei. Die für 2009 ausgewiesenen Umsatzerlöse des Continental-Konzerns hätten sich um 11,0 Mio € erhöht, das Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen hätte sich um 0,2 Mio € vermindert und das Ergebnis pro Aktie hätte sich nur unwesentlich verändert, wenn diese Transaktion bereits am 1. Januar 2009 vollzogen worden wäre.

ERCO

Am 1. Juli 2009 hat die Continental Tire North America, Charlotte, USA, die Mehrheit der Anteile am bisher assoziierten Unternehmen Compania Ecuatoriana del Caucho (ERCO) mit Sitz in Cuenca, Ecuador, erworben.

Das Unternehmen ist den Divisionen Pkw-Reifen und Nfz-Reifen zugeordnet.

Durch den Zukauf wird die Marktposition für das Pkw- und Nfz-Reifengeschäft in der Wachstumsregion Lateinamerika weiter gestärkt. ERCO hat in den Staaten Chile, Peru, Bolivien, Kolumbien, Venezuela und Ecuador bisher einen Marktanteil von 11 %. In den vergangenen Jahren ist ERCO stets um je 15 % bis 20 % gewachsen, während der Markt ein Wachstum von 7 % bis 8 % verzeichnete.

Die Erstkonsolidierung erfolgte zum 1. Juli 2009. Der Kaufpreis für die weiteren erworbenen Anteile von rund 8,0 % der Gesellschaft betrug insgesamt 1,4 Mio € zzgl. Anschaffungsnebenkosten von 0,0 Mio €. Dieser Betrag entspricht dem mit Barmitteln beglichenen Kaufpreisanteil. Im Rahmen des Erwerbsvorgangs wurden keine Eventualschulden identifiziert.

Die übernommenen Vermögenswerte und Schulden wurden mit folgenden Werten angesetzt:

Erwerb der ERCO	Buchwert unmittelbar vor Zusammenschluss	Zeitwert zum Erstkonsolidierungszeitpunkt
Immaterielle Vermögenswerte	0,4	1,0
Sachanlagen	15,0	25,4
Sonstige langfristige Vermögenswerte	0,5	0,5
Vorräte	18,3	18,7
Forderungen	13,0	13,0
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	8,5	8,5
Flüssige Mittel	0,2	0,2
Pensionsrückstellungen	- 3,1	- 3,1
Latente Steuern netto	—	- 2,8
Finanzschulden	- 15,3	- 15,5
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	- 1,0	- 1,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	- 8,3	- 8,3
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	- 9,0	- 9,0
Nettovermögen	**19,2**	**27,6**
Minderheitsanteile	9,6	13,8
Erworbenes Nettovermögen kumuliert	**9,6**	**13,8**
Kaufpreis inklusive bisher bilanzierter Anteile		10,3
Anschaffungsnebenkosten		0,0
Negativer Unterschiedsbetrag der bis zum Erwerbszeitpunkt At Equity bilanzierten Unternehmensanteile		- 3,0
Negativer Unterschiedsbetrag		**- 0,5**

Auf Basis dieser vorläufigen Kaufpreisallokation ergab sich ein negativer Unterschiedsbetrag in Höhe von 0,5 Mio €, der als Ertrag innerhalb der sonstigen betrieblichen Erträge realisiert wurde.

Der negative Unterschiedsbetrag ist im Wesentlichen auf stille Reserven in den langfristigen Vermögenswerten zurückzuführen, welche im Rahmen der Kaufpreisallokation aufgedeckt wurden.

Die erworbenen immateriellen Vermögenswerte umfassen im Wesentlichen Markennamen.

Das ERCO-Geschäft trug seit Juli 2009 mit 35,6 Mio € zum Umsatz und 1,0 Mio € zum Konzernergebnis den

Anteilseignern zuzurechnen bei. Die für 2009 ausgewiesenen Umsatzerlöse des Continental-Konzerns hätten sich um 37,7 Mio € erhöht, das Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen hätte sich um 0,1 Mio € erhöht und das Ergebnis pro Aktie hätte sich nur unwesentlich verändert, wenn diese Transaktion bereits am 1. Januar 2009 vollzogen worden wäre.

Sonstige Erwerbe von Minderheitsanteilen
Die Continental Automotive GmbH, Hannover, hat im April 2009 die bislang in Fremdbesitz befindlichen 33,3 % Restanteile der Continental Automotive Instruments Malaysia, Prai, Malaysia, zu einem Kaufpreis von 2,1 Mio € erworben. Der Unterschiedsbetrag zwischen Kaufpreis und erworbenen Minderheitsanteilen in Höhe von 0,0 Mio € wurde erfolgsneutral mit dem Eigenkapital verrechnet.

Im Jahr 2009 hat die Continental Caoutchouc-Export AG, Hannover, in mehreren Schritten 10,1 % der Anteile an der in 2008 erstkonsolidierten Tochtergesellschaft Oltas (Otomotiv Lastikeleri Tevesi A.S.), Istanbul, Türkei, für einen Gesamtpreis von insgesamt 0,6 Mio € erworben. Der Unterschiedsbetrag zwischen Kaufpreis und erworbenen Minderheitsanteilen von -0,2 Mio € wurde erfolgsneutral mit dem Eigenkapital verrechnet.

Die Phoenix B.V., Bleiswijk, Niederlande, hat im Dezember 2009 die bislang in Fremdbesitz befindlichen 26,0 % Restanteile der Phoenix Yule Ltd., Kalkutta, Indien, zu einem Kaufpreis von 8,7 Mio € erworben. Der Unterschiedsbetrag zwischen Kaufpreis und erworbenen Minderheitsanteilen von -2,0 Mio € wurde erfolgsneutral mit dem Eigenkapital verrechnet.

Die AVTOELEKTRONIKA-ELKAR (AVTEL), Kaluga, Russland, hat im Dezember 2009 gemäß der Anforderung ihrer Minderheitsanteilseigner deren 49,0 % der Anteile für einen Kaufpreis von 4,6 Mio € erworben. Der Unterschiedsbetrag zwischen Kaufpreis und erworbenen Minderheitsanteilen von -2,5 Mio € wurde erfolgsneutral mit dem Eigenkapital verrechnet.

Zum 1. Juli 2009 wurde die Option zum Erwerb der restlichen Anteile am Reifen- und Transportbandgeschäft der Matador Group in Höhe von 46,8 Mio € ausgeübt. Die Kaufoption wurde im November 2007 vereinbart, zeitgleich mit dem Erwerb von 51,0 % der Anteile der Matador Group. Seitdem wurden die von den Minderheitsaktionären gehaltenen Anteile nicht als Anteile in Fremdbesitz ausgewiesen, sondern als finanzielle Verbindlichkeit bilanziert.

Außerdem wurden die bisher in Fremdbesitz befindlichen Restanteile einer Reifen-Vertriebsgesellschaft erworben.

Anfang des Jahres erfolgte der Erwerb der Restanteile außenstehender Aktionäre (ehemals Phoenix-Aktionäre) an der ContiTech AG. In diesem sogenannten Squeeze Out wurden für rund 1,5 Mio ContiTech-Aktien (rd. 1,7 % der Anteile) jeweils 24,83 € gezahlt, in Summe 37,2 Mio €.

Die Effekte dieser Transaktionen auf das Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen sind unwesentlich.

Verkäufe von Unternehmen und Geschäftsbereichen
Im Rahmen der finalen Kaufpreisfeststellung im Zusammenhang mit dem Verkauf der Elektromotoren-Aktivitäten an die Brose-Unternehmensgruppe wurden 11,6 Mio € ausstehende Kaufpreisforderungen im ersten Halbjahr 2009 vereinnahmt. Der finale Verkaufspreis beträgt insgesamt 241,6 Mio €. Dieser Betrag entspricht dem mit Barmitteln beglichenen Kaufpreisanteil.

Das Geschäftssegment Public Transport Solution wurde im Rahmen einer Portfolio-Überprüfung als nicht zum Kerngeschäft gehörender Geschäftsbereich identifiziert. Zum 31. Oktober 2009 wurde der aus dem Non-OE-Bereich stammende Geschäftsbereich an die Trapeze ITS Gruppe – überwiegend im Rahmen eines Asset-Deals – für einen negativen vorläufigen Kaufpreis von 11,7 Mio € veräußert, insbesondere hervorgerufen durch einen Abbau des Working Capital zwischen Signing und Closing Datum. Der Kaufpreis entspricht dem mit Barmitteln zu begleichenden Kaufpreisanteil. Aus der Veräußerung ergab sich für die Division Interior im Jahr 2009 insgesamt ein weiterer Aufwand in Höhe von 4,5 Mio € (Vj. 46,9 Mio €) sowie eine Reduktion von 52,8 Mio € der zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und von 52,8 Mio € der zur Veräußerung bestimmten Verbindlichkeiten. Der veräußerte Geschäftsbereich beinhaltet im Wesentlichen Konzeptionen zur Optimierung des innerstädtischen Nahverkehrs. Diese unterstützen den Verkehrssektor mit IT-Lösungen, welche helfen, das Verkehrsangebot besser und effektiver aufzubauen und zu administrieren.

Aufgrund rückläufiger Kapazitätsauslastung wurde Ende 2008 beschlossen, den Standort Blythewood, USA, zu schließen und die Produktion nach Newport News (Virginia) zu verlagern. Der Standort resultiert aus einem Joint-Venture mit einem amerikanischen Motorenhersteller, welcher auch der Hauptkunde des Standortes ist. Continental hatte Schadenersatz gegenüber dem Joint-Venture-Partner aufgrund von Unterauslastung gestellt. Im Rahmen einer Einigung wurde anstatt einer Verlagerung der komplette Standort einschließlich der für diesen Kunden verbundenen Fertigung – im Rahmen eines Asset- und Share-Deals – zu einem Erlös von 21,5 Mio € mit Wirkung zum 31. Oktober 2009 an die Navistar Inc. veräußert. Dieser Betrag entspricht dem mit Barmitteln beglichenen Kaufpreisanteil. Der aus der Veräußerung resultierende Abgang betrifft im Wesentlichen Vermögenswerte aus dem Sachanlagevermögen und den Vorräten sowie Verbindlichkeiten aus den kurzfristigen Rückstellungen und Sonstigen Verbindlichkeiten. Aus der Veräußerung ergab sich für die Division Powertrain unter Berücksichtigung aller gegenseitigen Ansprüche und Interessen ein Ertrag in Höhe von 10,5 Mio €.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

6. Sonstige Erträge und Aufwendungen

Mio €	2009	2008
Sonstige Aufwendungen	- 1.974,3	- 1.770,3
Sonstige Erträge	71,3	143,2
Sonstige Erträge und Aufwendungen	**- 1.903,0**	**- 1.627,1**

Aufwendungen

Die sonstigen Aufwendungen entfallen im Wesentlichen auf:

Mio €	2009	2008
Goodwill Impairment	875,8	1.230,0
Restrukturierungsmaßnahmen ohne Wertminderungen	460,0	151,5
Wertminderungen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	117,2	111,4
Aufwendungen für spezifizierte Gewährleistungsrisiken	170,8	6,7
Prozess- und Umweltrisiken	15,4	18,8
Aufwendungen aus Fremdwährungsumrechnung	27,4	68,2
Verluste aus Anlageverkäufen	6,4	15,6
Aufwand aus Wertberichtigungen auf Forderungen	33,9	34,4
Verluste aus der Veräußerung von Gesellschaften und Geschäftsbereichen	5,6	–
Aufwendungen für Abfindungen	116,7	53,3
Wertminderungen auf zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0,0	46,9
Übrige	145,1	33,5
Sonstige Aufwendungen	**1.974,3**	**1.770,3**

Die unterjährige Prüfung des Goodwill zum 30. September 2009 auf Werthaltigkeit, die aufgrund eines „triggering events“ durchgeführt wurde, führte zu einem Impairment-Bedarf in Höhe von 875,8 Mio €. Dabei entfielen 367,0 Mio € auf die Division Chassis & Safety, 447,4 Mio € auf die Division Powertrain sowie 61,4 Mio € auf die Division Interior. Der jährliche Impairment-Test zum 31. Dezember 2009 führte zu keinem weiteren Wertminderungsbedarf (Vj. 1.230,0 Mio €). Wir verweisen auf Kapitel 2.

Die notwendige Anpassung der Produktionsüberkapazitäten in Europa an die aktuellen Marktbedingungen führte zur Einstellung der Pkw-Reifenproduktion in Clairoix, Frankreich. Dadurch ergaben sich im Berichtszeitraum Restrukturierungsaufwendungen und Wertminderungen in Höhe von 207,3 Mio €.

Die Produktionsüberkapazitäten in Europa haben auch einen deutlich geringeren Bedarf an Vormaterialien zur Folge. Die Schließung der Mischungs- und Gummierungsaktivitäten in Traiskirchen, Österreich, zum Ende des Berichtsjahres führte innerhalb der Division Pkw-Reifen zu Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen und Wertminderungen in Höhe von 12,9 Mio €.

Der Standort Huntsville, USA, soll Ende 2010 geschlossen werden. Grundlage für diese Entscheidung ist die andauernde ungünstige Marktlage in den USA sowie die Produktions-, Forschungs- und Entwicklungsüberkapazitäten in Nordamerika. Durch die Schließung von Huntsville und die Konsolidierung von Produktionskapazitäten sowie die Fokussierung von Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten erwarten wir eine Optimierung der regionalen Produktion und eine signifikante Kostenreduzierung. In 2009 entstanden für die Divisionen Interior und Powertrain Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen und Wertminderungen in Höhe von 82,6 Mio €.

Im Rahmen der eingeleiteten Strukturmaßnahmen für den Standort Hannover-Stöcken, Deutschland, entstan-

den innerhalb der Division Nfz-Reifen in 2009 Restrukturierungsaufwendungen und Wertminderungen in Höhe von 46,4 Mio €.

Die Schließung und Verlagerung von westeuropäischen Standorten des Geschäftsbereichs Fluid Technology innerhalb der Division ContiTech führten in 2009 zu Restrukturierungsaufwendungen und Wertminderungen in Höhe von 33,4 Mio €.

Aufgrund rückläufiger Volumina und auslaufender Kundenaufträge mussten die Produktionskapazitäten am Standort Karben, Deutschland, angepasst werden. Dadurch entstanden Restrukturierungsaufwendungen in den Divisionen Chassis & Safety, Powertrain und Interior in Höhe von 31,9 Mio €.

Durch den Auslauf weiterer Kundenaufträge sowie Einsparungen in den Bereichen Forschung & Entwicklung (F&E) und Verwaltung entstanden am Standort Babenhausen, Deutschland, für die Division Interior im Berichtszeitraum zusätzliche Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 31,4 Mio €.

Am Standort Wetzlar, Deutschland, entstanden im Berichtszeitraum für die Division Interior zusätzliche Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 12,2 Mio €. Diese sind bedingt durch den Auslauf von Forschungs- und Entwicklungsprojekten, für die es keine Nachfolgeaufträge gibt.

Die teilweise Abschreibung des Markennamens Matador, sowie ein Impairment auf das Sachanlagevermögen in Puchov, Slowakei, bedingt durch signifikante Absatzrückgänge führte für die Divisionen Pkw-Reifen und Nfz-Reifen zu Aufwendungen in Höhe von 10,7 Mio €.

Die weltweite Wirtschaftskrise und die damit verbundenen Absatzrückgänge gewährleisten nicht mehr eine effiziente Auslastung des extern betriebenen Lagers in Straubing, Deutschland. Das Lager wird geschlossen. Der zugehörige Mietvertrag läuft bis 2016. Zum Jahresende 2009 wurde davon ausgegangen, dass die Flächen nicht entsprechend untervermietet werden können. Deshalb wurde in der Division Nfz-Reifen eine Rückstellung in Höhe von 9,7 Mio € gebildet.

Der Forschungs- und Entwicklungsstandort Neubiberg, Deutschland, soll geschlossen werden. Daraus entstanden innerhalb der Divisionen Powertrain und Interior Restrukturierungsaufwendungen und Wertminderungen in Höhe von 8,8 Mio €.

Die Schließung des Conti Machinery Standorts Puchov, Slowakei, führte in der Division Nfz-Reifen zu Restrukturierungsaufwendungen und Wertminderungen in Höhe von 8,0 Mio €.

Im Berichtsjahr wurde beschlossen, die bisher am Standort Deer Park, USA, angesiedelten Aktivitäten mehrerer Geschäftseinheiten der Divisionen Powertrain und Interior in anderen Standorten zu konzentrieren. Dadurch fielen Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 5,4 Mio € an.

Die Produktion des Standortes Hiroshima, Japan, wird nach Changshu, China, verlagert. Dadurch entstanden in der Division Chassis & Safety Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 2,9 Mio €.

Die Prüfung der Kundenbeziehungen innerhalb der sonstigen immateriellen Vermögenswerte auf Werthaltigkeit im Rahmen eines Impairment-Tests führte bei verschiedenen Kundengruppen zu einem Wertminderungsbedarf für die Division Pkw-Reifen in Höhe von 2,4 Mio €.

Aufgrund der Rücknahme eines Kundenauftrags zur Entwicklung und Fertigung von Diesel-Einspritzsystemen am Standort Blythewood, USA, mussten im Berichtszeitraum Restrukturierungsmaßnahmen eingeleitet werden. Dadurch entstanden Aufwendungen in Höhe von 44,7 Mio €. Hierbei handelt es sich in erster Linie um Sonderabschreibungen auf Produktionsanlagen sowie um die Abwicklung von Lieferantenforderungen.

Die Prüfung der Kundenbeziehungen innerhalb der sonstigen immateriellen Vermögenswerte auf Werthaltigkeit im Rahmen eines Impairment-Tests führte im Vorjahr bei einem Kunden zu einem Impairment-Bedarf in Höhe von 54,3 Mio €. Dabei entfielen 21,7 Mio € auf die Division Powertrain und 32,6 Mio € auf die Division Interior.

Die Produktion des Standortes Rambouillet, Frankreich, wird verlagert. F&E-Aktivitäten sowie Verwaltung bleiben am Standort bestehen. In diesem Zusammenhang sind im Vorjahresszeitraum in der Division Interior Restrukturierungsaufwendungen und Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 42,9 Mio € angefallen.

Am Standort Babenhausen, Deutschland, laufen zwei Kundenaufträge der Division Interior aus, für die es keine

Nachfolgeprodukte gibt. Dadurch entstanden im Vorjahreszeitraum Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 40,7 Mio €.

Am Standort Wetzlar, Deutschland, wurde die Produktion aufgrund fehlender Aufträge für die Division Interior eingestellt. Die Bereiche Forschung und Entwicklung (F&E) werden in Wetzlar fortgeführt. In diesem Zusammenhang sind im Vorjahreszeitraum Restrukturierungsaufwendungen und Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 26,1 Mio € angefallen.

Die Division Interior hat entschieden, die Geschäftstätigkeit des Segments Aftermarket Infotainment einzustellen. In diesem Zusammenhang fielen im Vorjahr Restrukturierungsaufwendungen und Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 9,4 Mio € an.

Die Produktion am Standort Birmingham, Großbritannien, wurde geschlossen. Dabei wurde das Cockpit-Geschäft der Division Interior zum 31. Dezember 2008 verkauft. Hieraus ergab sich im Vorjahr ein Ertrag in Höhe von 1,0 Mio €. In diesem Zusammenhang fielen im Vorjahr Restrukturierungsaufwendungen und Wertminderungen in Höhe von 2,1 Mio € an. Die Verlagerung weiterer Geschäftsaktivitäten der Division Interior führte im Vorjahr zu Restrukturierungsaufwendungen und Wertminderungen in Höhe von 0,7 Mio €. Für die Verlagerung des Fuel-Supply-Geschäfts der Division Powertrain nach Dortmund, Deutschland, und Brandys, Tschechische Republik, entstanden im Vorjahr Restrukturierungsaufwendungen und Wertminderungen in Höhe von 3,8 Mio €.

Der Sensorik-Bereich der Divisionen Chassis & Safety und Powertrain am Standort Dortmund, Deutschland, wird aufgrund von Volumenreduzierungen und fehlenden Nachfolgeaufträgen geschlossen. In diesem Zusammenhang sind im Vorjahreszeitraum Restrukturierungsaufwendungen und Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 15,6 Mio € angefallen.

Im Zusammenhang mit der Verlagerung von F&E-Aktivitäten der Divisionen Chassis & Safety und Powertrain sind am Standort Elkhart, USA, im Vorjahreszeitraum Restrukturierungsaufwendungen und Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 6,2 Mio € angefallen.

Der Standort Asnière, Frankreich, der Division Powertrain wird geschlossen. In diesem Zusammenhang wurde im Vorjahr eine Restrukturierungsrückstellung in Höhe von 15,8 Mio € gebildet und es entstand ein Aufwand für Wertminderungen in Höhe von 3,0 Mio €.

Die Produktion für Diesel-Einspritzsysteme des Standorts Blythewood, USA, sowie die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten am Standort Columbia, USA, werden nach Newport News, USA, verlagert. In diesem Zusammenhang fielen im Vorjahr Restrukturierungsaufwendungen und Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 10,5 Mio € an.

Ein Automobilhersteller hat wegen fehlender Finanzierungslösung einen Auftrag kurzfristig zurückgenommen. Der Vertragspartner war ein Großkunde der Continental. Davon ist das neue Powertrain-Werk in Costa Rica betroffen, in dem der Produktionsanlauf von Motor- und Getriebesteuerungen aufgrund dieses ersten Auftrags Ende 2008 vorgesehen war. Continental hat dem Kunden eine Schadenersatzforderung gestellt. Diese Firma hat infolgedessen Insolvenzschutz in den USA beantragt. Auf Lieferantenseite galten Verträge, die storniert werden mussten, sodass die Lieferanten Schadenersatz verlangten. Eine Einigung mit den Vertragspartnern konnte erzielt werden, die im Wesentlichen die Übernahme der bereits bezahlten Werkzeuge vorsah. Da weder für diese noch für die eigenen Werkzeuge eine weitere Verwendung möglich war, wurden sie in voller Höhe wertberichtigt. Dadurch entstand im Vorjahr ein Aufwand von 12,4 Mio €. Aufgrund der hervorragenden Rahmenbedingungen des Produktionsstandorts Costa Rica überprüft Continental zurzeit weiterhin Optionen, die durch die Überführung anderer Produkte für den NAFTA-Raum eine Auslastung dieses Werks sicherstellen sollten. Damit ist weiterhin keine außerplanmäßige Abschreibung erforderlich.

Aufgrund nicht erreichter Prozesseffizienzen und der damit verbundenen Ertragslage wurde am Standort Mt. Vernon, USA, im Vorjahr das Sachanlagevermögen in Höhe von 11,4 Mio € außerplanmäßig abgeschrieben. Dieser Bedarf ergab sich aufgrund der im Jahr 2008 getätigten Investitionen, die nach den Impairment-Vorschriften des IAS 36 nicht mit dem Wiederbeschaffungswert, sondern mit dem Veräußerungswert abzüglich Veräußerungskosten als Untergrenze anzusetzen sind.

Bezüglich der Aufwendungen für spezifizierte Gewährleistungsrisiken und Aufwendungen aus Prozess- und Umweltrisiken verweisen wir auf Kapitel 25. Das Vorjahr ist entsprechend vergleichbar dargestellt.

In dem 2007 eingeleiteten Kartellverfahren gegen die Dunlop Oil & Marine Ltd., Großbritannien, einer Gesellschaft der ContiTech AG, im Bereich sogenannter Offshore-Schläuche, kam es im Berichtszeitraum zu weiteren Aufwendungen in Höhe von 6,2 Mio €.

Aus operativen Forderungen und Verbindlichkeiten in Fremdwährungen, die nicht Finanzschulden sind, ergaben sich im Berichtszeitraum Aufwendungen aus Fremdwährungsumrechnungen in Höhe von 27,4 Mio € (Vj. 68,2 Mio €).

Im Berichtszeitraum entstanden Verluste aus Anlagenverkäufen in Höhe von 6,4 Mio € (Vj. 15,6 Mio €) und ein Aufwand aus Wertberichtigungen auf Forderungen in Höhe von 33,9 Mio € (Vj. 34,4 Mio €).

Ende 2004 wurde die italienische Gesellschaft ContiTech Ages verkauft. Im Zusammenhang mit ausstehenden Forderungen fielen im Vorjahr Aufwendungen in Höhe von 3,3 Mio € im Wesentlichen aufgrund der Insolvenz der Gesellschaft an.

Zum 31. Oktober 2009 wurde der aus dem Non-OE-Bereich stammende Geschäftsbereich Public Transport Solution an die Trapeze ITS Gruppe – überwiegend im Rahmen einen Asset-Deals – für einen vorläufigen, negativen Kaufpreis in Höhe von 11,7 Mio € veräußert insbesondere hervorgerufen durch einen Abbau des Working Capital zwischen Signing und Closing Datum. Die finale Kaufpreisfeststellung wird voraussichtlich im zweiten Quartal 2010 abgeschlossen. Aus der Veräußerung ergab sich für die Division Interior in 2009 insgesamt ein Aufwand in Höhe von 4,5 Mio €. Im Vorjahr entstanden für diesen Geschäftsbereich Wertminderungen auf zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte in Höhe von 46,9 Mio €.

Das aufgrund der Wirtschaftskrise initiierte weltweite Kostensenkungsprogramm führte zu Aufwendungen für Abfindungen in 2009 in Höhe von 116,7 Mio € (Vj. 53,3 Mio €). Die Aufwendungen betreffen diverse individuelle Personalanpassungsmaßnahmen, die nicht den Umfang einer Restrukturierungsmaßnahme hatten.

Wegen der durch steigende Margen bedingten höheren erwarteten Mittelabflüsse des für die Kaufpreisfinanzierung für den Erwerb der Siemens VDO aufgenommenen syndizierten Kredits erfolgte zum 30. September 2009 eine Buchwertanpassung in Höhe von 70,3 Mio €. Diese Abgrenzung wird über die Laufzeit des Kredits Aufwand reduzierend amortisiert. Zum 31. Dezember 2009 betrug die Buchwertanpassung 64,5 Mio €.

Die Position „Übrige“ beinhaltet des Weiteren Aufwendungen für die Verschrottung von Sachanlagen an diversen Standorten sowie Aufwendungen aus Aktienoptionsplänen. Im Vorjahr beinhaltete diese Position zudem Kosten für die Integration des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola.

Erträge

Die sonstigen Erträge entfallen auf:

Mio €	2009	2008
Erträge aus der Auflösung von Vorsorgeverpflichtungen	11,4	10,2
Erträge aus der Veräußerung von Gesellschaften und Geschäftsbereichen	10,6	46,5
Erträge aus Anlageverkäufen	13,5	12,4
Erstattungen für Kundenwerkzeuge	9,5	19,6
Übrige	26,3	54,5
Sonstige Erträge	**71,3**	**143,2**

Die Erträge in Höhe von 11,4 Mio € aus der Auflösung von Vorsorgeverpflichtungen betreffen im Berichtsjahr positive Ergebniseffekte aufgrund des vorzeitigen Ausscheidens der Mitarbeiter im Rahmen der Schließung des Standortes Clairoix, Frankreich.

Im Vorjahr wurde u. a. eine Einigung mit den gewerkschaftlichen Vertretern der Lohnempfänger am Standort Newport News, USA, erreicht, die Ruhestandsleistungen für medizinische Vorsorge auf dem gegenwärtigen Niveau einzufrieren. Demzufolge wurden im Vorjahr die

zurückgestellten Beträge in Höhe von 10,2 Mio € erfolgswirksam aufgelöst.

Im Berichtsjahr wurde das der Division Powertrain zugehörige Amplified Common Rail Geschäft – im Rahmen eines Asset- und Share-Deals mit Wirkung zum 31. Oktober 2009 an die Navistar Inc. veräußert. Aus dem Verkauf ergab sich für die Division Powertrain ein Ertrag in Höhe von 10,5 Mio €.

Aus der Veräußerung des Einparkhilfe-System-Geschäfts ergab sich im Vorjahr in der Division Interior ein Ertrag in Höhe von 6,2 Mio €. Der Verkauf des Cockpit-Geschäfts führte zu einem Ertrag von 1,0 Mio €.

Zum 1. April 2008 wurden die Elektromotoren-Aktivitäten an die Brose-Unternehmensgruppe – überwiegend im Rahmen eines Asset-Deals – verkauft. Aus der Veräußerung ergab sich für die Division Powertrain im Vorjahr insgesamt ein Ertrag in Höhe von 2,0 Mio €.

Aus der Veräußerung des Möbelfolien-Geschäfts des Geschäftsbereichs Benecke-Kaliko entstand in der Division ContiTech in 2008 ein Ertrag in Höhe von 4,7 Mio €.

In diesem Zusammenhang wurden in 2008 nicht benötigte Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 2,4 Mio € aufgelöst.

Aus der Veräußerung der Phoenix Dichtungstechnik GmbH ergab sich im Vorjahr in der Division ContiTech ein Ertrag in Höhe von 24,3 Mio €.

Aus dem Verkauf von Anlagen ergaben sich im Berichtszeitraum Erträge in Höhe von 13,5 Mio € (Vj. 12,4 Mio €).

Erstattungen für Kundenwerkzeuge konnten im Jahr 2009 in Höhe von 9,5 Mio € vereinnahmt werden (Vj. 19,6 Mio €).

Die übrigen Erträge beinhalten Einnahmen aus Lizenzvereinbarungen. Zudem wurden staatliche Zuschüsse, die nicht für Investitionen in das Anlagevermögen bestimmt waren, in Höhe von insgesamt 8,3 Mio € (Vj. 4,9 Mio €) ergebniswirksam in der Position „Übrige“ und in Fixkostenpositionen vereinnahmt. Im Vorjahr enthielt der Posten des Weiteren Erstattungsleistungen von Kunden für nicht abgeforderte Kapazitäten.

In den Aufwandspositionen der Gewinn- und Verlustrechnung sind insgesamt folgende Personalaufwendungen verrechnet:

Mio €	2009	2008
Löhne und Gehälter	4.142,5	4.710,0
Soziale Abgaben	862,6	885,5
Aufwendungen für Altersversorgung	194,7	150,8
Personalaufwendungen	**5.199,8**	**5.746,3**

Der Rückgang der Personalaufwendungen ist insbesondere auf die Personalanpassungsmaßnahmen im Berichtsjahr zurückzuführen. Wir verweisen zudem auf die Ausführungen im Lagebericht. Die durchschnittliche Mitarbeiterzahl im Jahr 2009 betrug 133.416 (Vj. 148.379). Zum Jahresende sind 134.434 (Vj. 139.155) Mitarbeiter im Continental-Konzern beschäftigt.

7. Beteiligungsergebnis

Mio €	2009	2008
Anteiliges Ergebnis assoziierter Unternehmen	46,8	53,9
Wertminderungen auf assoziierte Unternehmen	- 120,0	- 42,4
Wertaufholungen auf assoziierte Unternehmen	—	4,9
Ergebnis assoziierter Unternehmen	**- 73,2**	**16,4**
Ergebnis aus übrigen Beteiligungen	9,1	8,8
Sonstige Finanzanlagen und Ausleihungen	- 0,4	—
Übriges Beteiligungsergebnis	**8,7**	**8,8**

Bezüglich der Wertminderungen auf assoziierte Unternehmen verweisen wir auf Kapitel 13. Das Beteiligungsergebnis beinhaltet insbesondere die anteiligen Ergebnisse der nach der At-Equity-Methode bilanzierten Unternehmen in Höhe von 46,8 Mio € (Vj. 53,9 Mio €).

8. Zinsergebnis

Mio €	2009	2008
Zinserträge	**30,3**	**80,0**
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 750,1	- 673,1
Aufwand aus Finanzierungsleasing	- 7,7	- 4,4
Wandelanleihe	—	- 7,2
Gewinne/Verluste aus Fremdwährungsumrechnung	22,9	- 88,1
Verluste aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten	- 5,4	- 3,5
Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	- 11,5	- 10,4
Kapitalisierte Zinsen	0,7	—
Zinsaufwendungen	**- 751,1**	**- 786,7**
Zinsergebnis	**- 720,8**	**- 706,7**

Das gegenüber 2008 leicht verschlechterte Zinsergebnis ist insbesondere auf das im Vergleich zum Vorjahr höhere Margenniveau des VDO-Kredits zurückzuführen, welches durch das im Jahresdurchschnitt 2009 deutlich niedrigere Marktzinsniveau nur teilweise kompensiert wurde. Zudem belasteten Finanzierungsnebenkosten im Zusammenhang mit den in 2009 erfolgten Nachverhandlungen der Bedingungen des VDO-Kredits das Zinsergebnis.

Ein Teil der Fremdkapitalkosten wurde im Zuge der erstmalig verpflichtenden Anwendung des IAS 23 (überarbeitet) als Teil der Anschaffungskosten/Herstellungskosten im Anlagevermögen aktiviert. Hieraus resultiert eine Entlastung des Zinsergebnisses in Höhe von 0,7 Mio €.

Die Gewinne aus Fremdwährungsumrechnung resultierten insbesondere aus der Aufwertung des Brasilianischen Real gegenüber dem Euro sowie dem US-Dollar.

9. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Ertragsteuern des Konzerns teilen sich auf das In- und Ausland wie folgt auf:

Mio €	2009	2008
Laufende Steuern Deutschland	- 103,4	26,7
Laufende Steuern Ausland	- 292,9	- 357,7
Latente Steuern Deutschland	246,4	101,9
Latente Steuern Ausland	304,2	154,1
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	**154,3**	**- 75,0**

Der durchschnittliche Steuersatz im Jahr 2009 betrug im Inland 30,0 % (Vj. 30,0 %). Dieser Steuersatz wurde unter Berücksichtigung eines Körperschaftsteuersatzes von 15,0 % (Vj. 15,0 %) sowie eines Solidaritätszuschlags von 5,5 % (Vj. 5,5 %) und eines Gewerbesteuersatzes von 14,2 % (Vj. 14,2 %) ermittelt.

Die Überleitung vom erwarteten zum ausgewiesenen Steueraufwand ergibt sich wie folgt:

Mio €	2009	2008
Ergebnis vor Steuern	**- 1.761,2**	**- 1.002,9**
Steuerlich nicht abzugsfähige Goodwillabschreibung	- 875,8	- 1.230,0
Ergebnis vor Steuern und Goodwillabschreibung	**- 885,4**	**227,1**
Erwarteter Steuerertrag /-aufwand zum inländischen Steuersatz	265,6	- 68,1
Besteuerungsunterschiede Ausland	84,0	85,5
Unterlassener Ansatz von aktiven latenten Steuern aufgrund nicht hinreichend wahrscheinlicher Realisierung	- 178,9	- 93,5
Effekte aus Veräußerungen bzw. Wertminderungen von Geschäftseinheiten und Beteiligungen	- 36,0	- 11,2
Förderungen und befristete Befreiungen	36,1	25,0
Nicht abzugsfähige Aufwendungen	- 37,7	- 33,5
Steuern für Vorjahre	22,1	29,9
Sonstiges	- 0,9	- 9,1
Ausgewiesener Steuerertrag /-aufwand	**154,3**	**- 75,0**
Steuerquote in % vor Goodwillabschreibung	**17,4**	**33,0**

Die durch den ausländischen Besteuerungsunterschied hervorgerufene Minderung des Steueraufwands ist im Wesentlichen auf den Geschäftsumfang in Osteuropa und China zurückzuführen.

Der Effekt aus dem unterlassenen Ansatz von aktiven latenten Steuern aufgrund nicht hinreichend wahrscheinlicher Realisierung ist gegenüber dem Vorjahr deutlich gestiegen. Aufgrund der Anteilserwerbe durch die Schaeffler KG in 2008 und 2009, die nach – von Continental nicht geteilter Auffassung der deutschen Finanzverwaltung zu Zeitpunkt und Umfang – schädliche Anteilserwerbe im Sinne von § 8 c KStG ausgelöst haben, sind Wertberichtigungen von Verlust- und Zinsvorträgen im deutschen Organkreis erforderlich geworden.

Im Jahr 2009 wurden Verlustvorträge in Höhe von 424,4 Mio € (Vj. 40,5 Mio €) in Anspruch genommen bzw. sind verfallen. Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus der aufgrund der im Rahmen der Ausgliederung der Reifenaktivitäten vorgenommenen konzerninternen Umstrukturierungen (Einbringung Reifen) möglich gewordenen Nutzung von Verlustvorträgen aus 2008 und Vorjahren im deutschen Organkreis. Hieraus ergab sich wie im Vorjahr keine Veränderung des Steueraufwands, da hierfür bereits aktive latente Steuern in der Bilanz angesetzt waren.

Die Wertminderungen von Beteiligungen beinhalten im Wesentlichen die steuerlich nicht wirksamen Wertminderungen der Beteiligungsbuchwerte von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen der Division Interior.

Die Steuerminderungen durch staatliche Förderprogramme und befristete Steuerbefreiungen sind im Vergleich zum Vorjahr leicht angestiegen. Einem Rückgang aufgrund von auslaufenden Förderprogrammen in Osteuropa stehen insbesondere erhöhte Vergünstigungen in Asien durch die erstmalige Qualifikation für Fördermaßnahmen bzw. höhere Vergünstigungen aufgrund von Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten in West-Europa gegenüber.

Die nicht abzugsfähigen Aufwendungen sind gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert. Nicht anrechenbare Quellensteuern des deutschen Organkreises sind in dieser Position ausgewiesen. Die Steuern für Vorjahre betreffen in 2009 die Abwicklung von offenen Steuerpositionen aus den Vorjahren.

Die Position Sonstiges beinhaltet unter anderem fehlende gewerbesteuerliche Entlastungseffekte und Zinsaufwendungen, sonstige lokale Mindeststeuern sowie gegenläufig Wirkungen aus dem negativen Unterschiedsbetrag für ERCO und Kolubara.

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 01.01.2008					
Anschaffungs-/Herstellungskosten	**7.900,7**	25,3	3.376,0	18,9	**3.420,2**
Kumulierte Abschreibungen	**- 305,9**	- 16,4	- 423,1	—	**- 439,5**
Buchwerte	**7.594,8**	**8,9**	**2.952,9**	**18,9**	2.980,7
Nettoentwicklung 2008					
Buchwerte	**7.594,8**	8,9	2.952,9	18,9	**2.980,7**
Währungskursänderungen	**16,8**	0,0	25,6	0,1	**25,7**
Zugänge	**—**	26,0	68,6	6,9	**101,5**
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen	**2,5**	—	9,0	—	**9,0**
Umbuchungen in „zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte“	**—**	—	- 21,7	—	**- 21,7**
Rückbuchungen aus „zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte“	**—**	—	3,4	—	**3,4**
Umbuchungen	**—**	—	4,9	- 4,9	**—**
Abgänge	**—**	—	- 1,9	- 2,2	**- 4,1**
Abschreibungen	**—**	- 2,8	- 512,5	—	**- 515,3**
Wertminderungen	**- 1.230,0**	- 1,5	- 55,0	—	**- 56,5**
Buchwerte	**6.384,1**	**30,6**	**2.473,3**	**18,8**	2.522,7
Stand zum 31.12.2008					
Anschaffungs-/Herstellungskosten	**7.921,6**	51,2	3.454,8	18,8	**3.524,8**
Kumulierte Abschreibungen	**- 1.537,5**	- 20,6	- 981,5	—	**- 1.002,1**
Buchwerte	**6.384,1**	**30,6**	**2.473,3**	**18,8**	2.522,7
Nettoentwicklung 2009					
Buchwerte	**6.384,1**	30,6	2.473,3	18,8	**2.522,7**
Währungskursänderungen	**15,3**	0,1	- 6,5	- 0,1	**- 6,5**
Zugänge	**—**	49,0	22,6	5,4	**77,0**
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen	**23,0**	—	13,6	—	**13,6**
Umbuchungen in „zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte“	**—**	—	- 0,3	—	**- 0,3**
Umbuchungen	**—**	0,5	12,0	- 12,5	**—**
Abgänge	**- 10,0**[1]	0,0	- 0,6	- 0,1	**- 0,7**
Abschreibungen	**—**	- 21,0	- 506,4	—	**- 527,4**
Wertminderungen	**- 875,8**	- 0,1	- 9,6	—	**- 9,7**
Buchwerte	**5.536,6**	**59,1**	**1.998,1**	**11,5**	2.068,7
Stand zum 31.12.2009					
Anschaffungs-/Herstellungskosten	**7.949,4**	99,7	3.468,7	11,5	**3.579,9**
Kumulierte Abschreibungen	**- 2.412,8**	- 40,6	- 1.470,6	—	**- 1.511,2**
Buchwerte	**5.536,6**	**59,1**	**1.998,1**	**11,5**	2.068,7

[1] Die Abgänge beim Goodwill beinhalten nachträgliche Kaufpreisanpassungen.

Aus den Erwerben der Eu-Retec und weiterer Anteile an der Synerject in 2009 resultiert ein Zugang des Goodwill in Höhe von insgesamt 23,0 Mio €.

Der übrige ausgewiesene Buchwert des Goodwill entstand im Wesentlichen aus den Erwerben der Siemens VDO (2007), AP Italia (2007), der Thermopol-Gruppe (2007), des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola (2006), der Continental Teves (1998), Continental Temic (2001) und dem Erwerb der Phoenix AG (2004). Der Goodwill und die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verteilen sich auf die einzelnen Konzerndivisionen wie folgt:

	Goodwill		Sonstige immaterielle Vermögenswerte	
Mio €	**31.12.2009**	**31.12.2008**	**31.12.2009**	**31.12.2008**
Chassis & Safety	2.299,5	2.665,6	265,4	321,6
Powertrain	976,0	1.402,6	726,6	897,6
Interior	2.164,0	2.222,0	1.003,3	1.204,8
Pkw-Reifen	16,3	16,1	36,9	55,1
Nfz-Reifen	6,1	3,0	6,1	12,9
ContiTech	74,7	74,8	23,3	27,8
Sonstiges/Konsolidierung	–	–	7,1	2,9
Continental Konzern	**5.536,6**	**6.384,1**	**2.068,7**	**2.522,7**

Die unterjährige Prüfung des Goodwill zum 30. September 2009 auf Werthaltigkeit, die aufgrund eines „triggering events“ durchgeführt wurde, führte zu einem Impairment-Bedarf in Höhe von 875,8 Mio €. Dabei entfielen 61,4 Mio € auf die Division Interior, 367,0 Mio € auf die Division Chassis & Safety sowie 447,4 Mio € auf die Division Powertrain. Der Abschreibungsaufwand wurde in den sonstigen Erträgen und Aufwendungen erfasst. Der jährliche Impairment-Test zum 31. Dezember 2009 führte zu keinem weiteren Wertminderungsbedarf (Vj. 1.230,0 Mio €). Die Prüfung der Kundenbeziehungen, Technologien, Patente und Markennamen innerhalb der sonstigen immateriellen Vermögenswerte auf Werthaltigkeit im Rahmen eines Impairment-Tests führte zu einem Impairment-Bedarf in Höhe von 8,2 Mio €. Dabei entfielen 5,5 Mio € auf die Division Pkw-Reifen und 2,7 Mio € auf die Division Nfz-Reifen. Zudem fielen Wertminderungen auf Software in Höhe von 1,4 Mio € an. Der Abschreibungsaufwand wurde in den sonstigen Erträgen und Aufwendungen erfasst.

Die Zugänge in den erworbenen immateriellen Vermögenswerten aus Konsolidierungskreisänderungen betreffen im Wesentlichen erworbene Kundenbeziehungen und technologiebezogene Vermögenswerte aus den Erwerben des Geschäftsjahres. Die restlichen Zugänge betreffen vor allem Software.

In den selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten sind aktivierte Entwicklungskosten ausgewiesen. Von den im Jahr 2009 insgesamt angefallenen Entwicklungskosten erfüllten 49,0 Mio € (Vj. 26,0 Mio €) die Aktivierungsvoraussetzungen.

Die für die immateriellen Vermögenswerte angefallenen planmäßigen Abschreibungen in Höhe von 527,4 Mio € (Vj. 515,3 Mio €) sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung mit 421,9 Mio € (Vj. 412,2 Mio €) in den Herstellkosten und mit 105,5 Mio € (Vj. 103,1 Mio €) in den Verwaltungskosten enthalten.

In den erworbenen immateriellen Vermögenswerten sind Buchwerte in Höhe von 80,6 Mio € (Vj. 85,5 Mio €) enthalten, die keinen planmäßigen Abschreibungen unterliegen. Diese betreffen insbesondere den Markennamen von VDO in Höhe von 71,4 Mio €, den Markennamen von Phoenix in Höhe von 4,2 Mio € und den Markennamen von Matador in Höhe von 3,1 Mio €. Des Weiteren enthalten die erworbenen immateriellen Vermögenswerte überwiegend Buchwerte für Software in Höhe von 67,4 Mio € (Vj. 84,5 Mio €), die planmäßig abgeschrieben werden.

Hinsichtlich der außerplanmäßigen Abschreibungen verweisen wir auf Kapitel 6.

11. Sachanlagen

Mio €	Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte und Bauten[1]	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Stand zum 01.01.2008					
Anschaffungs-/Herstellungskosten	2.392,1	7.819,4	1.181,9	681,1	**12.074,5**
Kumulierte Abschreibungen	- 784,1	- 4.503,1	- 809,7	- 7,0	**- 6.103,9**
Buchwerte	**1.608,0**	**3.316,3**	**372,2**	**674,1**	**5.970,6**
davon Finanzierungsleasing	49,0	46,4	1,5	—	**96,9**
Nettoentwicklung 2008					
Buchwerte	1.608,0	3.316,3	372,2	674,1	**5.970,6**
Währungskursänderungen	- 32,9	- 76,6	- 9,5	- 22,2	**- 141,2**
Zugänge	105,4	621,7	94,6	729,4	**1.551,1**
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen	0,8	8,2	0,8	0,7	**10,5**
Abgänge aus Konsolidierungskreisänderungen	- 0,1	- 16,6	- 2,5	- 0,1	**- 19,3**
Umbuchungen in/aus „zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte“[2]	25,2	25,8	4,9	12,2	**68,1**
Umbuchungen	72,5	482,4	23,1	- 568,8	**9,2**
Abgänge	- 7,7	- 39,7	- 6,0	- 7,9	**- 61,3**
Abschreibungen	- 99,7	- 974,0	- 136,8	- 0,1	**- 1.210,6**
Wertminderungen	- 11,3	- 42,8	- 0,4	- 0,4	**- 54,9**
Buchwerte	**1.660,2**	**3.304,7**	**340,4**	**816,9**	**6.122,2**
Stand zum 31.12.2008					
Anschaffungs-/Herstellungskosten	2.529,7	8.517,8	1.233,4	822,7	**13.103,6**
Kumulierte Abschreibungen	- 869,5	- 5.213,1	- 893,0	- 5,8	**- 6.981,4**
Buchwerte	**1.660,2**	**3.304,7**	**340,4**	**816,9**	**6.122,2**
davon Finanzierungsleasing	63,0	41,4	0,4	—	**104,8**
Nettoentwicklung 2009					
Buchwerte	1.660,2	3.304,7	340,4	816,9	**6.122,2**
Währungskursänderungen	23,9	62,0	8,9	12,0	**106,8**
Zugänge[3]	49,4	309,1	51,7	424,5	**834,7**
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen	8,5	20,4	3,7	6,4	**39,0**
Abgänge aus Konsolidierungskreisänderungen	- 6,3	- 17,8	- 0,1	- 0,6	**- 24,8**
Umbuchungen in/aus „zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte“[2]	2,6	- 0,2	- 2,3	- 2,0	**- 1,9**
Umbuchungen	128,7	446,1	49,8	- 629,6	**- 5,0**
Abgänge	- 4,7	- 46,7	- 4,7	- 12,8	**- 68,9**
Abschreibungen	- 102,6	- 879,1	- 128,7	0,0	**- 1.110,4**
Wertminderungen	- 5,3	- 76,1	- 5,8	- 20,2	**- 107,4**
Buchwerte	**1.754,4**	**3.122,4**	**312,9**	**594,6**	**5.784,3**
Stand zum 31.12.2009					
Anschaffungs-/Herstellungskosten	2.768,3	8.984,5	1.315,6	619,7	**13.688,1**
Kumulierte Abschreibungen	- 1.013,9	- 5.862,1	- 1.002,7	- 25,1	**- 7.903,8**
Buchwerte	**1.754,4**	**3.122,4**	**312,9**	**594,6**	**5.784,3**
davon Finanzierungsleasing	53,6	35,1	0,2	—	**88,9**

[1] Die als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien werden in Kapitel 12 gesondert dargestellt.

[2] Die Umbuchungen in „zur Veräußerungen bestimmte Vermögensgegenstände“ betragen -4,9 Mio € (Vj. -13,5 Mio €); die Umbuchungen aus „zur Veräußerung bestimmte Vermögensgegenstände“ betragen 3,0 Mio € (Vj. 81,6 Mio €).

[3] In den Zugängen sind 0,7 Mio € kapitalisierte Zinsen enthalten.

Die Zugänge zum Sachanlagevermögen aus Konsolidierungskreisänderungen resultierten im Wesentlichen aus dem erstmaligen Einbezug der vormals nach der Equity-Methode bilanzierten Synerject LLC und ihrer Tochtergesellschaften und weiteren Akquisitionen des Geschäftsjahres, vgl. Kapitel 5.

In der Division Interior lag der Schwerpunkt der Investitionen im Berichtsjahr auf der Optimierung der Fertigungskapazitäten für Body & Security sowie Instrumentation & Displays. Diese Investitionen betreffen insbesondere die Fertigungskapazitäten an den deutschen Standorten sowie in Brasilien, Mexiko, Tschechien und Rumänien. In allen Geschäftsbereichen der Division Chassis & Safety wurden gezielt Produktionskapazitäten für neue Produkte und Produktionstechnologien in Niedriglohnländern aufgebaut. Am Standort Changshu, China, wurde in die Erweiterung eines neuen Werkes investiert. In der Division Powertrain wurden insbesondere Fertigungskapazitäten für Motor-Einspritzsysteme aufgebaut sowie die Fertigung von Getriebesteuergeräten erweitert. In Amata City, Thailand, wurde in den Aufbau eines neuen Werkes investiert. Der Investitionsschwerpunkt in der Division Pkw-Reifen lag auf dem Gebiet der Qualitätssicherung und Kostenreduzierung. Außerdem wurden gezielt Fertigungskapazitäten in der Slowakei, Tschechien, Portugal und Rumänien optimiert. Wesentliche Bilanzzugänge in der Division Nfz-Reifen erfolgten zur Qualitätsverbesserung und Fertigungsoptimierung der Lkw-Reifen-Produktion an den Standorten Puchov, Slowakei und Mount Vernon, USA. ContiTech hat neben Rationalisierungs- und Erweiterungsinvestitionen in Deutschland die Fertigungskapazitäten für den Geschäftsbereich Fluid Technology am Standort Rumänien weiter ausgebaut. In Brasilien wurde in den Aufbau eines neuen Werkes für Conveyor Belt Systeme investiert. In den Geschäftsbereichen Air Spring Systems, Fluid Technology und Vibration Control wurde in China in Fertigungskapazitäten für den asiatischen Markt investiert. Zudem fanden in San Luis Potosi, Mexiko, Erweiterungen für den nordamerikanischen Markt statt.

Hinsichtlich der außerplanmäßigen Abschreibungen verweisen wir auf Kapitel 6.

Direkt von Anschaffungskosten abgesetzt wurden 5,3 Mio € (Vj. 4,3 Mio €) an staatlichen Investitionszuschüssen.

Im Rahmen der erstmaligen verpflichtenden Anwendung des überarbeiteten IAS 23 wurden 0,7 Mio € als Fremdkapitalkosten aktiviert. Der gewichtete Kapitalisierungszinssatz beträgt 2,2 %.

Die Umbuchungen in zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte betreffen im Wesentlichen Sachanlagen und kleinere zu veräußernde Aktivitäten. Die Rückbuchung betrifft die Reklassifizierung eines Grundstückes.

Die Sachanlagen enthalten 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 bis zehn Jahren für technische Anlagen. Ihnen liegen Zinssätze zwischen 5,5 % bzw. 8,7 % zugrunde. In den meisten Verträgen sind weder Verlängerungs- noch Kaufoptionen vereinbart.

12. Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Die Grundstücke und Gebäude des Konzerns, die als Finanzinvestitionen gehalten werden, haben sich im Berichtsjahr wie folgt entwickelt:

Mio €	2009	2008
Anschaffungs-/Herstellungskosten zum 01.01.	30,4	39,7
Kumulierte Abschreibungen zum 01.01.	- 10,5	- 10,2
Nettoentwicklung		
Buchwerte zum 01.01.	**19,9**	**29,5**
Währungskursänderungen	0,0	- 0,1
Abgänge	- 4,7	—
Umbuchungen	5,0	- 9,2
Abschreibungen	- 0,8	- 0,3
Wertminderungen	- 0,1	—
Buchwerte zum 31.12.	**19,3**	**19,9**
Anschaffungs-/Herstellungskosten zum 31.12.	33,0	30,4
Kumulierte Abschreibungen zum 31.12.	- 13,7	- 10,5

Die beizulegenden Zeitwerte – nach dem Ertragswertverfahren bzw. auf der Grundlage von Bodenrichtwerten – der als Finanzinvestitionen gehaltenen Grundstücke und Gebäude zum 31. Dezember 2009 betrugen 24,3 € (Vj. 33,5 Mio €). Die Mieterträge im Jahr 2009 beliefen sich auf 3,7 Mio € (Vj. 4,1 Mio €), während die zuzurechnenden Instandhaltungskosten 1,3 Mio € (Vj. 3,0 Mio €) betrugen.

Die Abgänge betreffen den Verkauf von Grundstücken und Gebäuden an Dritte. Die Umbuchungen betreffen einzelne nicht mehr selbstgenutzte Immobilien, die nunmehr zur Erzielung von Mieteinnahmen gehalten werden.

13. Anteile an assoziierten Unternehmen

Mio €	2009	2008
Stand 01.01.	**718,3**	**766,4**
Zugänge	0,4	8,7
Abgänge	- 126,6	- 50,8
Änderungen in der Konsolidierungsmethode und Umbuchungen	- 59,4	10,8
Anteiliges Ergebnis	46,8	53,9
Wertminderungen	- 120,0	- 42,4
Erhaltene Dividenden	- 59,4	- 53,8
Währungskurseffekte	- 2,1	- 0,2
Stand 31.12.	**398,0**	**718,3**

Die Abgänge betreffen mit 126,6 Mio € die Veräußerung des Joint Ventures Hyundai Autonet Co. Ltd., Kyoungkido, Südkorea.

Im Rahmen der Veräußerung dieses Joint Ventures der Division Interior ergab sich ein Wertminderungsbedarf in Höhe von 73,6 Mio €.

Die Änderungen in der Konsolidierungsmethode betreffen mit 23,9 Mio € die Synerject LLC, Wilmington/ Delaware, USA und mit 9,0 Mio € die Compania Ecuatoriana del Caucho S.A. (ERCO), Cuenca, Ecuador.

Die Umbuchungen betreffen mit 26,5 Mio € die Siemens VDO Automotive Huizhou Co. Ltd., Huizhou, China, in die zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte. In diesem Zusammenhang erfolgte eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe von 43,6 Mio € auf diese Beteiligung der Division Interior.

Die Prüfung des Beteiligungsbuchwertes des Joint Ventures Optrex der Division Interior führte zu einem Impairment-Bedarf in Höhe von 2,0 Mio €.

Die wesentlichen Anteile an assoziierten Unternehmen betreffen für die Automotive Divisionen die S-Y-Systems Technologies Europe GmbH, Regensburg, die Emitec GmbH, Lohmar, die Shanghai Automotive Brake Systems Co. Ltd., Shanghai, China, die SAS Autosystemtechnik GmbH & Co. KG, Karlsruhe, und die IAV GmbH Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr, Berlin; für die Reifenaktivitäten die MC Projects B.V., Amsterdam, 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 4.369,2 Mio € (Vj. 4.825,0 Mio €)
- Jahresergebnis 102,0 Mio € (Vj. 129,6 Mio €)
- Bilanzsumme 1.217,4 Mio € (Vj. 1.608,9 Mio €)
- Schulden 807,9 Mio € (Vj. 957,1 Mio €).

14. Sonstige Finanzanlagen

Mio €	Anteile an verbundenen Unternehmen	Beteiligungen	Gesamt
Stand 01.01.2008	**6,1**	**18,0**	**24,1**
Währungskursänderungen	- 0,2	- 0,1	**- 0,3**
Zugänge	0,0	2,5	**2,5**
Abgänge	0,0	- 7,5	**- 7,5**
Änderungen in der Konsolidierungsmethode und Umbuchungen	1,3	- 10,8	**- 9,5**
Wertaufholungen	—	4,9	**4,9**
Stand 31.12.2008	**7,2**	**7,0**	**14,2**
Währungskursänderungen	0,0	0,0	**0,0**
Abgänge	- 5,8	0,0	**- 5,8**
Wertminderungen	- 0,4	0,0	**- 0,4**
Stand 31.12.2009	**1,0**	**7,0**	**8,0**

Die sonstigen Finanzanlagen sind zu Anschaffungskosten bilanziert, da sich die beizulegenden Zeitwerte nicht verlässlich ermitteln lassen, da für diese Anteile keine Notierungen an den Kapitalmärkten gegeben sind. Die Abgänge betreffen die Liquidationen der Phoenix Rubber Products Sdn. Bhd., Malaysia, mit 4,7 Mio € und der Phoenix France S.à.r.l., Frankreich, mit 1,1 Mio €. Die Überprüfung der Beteiligungsbuchwerte zweier Vertriebsgesellschaften im Reifenbereich führte zu einem Impairment-Bedarf in Höhe von 0,4 Mio €.

15. Latente Steuern

Die aktiven und passiven latenten Steuern setzen sich wie folgt zusammen:

Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Immaterielle Vermögenswerte	- 53,8	- 611,2
Sachanlagen	- 75,1	- 107,1
Vorräte	52,9	26,7
Sonstige Vermögenswerte	- 5,0	- 24,2
Pensionsverpflichtungen abzgl. aktiver Saldo	73,2	97,5
Sonstige Rückstellungen	176,4	126,7
Finanzschulden	122,2	69,6
Sonstige Unterschiede	7,9	55,7
Anrechenbare Steuerguthaben	28,2	29,4
Steuerliche Verlust- und Zinsvorträge	205,5	326,5
Nettobetrag der latenten Steuern	**532,4**	**- 10,4**
Aktive latente Steuern	728,9	391,3
Passive latente Steuern	196,5	401,7

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. Seit 2008 gilt in Deutschland eine Zinsabzugsbeschränkung mit Vortragsfähigkeit; der steuerlich zulässige Zinsabzug ist auf 30 % des steuerlichen Gewinns vor Abschreibungen und Zinsen begrenzt.

Die Zusammensetzung der latenten Steuern wurde im Berichtsjahr wesentlich beeinflusst durch die steuerliche Aufdeckung stiller Reserven im Rahmen der Ausgliederung der Reifenaktivitäten in Deutschland. Hierdurch ergibt sich unter anderem eine Verschiebung von latenten Steuern aus Verlust- und Zinsvorträgen zu Immateriellen Vermögenswerten. Dieser Effekt resultiert aus der steuerlichen Rückwirkung der Ausgliederung der Reifenaktivitäten nach 2008. Weiterhin wurden aufgrund der Umstrukturierungen im Rahmen der Ausgliederung der Reifenaktivitäten in den USA noch bestehende passive latente Steuern aus der VDO Kaufpreisallokation mit aktiven latenten Steuern insbesondere aus laufenden Verlusten verrechnet. Der verbleibende aktive Überhang wurde nicht aktiviert, da die Nutzung zum heutigen Zeitpunkt als unzureichend wahrscheinlich angesehen wird.

2009 waren in einzelnen Konzerngesellschaften bzw. Organkreisen aktive latente Steuern in Summe von 515,8 Mio € (Vj. 251,0 Mio €) angesetzt, die sich aus laufenden Verlusten, steuerlich vortragsfähigen Zinsen und aus einem aktiven Überhang latenter Steuern ergeben. Die Realisierbarkeit dieser aktiven latenten Steuern wird unter Berücksichtigung realisierbarer Steuerstrategien und in Erwartung künftiger steuerpflichtiger Gewinne als ausreichend wahrscheinlich beurteilt.

Zum 31. Dezember 2009 bestehen im Konzern körperschaftsteuerliche Verlustvorträge in Höhe von 2.380,5 Mio € (Vj. 1.975,3 Mio €). Ein großer Teil der im Konzern vorhandenen Verlustvorträge entfällt auf Tochtergesellschaften im Ausland und ist überwiegend in der Vortragsfähigkeit begrenzt.

Insgesamt sind im Konzern 584,8 Mio € (Vj. 534,3 Mio €) aktive latente Steuern wertberichtigt worden, da ihre Nutzung zum heutigen Zeitpunkt als unzureichend wahrscheinlich angesehen wird. Davon entfallen 402,8 Mio € (Vj. 328,3 Mio €) auf Verlustvorträge insbesondere in den USA sowie in Mexiko. Weiterhin sind für den deutschen Organkreis latente Steuern auf Verlust- und Zinsvorträge aus 2008 in Höhe von 108,5 Mio € wertberichtigt worden, da nach von Continental nicht geteilter Auffassung der Finanzverwaltung bereits in 2008 ein Anteilseignerwechsel stattgefunden hat, der zu einem anteiligen Untergang der bestehenden Verlustvorträge führt, bzw. im Jahr 2009 aufgrund weiterer Anteilserwerbe zu einem vollständigen Untergang des verbleibenden Zinsvortrages aus 2008 führt.

Der steuerliche Zinsvortrag in Deutschland beträgt zum 31. Dezember 2009 260,1 Mio € (Vj. 383,2 Mio €).

Der Bestand latenter Steuern aus Posten, die direkt dem Eigenkapital belastet oder gutgeschrieben wurden, hat sich im Vergleich zum Vorjahr von 47,0 Mio € auf 56,3 Mio € erhöht.

Die latenten Steuerverpflichtungen aus nicht ausgeschütteten ausländischen Ergebnissen belaufen sich insgesamt auf 58,7 Mio € (Vj. 59,3 Mio €). Da nicht davon auszugehen ist, dass der Muttergesellschaft kurz- oder mittelfristig Beträge zufließen werden, wurden passive latente Steuern hierfür nicht berücksichtigt.

Die Bewertungsunterschiede aus zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerten bzw. Verbindlichkeiten sind in den Positionen sonstige Vermögenswerte bzw. sonstige Unterschiede berücksichtigt.

16. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Mio €	31.12.2009		31.12.2008	
	Restlaufzeiten		Restlaufzeiten	
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	bis 1 Jahr	über 1 Jahr
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	45,0	–	25,3	–
Ausleihungen an Dritte	–	18,9	–	33,6
Forderungen gegen Mitarbeiter	20,8	–	15,6	–
Forderungen gegenüber Lieferanten	2,2	–	2,5	–
Forderungen aus dem Verkauf von Kundenwerkzeugen	67,5	–	54,4	–
Übrige finanzielle Forderungen	49,4	–	29,0	0,5
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	**184,9**	**18,9**	**126,8**	**34,1**

Die Forderungen gegen nahestehende Unternehmen betreffen insbesondere Forderungen aus dem operativen Leistungsgeschäft mit assoziierten Unternehmen und Gesellschaften.

Die Ausleihungen an Dritte betreffen im Wesentlichen Mieterdarlehen an einzelne Liegenschaften und Ausleihungen an Kunden mit unterschiedlichen Laufzeiten. Die Darlehen sind zum Teil unterverzinslich gewährt, zum Teil variabel verzinslich.

Die Forderungen gegen Mitarbeiter betreffen vor allem Abschlagszahlungen für noch nicht endgültig erfolgte Lohnabrechnungen sowie für geleistete Vorschüsse.

Die Forderungen aus dem Verkauf von Kundenwerkzeugen betreffen noch nicht abgerechnete Kosten.

Die übrigen finanziellen Forderungen beinhalten Garantie-Hinterlegungen sowie Kaufpreisanpassungen aus dem Erwerb der Siemens VDO.

Die Buchwerte der sonstigen finanziellen Vermögenswerte entsprechen im Wesentlichen ihren beizulegenden Zeitwerten. Ausfallrisiken der sonstigen Vermögenswerte wurden durch Wertberichtigungen in Höhe von 0,8 Mio € (Vj. 2,5 Mio €) berücksichtigt.

17. Sonstige Vermögenswerte

Mio €	31.12.2009		31.12.2008	
	Restlaufzeit		Restlaufzeit	
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	bis 1 Jahr	über 1 Jahr
Steuererstattungsansprüche (Umsatz- und sonstige Steuern)	299,2	—	300,4	—
Rechnungsabgrenzungsposten	51,7	—	54,3	—
Übrige	189,6	12,7	188,3	9,0
Sonstige Vermögenswerte	**540,5**	**12,7**	**543,0**	**9,0**

Die Steuererstattungsansprüche resultieren im Wesentlichen aus Umsatzsteuerforderungen aus dem Einkauf von Produktionsmaterialien.

Die Position Übrige beinhaltet u. a. abgegrenzte Kosten im Zusammenhang mit der im Januar 2010 durchgeführten Kapitalerhöhung der Continental AG. Diese werden in 2010 mit der Kapitalrücklage verrechnet. Des Weiteren sind abgegrenzte Bankgebühren aus der Forward Start Facility enthalten.

Ausfallrisiken der sonstigen Vermögenswerte wurden durch Wertberichtigungen in Höhe von 0,1 Mio € (Vj. 0,4 Mio €) berücksichtigt.

18. Vorräte

Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	757,2	901,6
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	248,5	306,8
Fertige Erzeugnisse und Waren	1.079,7	1.376,9
Geleistete Anzahlungen	10,8	11,7
Erhaltene Anzahlungen	- 20,2	- 26,5
Vorräte	**2.076,0**	**2.570,5**

Die Wertminderungen auf Vorräte betrugen im Berichtsjahr 56,8 Mio € (Vj. 38,7 Mio €). Im Vorratsbestand sind wertberichtigte Vorräte (Bruttobestände) von 245,5 Mio € (Vj. 188,7 Mio €) enthalten.

19. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.789,4	3.428,7
Wertberichtigungen	- 141,3	- 141,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	**3.648,1**	**3.287,5**

Die Buchwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen nach Wertberichtigungen entsprechen ihren beizulegenden Zeitwerten.

Die Ermittlung der Risikovorsorge erfolgt nach konzerneinheitlichen 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 Einzelwertberichtigungen 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 Bonität des jeweiligen Kunden, aktuellen Konjunkturentwicklungen und der Analyse historischer Forderungsausfälle beruhen. Die Kreditwürdigkeit eines Kunden wird anhand des Zahlungsverhaltens und seiner Rückzahlungsfähigkeit beurteilt.

Eine Einzelwertberichtigung wird vorgenommen, wenn der Kunde erhebliche finanzielle Schwierigkeiten aufweist oder eine erhöhte Wahrscheinlichkeit für eine Insolvenz vorliegt.

Im Berichtsjahr haben sich dementsprechend die Einzelwertberichtigungen sowie die Wertberichtigungen auf Portfoliobasis auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen folgendermaßen entwickelt:

Mio €	2009	2008
Stand zum 01.01.2009	**141,2**	**115,5**
Zuführung	55,7	47,1
Inanspruchnahmen	- 36,0	- 4,2
Auflösungen	- 21,8	- 12,7
Währungskursänderungen	2,2	- 4,5
Stand zum 31.12.2009	**141,3**	**141,2**

Innerhalb der Forderungen sind zum 31. Dezember 2009 keine Beträge (Vj. 28,8 Mio €) aus „Percentage-of-Completion“ enthalten. Im Vorjahr entfielen diese insbesondere auf Automotive-Gesellschaften der ehemaligen Siemens VDO sowie auf die Matador-Gruppe. Ferner beinhalten die Forderungen keine Anzahlungen von Kunden (Vj. 48,2 Mio €). Die kumulierten Kosten und Gewinne der am Stichtag noch laufenden Fertigungsaufträge betragen in 2009 -1,1 Mio € (Vj. 72,7 Mio €). Im Berichtszeitraum wurden Umsatzerlöse aus Fertigungsverträgen in Höhe von 66,5 Mio € (Vj. 98,1 Mio €) erfasst. Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus dem Verkauf des Geschäftsbereichs Public Transport Solution zum 31. Oktober 2009.

Im Continental-Konzern werden mehrere Forderungsverkaufsprogramme genutzt. 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. Alle Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

Mit der Skandifinanz Bank AG hat die Continental AG, Hannover, im Dezember 2008 ein neues Forderungsverkaufsprogramm mit einem Volumen von 50,0 Mio € bzw. ab 1. März 2009 150,0 Mio € auf revolvierender Basis abgeschlossen. Das ursprünglich im Dezember 2009 auslaufende Programm wurde bis zum 23. März 2010 verlängert. Im Rahmen dieses Programms waren zum Jahresende 2009 124,2 Mio € (Vj. 25,5 Mio €) Forderungen verkauft, denen Verbindlichkeiten in Höhe von 149,6 Mio € (Vj. 34,3 Mio €) gegenüberstanden. Der Forderungsbetrag ist um die bereits verzeichneten Zahlungseingänge in Höhe von 25,4 Mio € (Vj. 8,8 Mio €) reduziert. Zur Absicherung von etwaigen nicht bedienten Ansprüchen der Skandifinanz Bank AG sind Barmittel in Höhe von 29,0 Mio € (Vj. 2,3 Mio €) hinterlegt. Die Darstellung der Vorjahresangaben wurde entsprechend angepasst.

In den USA wurde im Oktober 2009 ein neues Forderungsverkaufsprogamm mit einem Volumen von 125,0 Mio US-Dollar mit der Wachovia Bank National Association abgeschlossen, welches die Continental Tire North America, Inc., USA, sowie die Continental Teves, Inc., USA, nutzen können. Das Programm hat eine Laufzeit bis zum 29. Oktober 2010 mit einer Verlängerungsoption für ein Jahr durch die Wachovia Bank National Association. Zum 31. Dezember 2009 betrug das Volumen der verkauften Forderungen 69,4 Mio €. Die mit den verkauften Forderungen im Zusammenhang stehenden Verbindlichkeiten beliefen sich auf 69,4 Mio €. Zusätzlich wurden weitere Forderungen in Höhe von 187,5 Mio € an Sicherheiten hinterlegt.

Das im Juli 2004 durch die West LB arrangierte Forderungsverkaufsprogramm mit einem Volumen von 350,0 Mio € mit der Continental AG, Hannover, Continental Teves AG & Co. oHG, Frankfurt am Main, und Conti Temic microelectronic GmbH, Nürnberg, lief im Juli 2009 aus. Im Vorjahr hatten die betreffenden Gesellschaften 156,0 Mio € Forderungen im Rahmen dieses Programms verkauft. Die mit den verkauften Forderungen im Zusammenhang stehenden Verbindlichkeiten betrugen 216,6 Mio €. Die Verbindlichkeiten waren im Unterschied zu dem Bestand der verkauften Forderungen nicht um die zum Stichtag bereits beglichenen Forderungen reduziert. Insgesamt waren 116,2 Mio € Zahlungseingänge zu verzeichnen.

Das Forderungsverkaufsprogramm der Tikka OY, Finnland, wurde im Berichtsjahr gekündigt (Vj. 0,1 Mio €).

Im Geschäftsjahr 2009 wurden bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen mit einem Buchwert in Höhe von 1,8 Mio € (Vj. 2,2 Mio €) die Vertragskonditionen neu verhandelt, da sonst eine Überfälligkeit entstanden wäre. Im Wesentlichen wurde eine Verlängerung des Zahlungsziels vorgenommen. Es wurden auf diese Forderungen keine Wertberichtigungen vorgenommen.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gliedern sich zu den Abschlussstichtagen in folgende Laufzeitbänder:

Mio €		davon:	davon: in den folgenden Zeiträumen überfällig					
31.12.2009	Buchwert	nicht überfällig	weniger als 15 Tage	15–29 Tage	30–59 Tage	60–89 Tage	90–119 Tage	mehr als 120 Tage
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen[1]	2.864,6	2.487,2	199,3	62,9	56,7	20,0	11,7	26,8
31.12.2008								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.428,7	2.771,1	287,3	92,9	96,3	32,6	32,1	116,4

[1] Die Differenz zur ersten Tabelle in diesem Kapitel in Höhe von 924,8 Mio € im Jahr 2009 resultiert in Höhe von 938,5 Mio € aus einzelwertberichtigten Forderungen, die im Jahr 2008 abweichend zum Geschäftsjahr 2009 nicht in die Ermittlung der Laufzeitbänder einbezogen waren, sowie mit 13,7 Mio € aus Schuldwechseln.

Der Continental-Konzern geht, basierend auf historischem Zahlungsverhalten und Analyse der Kreditwürdigkeit der Kunden, davon aus, dass die überfälligen, nicht wertberichtigten Forderungen in voller Höhe beglichen werden und keine Wertberichtigung erforderlich ist.

Zum 31. Dezember 2009 wurden von vier Konzerngesellschaften des Continental-Konzerns Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von insgesamt 391,6 Mio € (Vj. –) als Sicherheit für ein Darlehen der Continental AG mit der Europäischen Investitionsbank abgetreten. Die Notwendigkeit zur Besicherung des Darlehens resultiert aus der Verschlechterung des Ratings des Continental-Konzerns. Zum Zeitpunkt der letzten Meldung der abgetretenen Forderungen betrugen diese 572,9 Mio €; die Differenz resultiert aus Zahlungseingängen bis zum 31. Dezember 2009, welche nicht durch neue Forderungen kompensiert wurden.

20. 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.

Bezüglich des Zinsrisikos und der Sensitivitätsanalyse für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten verweisen wir auf Kapitel 28.

21. Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte

Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Vermögenswerte der zur Veräußerung bestimmten Geschäftsbereiche	38,2	41,7
Zur Veräußerung bestimmte Sachanlagen	4,1	4,8
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	**42,3**	**46,5**

Die zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte betreffen insbesondere kleinere Geschäftsaktivitäten der Division ContiTech, welche nicht zum Kerngeschäft des Continental-Konzerns gehören, sowie die Beteiligung an der Siemens VDO Automotive Huizhou Co. Ltd., Huizhou, China, Division Interior. Für beide Aktivitäten wurden die Verkaufsprozesse eingeleitet. Im Vorjahr bestanden die zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte im Wesentlichen aus Geschäftsaktivitäten im Non-OE-Bereich der Divisionen Interior und ContiTech. Im Jahr 2009 wurde der Geschäftsanteil der Division Interior Public Transport Solution an die Trapeze ITS-Gruppe veräußert.

Die zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte sind mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert vor Klassifizierung der Sachgesamtheit als zur Veräußerung bestimmter Vermögenswert und dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet. In diesem Zusammenhang kam es für den veräußerten Geschäftsbereich Public Transport Solution zu einem Veräußerungsverlust in Höhe von 4,5 Mio € (Vj. 46,9 Mio €), der innerhalb der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen wird.

Die Vermögenswerte der zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und Geschäftsbereiche nach Wertminderungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Anlagevermögen	3,9	5,9
Beteiligungen	26,5	–
Vorräte	2,0	22,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2,1	12,2
Sonstiges Umlaufvermögen	3,7	0,9
Flüssige Mittel	0,0	0,0
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	**38,2**	**41,7**

Kapitel 32 enthält eine Übersicht der zur Veräußerung bestimmten Verbindlichkeiten.

22. Eigenkapital

Anzahl der im Umlauf befindlichen Aktien in Stück	2009	2008
Am 01.01.	169.005.983	161.712.083
Veränderung durch Wandlungen und Optionsausübungen	—	7.293.900
Barkapitalerhöhung	—	—
Am 31.12.	**169.005.983**	**169.005.983**

Das gezeichnete Kapital blieb gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Das Grundkapital der Gesellschaft zum Bilanzstichtag beträgt somit 432.655.316,48 € (Vj. 432.655.316,48 €) und ist eingeteilt in 169.005.983 (Vj. 169.005.983) auf den Inhaber lautende Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital in Höhe von 2,56 € pro Aktie.

Dem Unternehmen steht von dem ursprünglich am 24. April 2007 beschlossenen Ermächtigungsbetrag von 187,5 Mio € nach Durchführung einer Kapitalerhöhung aus genehmigtem Kapital im Jahr 2007 zum Bilanzstichtag noch ein genehmigtes Kapital in Höhe von 150,0 Mio € zur Ausgabe neuer Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen bis zum 23. April 2012 zur Verfügung.

Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung vom 23. April 2009 steht der Gesellschaft ein weiteres genehmigtes Kapital in Höhe von 66,0 Mio € zur Ausgabe neuer Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlage bis zum 22. April 2014 zur Verfügung.

Aus dem 1999 beschlossenen Aktienoptionsplan für Vorstände und obere Führungskräfte wurden insgesamt 1.381.840 Bezugsrechte emittiert, die jeweils zum Bezug einer Aktie berechtigten. Bis zum 31. Dezember 2008 sind alle offenen Bezugsrechte vollständig ausgeübt worden. Durch den Beschluss der Hauptversammlung vom 23. April 2009 ist das bedingte Kapital aufgehoben worden, da keine auf der Grundlage des Aktienoptionsplans 1999 ausgegebenen Bezugsrechte mehr ausgeübt werden können.

Die Hauptversammlung hat am 14. Mai 2004 den Aktienoptionsplan 2004 für Vorstände und obere Führungskräfte beschlossen. Der Aktienoptionsplan 2004 ermächtigte den Vorstand nach näherer Maßgabe des Plans bis zum 13. Mai 2009 zur Gewährung von insgesamt 3.936.000 Bezugsrechten, die jeweils zum Bezug einer Aktie berechtigen. 2009 wurden Bezugsrechte weder emittiert (Vj. keine) noch ausgeübt (Vj. 47.250). Es sind 49.900 (Vj. 459.230) Bezugsrechte verfallen.

Der in der Hauptversammlung vom 25. April 2008 beschlossene Aktienoptionsplan 2008 ermächtigt zur Ausgabe von bis zu 7.800.000 Bezugsrechten an Vorstände und obere Führungskräfte bis zum 24. April 2013. Im Jahr 2009 wurden keine (Vj. 1.369.250) Bezugsrechte ausgegeben, im Geschäftsjahr sind 39.850 (Vj. 145.750) verfallen.

Im Dezember 2008 wurde den oberen Führungskräften des Konzerns, denen Bezugsrechte aus den Aktienoptionsplänen 2004 oder 2008 eingeräumt worden sind, ein Angebot zur Ablösung der erteilten und noch nicht ausgeübten Bezugsrechte unterbreitet. Bis zum 31. Dezember 2009 hat ein Großteil der Bezugsberechtigten das Angebot angenommen. Im Geschäftsjahr wurden 1.769.300 Bezugsrechte abgelöst.

Das Grundkapital ist gemäß § 4 Abs. 4 der Satzung um bis zu 111,5 Mio € für bis zum 4. Mai 2011 auf der Grundlage der Ermächtigung vom 5. Mai 2007 ausgegebene Wandel- und/oder Optionsrechte bedingt erhöht.

Gemäß § 4 Abs. 5 der Satzung ist das Grundkapital ferner um bis zu 3,8 Mio € für die Gewährung von Bezugsrechten im Rahmen des Aktienoptionsplanes 2004 bedingt erhöht.

Das bedingte Kapital II gemäß § 4 Abs. 6 der Satzung in Höhe von 37,5 Mio € dient der Gewährung von neuen Stückaktien für die Inhaber von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen, Genussrechten oder Gewinnschuldverschreibungen, sofern sie bis zum 4. Mai 2011 auf der Grundlage der von der Hauptversammlung am 25. April 2008 erteilten Ermächtigung ausgegeben werden.

Nach § 4 Abs. 7 der Satzung ist das Grundkapital um weitere 20,0 Mio € für die Gewährung von Bezugsrechten aus dem Aktienoptionsplan 2008 bedingt erhöht.

Das von der Hauptversammlung vom 23. April 2009 beschlossene bedingte Kapital III gemäß § 4 Abs. 8 der Satzung in Höhe von 43,5 Mio € dient der Gewährung von neuen Stückaktien an die Inhaber von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen, Genussrechten und/oder Gewinnschuldverschreibungen, die bis zum 22. April 2014 auf der Grundlage der von der Hauptversammlung am 23. April 2009 erteilten Ermächtigung ausgegeben werden.

Tsd €	2009	2008
Bedingtes Kapital 01.01.	170.654	**176.581**
Zugänge	43.500	57.468
Herabsetzungen	—	- 37.500
Ausübung von Wandlungs- und Bezugrechten	—	- 18.672
Verfall von ausgegebenen Bezugsrechten	- 230	- 2.313
Abfindung von ausgegebenen Bezugsrechten	- 4.530	- 2.663
Bedingtes Kapital 31.12.	**209.394**	**170.654**

Nach dem Aktiengesetz bemessen sich die an die Aktionäre ausschüttbaren Dividenden ausschließlich nach dem im Jahresabschluss der Continental AG gemäß deutschem Handelsrecht ausgewiesenem Bilanzgewinn zum 31. Dezember 2009. Da die Bilanz der Continental AG zum 31. Dezember 2009 mit einem Bilanzverlust abschließt, kommt es für das Geschäftsjahr 2009 nicht zu einer Dividendenausschüttung. Im Jahr 2009 wurde für das Geschäftsjahr 2008 ebenfalls keine Dividende ausgeschüttet.

23. Aktienorientierte Vergütung

Die für die aktienorientierte Vergütung zur Verfügung gestellten Eigenkapitalinstrumente sind im Rahmen der Ausführungen zum Eigenkapital unter Kapitel 22 erläutert.

Die Aufwendungen aus den Aktienoptionsplänen werden im Personalaufwand erfasst und innerhalb der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Im Berichtsjahr betrugen diese 21,1 Mio € (Vj. 20,1 Mio €).

Variabler Aktienoptionsplan 1999

Mit Zustimmung der Hauptversammlung vom 1. Juni 1999 hat die Continental AG einen variablen Aktienoptionsplan (Aktienoptionsplan 1999) zur Gewährung von bis zu 1,6 Mio 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 sogenannten Monte-Carlo-Simulationsmodells bewertet. Dieses Modell gewährleistet eine realitätsnahe Berücksichtigung der Auswirkungen des Erfolgszieles sowie des Performance- und des Outperformance-Abschlags. 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. Das Bewertungsmodell berücksichtigt zudem Annahmen über die Fluktuation.

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	2009		2008	
Mio €	Anzahl der Bezugsrechte	Durchschnittlicher Ausübungspreis[1]	Anzahl der Bezugsrechte	Durchschnittlicher Ausübungspreis[1]
	1.000 Stück	€/Stück	1.000 Stück	€/Stück
Bestand am 01.01.	–	–	10,0	21,14
Ausgeübt	–	–	10,0	21,14
Verfallen	–	–	–	–
Noch bestehend am 31.12.	–	–	–	–
Ausübbar am 31.12.	–	–	–	–

[1] Mit Ausnahme der am 31.12. ausübbaren Bezugsrechte wird die durchschnittliche Ausübungshürde angegeben.

Im Vorjahr wurden die letzten 10.000 Bezugsrechte des Aktienoptionsplans 1999 ausgeübt.

Variabler Aktienoptionsplan 2004

Mit Zustimmung der Hauptversammlung vom 14. Mai 2004 hat die Continental AG einen variablen Aktienoptionsplan (Aktienoptionsplan 2004) eingeführt, der den Aktienoptionsplan 1999 ersetzt. Der Plan entspricht in den Grundzügen dem im Jahr 1999 entwickelten Aktienoptionsplan und ermöglicht es, bis zu 3,9 Mio Bezugsrechte auszugeben.

Die ausgegebenen Bezugsrechte werden mittels des Monte-Carlo-Simulationsmodells bewertet, welches detailliert unter der Beschreibung des Aktienoptionsplans 1999 erläutert ist. 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 Börsenindex zugrunde gelegt wird, dem die Continental Aktie zu Beginn eines Ausübungsfensters angehört. Weiterhin wurde eine

Aktienoptionsplan 2004	2009		2008	
Mio €	Anzahl der Bezugsrechte	Durchschnittlicher Ausübungspreis[1]	Anzahl der Bezugsrechte	Durchschnittlicher Ausübungspreis[1]
	1.000 Stück	€/Stück	1.000 Stück	€/Stück
Bestand am 01.01.	1.844,5	95,13	2.351,0	93,24
Ausgeübt[2]	—	—	47,3	43,10
Gewährt	—	—	—	—
Verfallen	49,9	102,51	459,2	90,81
Noch bestehend am 31.12.[3]	1.767,6	95,72	1.844,5	95,13
Ausübbar am 31.12.[4]	1.083,5	81,24	511,4	76,47

[1] Mit Ausnahme der am 31. Dezember ausübbaren Bezugsrechte wird die durchschnittliche Ausübungshürde angegeben.

[2] Für das Vorjahr betrug der durchschnittliche Ausübungspreis 19,75 € nach Abzug der Performance- und Outperformance-Korrekturen.

[3] Bestehende Bezugsrechte zum 31. Dezember: im Berichtszeitraum sind 1.143.300 Bezugsrechte dem Abfindungsangebot zuzurechnen (Vj. 548.800) und können nicht mehr ausgeübt werden.

[4] Die Ermittlung im Vorjahr erfolgte aufgrund der jeweiligen Ausübungspreise.

Höchstgrenze der erzielbaren Vermögensvorteile der Bezugsberechtigten eingeführt.

Mit Wirksamwerden des Aktienoptionsplans 2008 werden aus dem Aktienoptionsplan 2004 keine weiteren Bezugsrechte mehr ausgegeben.

Der gewichtete Durchschnitt der restlichen Vertragslaufzeit beträgt ein Jahr und sechs Monate (Vj. zwei Jahre und sechs Monate). Die maximale Restlaufzeit des Aktienoptionsplans 2004 beträgt zwei Jahre und sechs Monate.

In der Berichtsperiode wurden keine Aktienoptionen ausgeübt. Für die am Ende der Vorjahresberichtsperiode ausstehenden Aktienoptionen des Aktienoptionsplans 2004 der Tranche 2004 lag die Bandbreite der Ausübungspreise zwischen 18,74 € und 25,11 €. Für die Tranche 2005 des Aktienoptionsplans 2004 lag die Bandbreite zwischen 79,41 € und 79,65 €.

Variabler Aktienoptionsplan 2008

Mit Zustimmung der Hauptversammlung vom 25. April 2008 hat die Continental AG einen weiteren variablen Aktienoptionsplan (Aktienoptionsplan 2008) für Personen aus dem Kreis der oberen Führungskräfte sowie für den Vorstand eingeführt, um der neuen Führungsstruktur nach dem Erwerb der Siemens VDO Rechnung tragen zu können. Der Plan entspricht in den Grundzügen dem im Jahr 2004 und damit bis auf wenige Unterschiede dem im Jahr 1999 entwickelten Aktienoptionsplan.

Die im Rahmen des Aktienoptionsplans gewährten Bezugsrechte berechtigen jeweils zum Bezug einer Aktie der Gesellschaft. Insgesamt können im Rahmen des Aktienoptionsplans 2008 bis zu 7,8 Mio Bezugsrechte ausgegeben werden. Die Ausgabe der Bezugsrechte einer Tranche erfolgt am elften Werktag, der auf die Veröffentlichung des Zwischenberichts über das erste Quartal des betreffenden Jahres folgt („Ausgabetag"). Die Ausübung der Bezugsrechte kann erst nach Ablauf einer Frist von drei Jahren seit dem Ausgabetag („Wartezeit") innerhalb einer sich unmittelbar an die Wartezeit anschließenden weiteren Frist von zwei Jahren („Ausübungszeitraum") erfolgen. Während eines Ausübungszeitraums können die Bezugsrechte nur innerhalb bestimmter Zeiträume („Ausübungsfenster") ausgeübt werden.

Die Ausübung ist auch an die Erreichung eines „Erfolgsziels" gekoppelt. Danach ist eine Ausübung nur möglich, wenn der Durchschnitt aus den Schlusskursen der Continental-Aktie im Xetra-Handel („durchschnittlicher Schlusskurs") während der letzten zehn Handelstage vor dem jeweiligen Ausübungsfenster mindestens 15 % über dem durchschnittlichen Schlusskurs während der letzten zehn Handelstage vor dem Ausgabetag liegt. Der Ausgabebetrag für Aktien, die aufgrund einer Ausübung von Bezugsrechten aus dem Aktienoptionsplan 2008 bezogen werden („Ausübungspreis"), entspricht dem durchschnittlichen Schlusskurs während der zehn Börsenhandelstage, die dem Ausgabetag vorausgehen („Ausgabekurs"), zuzüglich eines Zuschlags, abzüglich eines performance-orientierten Abschlags und korrigiert um einen

outperformance-orientierten Ab- bzw. Zuschlag. Der Performance-Abschlag errechnet sich in Abhängigkeit von der relativen Veränderung der EBIT-Marge des Konzerns. Die Ermittlung der Outperformance-Ab- bzw. Zuschläge wird auf Basis der Entwicklung der Continental-Aktie im Vergleich zur Entwicklung des DAX bzw. des Börsenindex, dem die Continental-Aktie zu Beginn des Ausübungsfensters angehört, ermittelt.

Die ausgegebenen Bezugsrechte werden mittels des Monte-Carlo-Simulationsmodells bewertet, welches detailliert unter der Beschreibung des Aktienoptionsplans 1999 erläutert ist. In Übereinstimmung mit dem Aktienoptionsplan 2004 gilt eine Höchstgrenze der erzielbaren Vermögensvorteile der Bezugsberechtigten.

Aktienoptionsplan 2008	2009		2008	
Mio €	Anzahl der Bezugsrechte	Durchschnittlicher Ausübungspreis[1]	Anzahl der Bezugsrechte	Durchschnittlicher Ausübungspreis[1]
	1.000 Stück	€/Stück	1.000 Stück	€/Stück
Bestand am 01.01.	1.223,5	89,95	–	–
Ausgeübt	–	–	–	–
Gewährt	–	–	1.369,3	89,95
Verfallen	39,9	89,95	145,8	89,95
Noch bestehend am 31.12.[2]	1.183,7	89,95	1.223,5	89,95
Ausübbar am 31.12.	–	–	–	–

[1] Mit Ausnahme der am 31. Dezember ausübbaren Bezugsrechte wird die durchschnittliche Ausübungshürde angegeben.

[2] Bestehende Bezugsrechte zum 31. Dezember: im Berichtszeitraum sind 626.000 Bezugsrechte dem Abfindungsangebot zuzurechnen (Vj. 491.550) und können nicht mehr ausgeübt werden.

Der gewichtete Durchschnitt der restlichen Vertragslaufzeit beträgt drei Jahre und vier Monate (Vj. vier Jahre und vier Monate) und entspricht der maximalen Restlaufzeit des gesamten Aktienoptionsplans 2008.

Die Prämissen für die Berechnung des beizulegenden Zeitwerts der jeweiligen Tranchen haben sich wie folgt entwickelt:

	Tranche 2008	Tranche 2007
Referenzkurs in €	78,22	103,17
Schlusskurs Continental in €	82,16	104,62
Schlusskurs DAX-Index	7.156,55	8.050,68
Risikofreier Anlagezinssatz (in %)[1]	3,96	4,42
Volatilität Continental (in %)	27,20	29,19
Volatilität DAX (in %)	17,07	22,99
Korrelation Continental/DAX	0,62	0,55
Dividendenrendite (in %)	2,55	2,27
Laufzeit	5 Jahre	5 Jahre
Zeitwert zum Gewährungszeitpunkt in €	**27,52**	**37,84**
Zeitwert zum Bilanzstichtag 31.12.2009 in €	**29,50**	**36,18**
Zeitwert zum Bilanzstichtag 31.12.2008 in €	**27,02**	**36,18**

[1] Basis: Zinsstrukturkurve für Bundesanleihen.

Im Dezember 2008 wurde den oberen Führungskräften des Konzerns, denen Bezugsrechte aus den Aktienoptionsplänen 2004 oder 2008 eingeräumt wurden, ein Abfindungsangebot für die erteilten und noch nicht ausgeübten Bezugsrechte unterbreitet. Hintergrund des Abfindungsangebots war der geringe Free Float der Aktie der Continental AG, durch den die Aktienkursentwicklung zufälligen Schwankungen unterworfen sein konnte, die

nicht die wirtschaftliche Entwicklung von Continental widerspiegeln. Damit konnte der Aktienoptionsplan seine Wirkung als langfristiges, auf den Unternehmenserfolg ausgerichtetes Vergütungsinstrument nicht mehr erfüllen.

Basis für das Abfindungsangebot war der beizulegende Zeitwert der Bezugsrechte zum 31. Oktober 2008. Der durchschnittliche gewichtete beizulegende Zeitwert der Tranchen 2005 bis 2008 betrug 3,13 €. Auf Basis dieser Bewertung wurde für die Auszahlungen in den Jahren 2010 und 2011 eine Rückstellung gebildet. Die Annahmefrist lief bis Mitte Januar 2009. Ein Großteil der Bezugsberechtigten hat das Angebot angenommen.

Vergütungsplan 2009
Als Bestandteil der Vorstandsvergütungen wurde Ende 2009 beschlossen, einen Teil des variablen Elements in virtuelle Aktien umzurechnen. Der gesamte Bonusbetrag wurde zum Ende der Berichtsperiode als Rückstellung berücksichtigt. Die Erläuterung der Vorstandsvergütung ist dem Vergütungsbericht zu entnehmen.

24. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind insgesamt in folgenden Bilanzpositionen ausgewiesen:

Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Pensionsrückstellungen (Verpflichtungen ohne Fonds sowie passiver Saldo aus Verpflichtungen und zugehörigen Fonds)	1.156,8	460,2
Rückstellungen für andere Versorgungsleistungen	168,5	185,1
Rückstellungen für ähnliche Verpflichtungen	19,7	24,4
Pensionsverpflichtungen	**1.345,0**	**669,7**
Aktiver Saldo aus Pensionsbewertung (Unterschied aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigen Fonds)	70,8	116,0

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, Österreich, Frankreich, Mexiko, Italien 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 den USA, in Großbritannien und in Deutschland (in Form von als Contractual Trust Arrangement (CTA) ausgestaltete Treuhandfonds). Das Vermögen dieser Pensionsfonds wird mit den dazugehörigen Pensionsrückstellungen – soweit sie als Planvermögen im Sinne von IAS 19 qualifizieren – saldiert dargestellt.

Aufgrund von Vermögensumschichtungen in einzelnen in Deutschland abgeschlossenen CTA – verbunden mit einem Anteilserwerb an der ContiTech AG durch den Continental Pension Trust e.V. in Höhe von 24,9 % zu einem Kaufpreis von 475,6 Mio € – wurde die Planvermögenseigenschaft des Deckungsvermögens aufgegeben. Neben dieser Vermögensumschichtung wurden auch die weiteren Vermögenswerte der entsprechenden CTA in Höhe von ursprünglich 95,1 Mio € nicht mehr mit den dazugehörigen Verpflichtungen saldiert ausgewiesen.

Die Aktivwerte der Pensionsfonds beinhalten zudem insbesondere in Deutschland abgeschlossene Rückdeckungsversicherungen. Des Weiteren sind in Deutschland bestehende Pensionskassen aufgrund bestimmter Haftungsrisiken gemäß IFRIC D 9 in der Überleitung der Pensionspläne enthalten.

Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Pensionsrückstellungen (Verpflichtungen ohne Fonds sowie passiver Saldo aus Verpflichtungen und zugehörigen Fonds)	1.156,8	460,2
Aktiver Saldo aus Pensionsbewertung (Unterschied aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigen Fonds)	70,8	116,0
Nettobilanzbetrag	**1.086,0**	**344,2**

Die Pensionsrückstellungen haben sich gegenüber dem Vorjahr um 696,6 Mio € erhöht. Im Wesentlichen resultiert die Erhöhung aus der Auszahlung, Vermögensumschichtung und Aufgabe der Planvermögenseigenschaft des Deckungsvermögens in einzelnen CTA in Deutschland. Der aktive Saldo aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigen Fonds reduzierte sich um 45,2 Mio €. Der Rückgang wurde ebenfalls maßgeblich durch die Auszahlungen aus den Pensionsfonds in Deutschland beeinflusst.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen eine Aufteilung der Pensionsverpflichtungen nach Deutschland, den USA und Kanada, Großbritannien und übrigen Ländern sowie die Gesamtwerte für den Continental-Konzern. Die USA und Kanada werden wie folgt abgekürzt: USA/C.

Die Überleitung der Veränderungen des Anwartschaftsbarwertes am Beginn und am Ende des Berichtsjahres stellt sich wie folgt dar:

Mio €	2009					2008				
	D	USA/C	UK	Übrige	Gesamt	D	USA/C	UK	Übrige	Gesamt
Anwartschaftsbarwert am 01.01.	1.621,5	855,8	164,1	159,5	**2.800,9**	1.641,1	892,0	199,4	156,5	**2.889,0**
Umgliederungen	—	—	—	—	**—**	—	—	—	70,8	**70,8**
Währungsdifferenzen	—	8,8	16,3	5,7	**30,8**	—	- 5,4	- 52,5	- 13,5	**- 71,4**
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	52,9	7,1	3,0	10,4	**73,4**	57,7	7,8	3,4	11,0	**79,9**
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	86,5	53,6	10,7	10,2	**161,0**	82,4	49,2	10,9	10,5	**153,0**
Planänderungen	—	—	—	0,0	**0,0**	—	0,1	—	0,6	**0,7**
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aufgrund von Annahmeänderungen	61,3	65,2	13,0	10,1	**149,6**	- 39,2	- 37,7	6,2	- 10,4	**- 81,1**
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aufgrund abweichender Ereignisse	22,4	- 1,4	- 4,9	- 2,4	**13,7**	- 14,8	6,4	2,1	- 0,2	**- 6,5**
Plankürzungen und -abgeltungen	—	4,3	0,0	- 15,5	**- 11,2**	0,0	- 0,1	- 1,0	- 49,0	**- 50,1**
Veränderungen im Konsolidierungskreis	- 2,3	—	—	3,5	**1,2**	- 24,8	—	—	—	**- 24,8**
Einzahlungen durch die Arbeitnehmer	—	0,1	1,1	0,3	**1,5**	—	—	1,6	0,4	**2,0**
Übrige Veränderungen	—	—	1,3	0,1	**1,4**	0,0	—	- 0,7	0,0	**- 0,7**
Pensionszahlungen	- 82,1	- 58,1	- 9,7	- 16,0	**- 165,9**	- 80,9	- 56,5	- 5,3	- 17,2	**- 159,9**
Anwartschaftsbarwert am 31.12.	**1.760,2**	**935,4**	**194,9**	**165,9**	**3.056,4**	**1.621,5**	**855,8**	**164,1**	**159,5**	**2.800,9**

Die Überleitung der Veränderungen des Fondsvermögens am Beginn und am Ende des Berichtsjahres stellt sich wie folgt dar:

Mio €	2009					2008				
	D	USA/C	UK	Übrige	Gesamt	D	USA/C	UK	Übrige	Gesamt
Fondsvermögen zum Zeitwert am 01.01.	1.337,0	617,7	148,2	69,1	**2.172,0**	1.357,2	882,8	218,0	93,6	**2.551,6**
Umgliederungen	—	—	—	—	**—**	—	—	—	27,5	**27,5**
Währungskursdifferenzen	—	8,4	14,7	4,4	**27,5**	—	- 8,8	- 50,0	- 8,4	**- 67,2**
Veränderungen im Konsolidierungskreis	—	—	—	—	**—**	- 20,5	—	—	—	**- 20,5**
Erwartete Erträge des Fondsvermögens	51,6	45,1	10,3	4,2	**111,2**	64,1	65,1	14,2	3,8	**147,2**
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus dem Fondsvermögen	11,3	56,4	0,5	0,5	**68,7**	- 36,5	- 271,1	- 34,7	- 5,3	**- 347,6**
Einzahlungen durch die Arbeitgeber	0,6	6,0	9,5	8,7	**24,8**	0,2	6,3	5,0	10,8	**22,3**
Einzahlungen durch die Arbeitnehmer	—	0,1	1,1	0,3	**1,5**	—	—	1,6	0,4	**2,0**
Plankürzungen und -abgeltungen	—	—	—	- 2,7	**- 2,7**	—	—	—	- 45,7	**- 45,7**
Übrige Veränderungen	- 570,7	—	1,3	- 0,2	**- 569,6**	—	- 0,1	- 0,6	- 0,2	**- 0,9**
Pensionszahlungen	- 140,5	- 58,1	- 9,7	- 5,2	**- 213,5**	- 27,6	- 56,5	- 5,3	- 7,4	**- 96,8**
Fondsvermögen zum Zeitwert am 31.12.	**689,3**	**675,6**	**175,9**	**79,1**	**1.619,9**	**1.336,9**	**617,7**	**148,2**	**69,1**	**2.171,9**
Tatsächliche Erträge des Fondsvermögens	62,9	101,5	10,8	4,7	**179,9**	27,6	- 206,0	- 20,5	- 1,5	**- 200,4**

Der Anwartschaftsbarwert zum 31. Dezember 2009 bezieht sich mit 2.989,6 Mio € (Vj. 2.740,3 Mio €) auf Pläne, die ganz oder teilweise aus einem Fonds finanziert sind, und mit 66,8 Mio € (Vj. 60,6 Mio €) auf Pläne, die nicht durch Fonds finanziert sind.

Im Berichtszeitraum erfolgte aus den in Deutschland abgeschlossenen CTA eine Rückerstattung in Höhe von insgesamt 112,1 Mio € (Vj. –) für seit Auflegung der CTA entstandene und bisher durch den Continental-Konzern verauslagte Pensionszahlungen. Die sonstigen Veränderungen resultieren aus der Aufgabe der Planvermögenseigenschaft des Deckungsvermögens der CTA aufgrund der Vermögensumschichtungen.

Die Veränderungen aus Konsolidierungskreisänderungen betreffen im Berichtsjahr insbesondere Zugänge aus den Beteiligungserwerben der ERCO, Synerject, Eu-Retec und Kolubara. Im Vorjahr resultierten die Veränderungen im Konsolidierungskreis in Deutschland aus dem Verkauf der Elektromotoren-Aktivitäten an die Brose-Gruppe.

Im Vorjahr wurde der mit der Siemens VDO erworbene Pensionsplan in der Schweiz an einen externen Finanzdienstleister ausgelagert. Dadurch bestanden keine Verpflichtungen mehr für den Continental-Konzern und der Pensionsplan wurde unter der Position „Planabgeltung“ ausgewiesen.

Das Fondsvermögen in Deutschland beinhaltet Aktiva der CTA in Höhe von 267,8 Mio € (Vj. 909,5 Mio €), der Pensionskassen in Höhe von 334,8 Mio € (Vj. 343,0 Mio €) sowie der Rückdeckungsversicherungen in Höhe von 86,7 Mio € (Vj. 84,5 Mio €). Die versicherungsmathematischen Verluste und Gewinne des Fondsvermögens in Deutschland resultieren aus den Pensionskassen mit 2,5 Mio € (Vj. 5,0 Mio €) und den CTA mit 8,8 Mio € (Vj. -41,5 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 2009 verfügen die Pensionskassen über die erforderliche Deckungsrücklage; eine Nachschusspflicht der Conti-

nental AG besteht nicht. Das gebundene Fondsvermögen weist zum 31. Dezember 2009 einen beizulegenden Zeitwert von 334,8 Mio € (Vj. 343,0 Mio €) aus. 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 beizulegenden Zeitwert angesetzt.

In der folgenden Tabelle ist die Überleitung des Finanzierungsstatus zu den in der Bilanz enthaltenen Beträgen dargestellt:

Mio €	31.12.2009					31.12.2008				
	D	USA/C	UK	Übrige	Gesamt	D	USA/C	UK	Übrige	Gesamt
Finanzierungsstatus[1]	**-1.070,9**	**-259,8**	**-19,0**	**-86,8**	**-1.436,5**	**-284,6**	**-238,1**	**-15,9**	**-90,4**	**-629,0**
Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Verluste/Gewinne	51,2	265,9	29,9	9,5	**356,5**	-24,7	286,9	23,3	2,3	**287,8**
Noch nicht berücksichtigte Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Planänderungen	—	0,1	—	0,8	**0,9**	—	0,2	—	1,4	**1,6**
Begrenzung des Vermögenswertes	—	-2,5	-8,1	—	**-10,6**	—	-0,9	-7,1	—	**-8,0**
Umbuchungen in "zur Veräußerung bestimmte Verbindlichkeiten"	3,7	—	—	—	**3,7**	3,4	—	—	—	**3,4**
Bilanzbetrag	**-1.016,0**	**3,7**	**2,8**	**-76,5**	**-1.086,0**	**-305,9**	**48,1**	**0,3**	**-86,7**	**-344,2**

[1] Differenz zwischen Fondsvermögen und Anwartschaftsbarwert.

Der Bilanzbetrag ist in folgenden Bilanzposten enthalten:

Mio €	31.12.2009					31.12.2008				
	D	USA/C	UK	Übrige	Gesamt	D	USA/C	UK	Übrige	Gesamt
Aktiver Saldo aus Pensionsbewertung	—	58,9	5,8	6,1	**70,8**	27,4	80,7	3,3	4,6	**116,0**
Pensionsrückstellungen	-1.016,0	-55,2	-3,0	-82,6	**-1.156,8**	-333,3	-32,6	-3,0	-91,3	**-460,2**
Bilanzbetrag	**-1.016,0**	**3,7**	**2,8**	**-76,5**	**-1.086,0**	**-305,9**	**48,1**	**0,3**	**-86,7**	**-344,2**

Der Pensionsplan der Continental Automotive Trading UK 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 31. Dezember 2009 entspricht dieser Barwert 0,0 Mio € (Vj. 0,0 Mio €).

Der Pensionsplan der Continental Automotive Canada, Inc., Kanada, weist ebenfalls Planvermögen aus, das der Continental-Konzern nicht voll nutzen kann. Der Barwert zum 31. Dezember 2009 beträgt 0,1 Mio € (Vj. 0,2 Mio €).

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.	2009				2008			
in %	D[1]	USA/C	UK	Übrige	D[1]	USA/C	UK	Übrige
Abzinsungsfaktor	5,40	5,61	5,50	6,19	6,00	6,23	6,00	7,05
Erwartete langfristige Verzinsung des Fondsvermögens	4,76	7,43	6,44	6,34	4,92	7,48	6,72	6,32
Langfristige Entgeltsteigerungsraten	3,50	3,05	3,90	3,96	3,50	3,08	4,10	3,64

[1] Ohne Berücksichtigung der Pensionskassen.

Die Netto-Pensionsaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio €	2009					2008				
	D	USA/C	UK	Übrige	Gesamt	D	USA/C	UK	Übrige	Gesamt
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	52,9	7,1	3,0	10,4	**73,4**	57,7	7,8	3,4	11,0	**79,9**
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	86,5	53,6	10,7	10,2	**161,0**	82,4	49,2	10,9	10,5	**153,0**
Erwartete Erträge des Fondsvermögens	- 51,6	- 45,1	- 10,3	- 4,2	**- 111,2**	- 64,1	- 65,1	- 14,2	- 3,8	**- 147,2**
Tilgung versicherungsmathematischer Verluste/Gewinne	- 3,5	26,6	3,4	0,8	**27,3**	0,0	6,2	9,9	0,1	**16,2**
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen sowie übrige Pensionserträge/-aufwendungen	—	0,1	—	0,2	**0,3**	—	0,2	—	0,0	**0,2**
Plankürzungen und -abgeltungen	—	4,3	0,0	- 12,8	**- 8,5**	- 0,3	0,0	- 1,0	- 2,7	**- 4,0**
Auswirkungen der Obergrenze auf den Vermögenswert	—	1,3	0,3	—	**1,6**	—	- 3,8	- 8,3	—	**- 12,1**
Netto-Pensionsaufwendungen/-erträge	**84,3**	**47,9**	**7,1**	**4,6**	**143,9**	**75,7**	**- 5,5**	**0,7**	**15,1**	**86,0**

Die Plankürzungen und -abgeltungen resultieren insbesondere aus Erträgen für die Schließung des Standortes Clairoix, Frankreich, und Aufwendungen für Huntsville, USA.

Die Erträge aus Plankürzungen und -abgeltungen in 2008 betrafen insbesondere die Standorte Rambouillet, Frankreich, und Ebbw Vale, Großbritannien.

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 €	31.12.2009				31.12.2008			
	D[1]	USA/C	UK	Übrige	D[1]	USA/C	UK	Übrige
1% Erhöhung								
Auswirkungen auf die Dienstzeit- und Zinsaufwendungen	- 2,1	2,1	- 0,4	- 1,0	- 2,0	1,4	- 0,5	- 1,3
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	- 147,6	- 91,8	- 31,2	- 16,9	- 119,3	- 80,4	- 23,8	- 14,4
1% Verminderung								
Auswirkungen auf die Dienstzeit- und Zinsaufwendungen	3,9	- 3,0	0,6	1,4	1,7	- 2,1	0,7	0,8
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	181,5	110,2	40,3	22,2	146,3	95,7	28,5	19,7

[1] Ohne Berücksichtigung der Pensionskassen.

Veränderungen des Abzinsungsfaktors sowie des Gehalts- und Rententrends wirken sich aufgrund der finanzmathematischen Berechnungssystematik (insbesondere aufgrund des Zinseszinseffektes) nicht linear auf die Höhe des Anwartschaftswerts aus. Deshalb ist die Wirkung auf die aus der Pensionsverpflichtung abgeleiteten Netto-Pensionsverpflichtungen infolge eines Anstiegs bzw. Rückgangs der finanzmathematischen Annahmen nicht betragsgleich.

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 2009 und 2008 sowie die Ziel-Portfoliostruktur für das Geschäftsjahr 2010 sind nachfolgender Darstellung zu entnehmen:

in %	Zielstruktur 2010				2009				2008			
Vermögenskategorie	**D[1]**	**USA/C**	**UK**	**Übrige**	**D[1]**	**USA/C**	**UK**	**Übrige**	**D[1]**	**USA/C**	**UK**	**Übrige**
Aktien	19	51	40	14	6	51	42	13	7	57	34	12
Festverzinsliche Wertpapiere	81	43	51	48	27	43	54	48	69	38	55	56
Immobilien	—	3	9	3	2	3	2	3	1	5	2	3
Flüssige Mittel und Sonstige	—	3	—	35	65	3	2	36	23	0	9	29
Summe	**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 2009 und 2008 stellt sich wie folgt dar:

in %	2009				2008			
Vermögenskategorie	**D[1]**	**USA/C**	**UK**	**Übrige**	**D[1]**	**USA/C**	**UK**	**Übrige**
Aktien	7,10	8,67	8,00	7,18	7,10	8,62	8,00	6,65
Festverzinsliche Wertpapiere	4,03	5,36	5,50	7,02	4,26	5,49	5,53	6,49
Immobilien	—	6,37	8,00	5,34	—	6,37	8,00	4,96
Flüssige Mittel und Sonstige	—	3,77	5,00	4,97	—	—	5,00	5,41
Langfristige Verzinsung	**4,76**	**7,43**	**6,44**	**6,34**	**4,92**	**7,48**	**6,72**	**6,32**

[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 für 2009 und 2008 sowie die erwarteten Einzahlungen in die Pensionsfonds für 2010:

Mio €	2010 (erwartet)	2009	2008
D	0,0	0,6	0,2
USA/C	16,6	6,0	6,3
UK	8,8	10,0	5,0
Übrige	5,7	8,7	10,8
Gesamt	**31,1**	**25,3**	**22,3**

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					
2008	80,9	56,5	5,3	17,2	**159,9**
2009	82,1	58,1	9,7	16,0	**165,9**
Erwartete Pensionszahlungen					
2010	92,8	70,0	4,9	10,9	**178,6**
2011	109,7	61,3	5,2	11,2	**187,4**
2012	107,9	161,1	5,9	11,5	**286,4**
2013	99,2	53,0	6,6	12,5	**171,3**
2014	106,3	53,9	6,9	13,4	**180,5**
Summe der Jahre 2015–2019	549,9	286,0	44,5	79,9	**960,3**

Die erwarteten Pensionszahlungen ab 2010 betreffen sowohl Einmalzahlungen im Rahmen von Kapitalkontenplänen sowie kontinuierliche Rentenzahlungen. Bei einem Wahlrecht des Mitarbeiters auf eine einmalige Auszahlung der Rente bzw. auf ratierliche Rentenzahlungen wurde unterstellt, dass die Zahlungen in einem Einmalbetrag 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. Im Jahr 2012 werden die Abschlusszahlungen für den Standort Chatham, Kanada, erfolgen.

Die Beträge für die laufende und die vier vorangegangen Berichtsperioden lauten wie folgt:

Mio €	2009	2008	2007	2006	2005
Anwartschaftsbarwert	3.056,4	2.800,9	2.889,0	2.418,8	2.489,9
Fondsvermögen	1.619,9	2.171,9	2.551,6	1.907,1	1.326,7
Fehlbetrag	- 1.436,5	- 629,0	- 337,4	- 511,7	- 1.163,2
Erfahrungsbedingte Anpassungen der Planschulden	163,3	- 87,6	- 216,1	- 31,3	215,9
Erfahrungsbedingte Anpassungen des Planvermögens	68,7	- 347,6	- 28,9	18,4	12,3

Die Erhöhung des Fehlbetrages resultiert im Berichtsjahr insbesondere aus den Vermögensumschichtungen in den CTAs in Deutschland.

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 Leistungen 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.

Für diese Zusatzleistungen besteht kein gesondertes Fondsvermögen.

Mio €	2009	2008
Veränderung des Anwartschaftsbarwerts		
Anwartschaftsbarwert am 01.01.	180,0	208,8
Währungskursdifferenzen	0,3	1,6
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	2,5	4,4
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtungen	11,8	10,9
Versicherungsmathematische Verluste/Gewinne aufgrund von Annahmeänderungen	15,3	- 7,1
Versicherungsmathematische Verluste/Gewinne aufgrund abweichender Ereignisse	8,2	- 17,2
Plankürzungen und -abgeltungen	- 8,9	- 10,2
Übrige Veränderungen	—	0,4
Zahlungen für Versorgungsverpflichtungen	- 18,1	- 11,6
Anwartschaftsbarwert am 31.12.	**191,1**	**180,0**
Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Verluste	34,4	10,3
Noch nicht berücksichtigte Erträge aus rückwirkenden Planänderungen	- 11,8	- 15,4
Bilanzbetrag am 31.12.	**168,5**	**185,1**

Der Anstieg des Anwartschaftsbarwertes resultiert insbesondere aus versicherungsmathematischen Verlusten aufgrund von Annahmeänderungen, die durch Plankürzungen in den USA nicht kompensiert werden konnten.

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 2006 zu einer Auflösung der bisher gebildeten Rückstellung für Altersvorsorgeverpflichtungen in Höhe von 108,8 Mio €. Gegen diese Maßnahme hatten Betroffene Ende 2006 eine Sammelklage eingereicht. Aufgrund eines gerichtlich genehmigten Vergleichs, der den Rechtsstreit beendet hat, musste das Unternehmen eine einmalige Zahlung in Höhe von insgesamt 43,5 Mio € als Ausgleich leisten. Die Zahlung erfolgte größtenteils 2008, der ausstehende Restbetrag wurde über die folgenden sieben Jahre verteilt. Die zum 31. Dezember 2009 verbleibende Rückstellung in Höhe von 11,0 Mio € (Vj. 16,8 Mio €) ist unter den pensionsähnlichen Verpflichtungen innerhalb der Pensionsverpflichtungen erfasst.

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 und Kanada. Es wurden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Faktoren verwendet:

Durchschnittliche Bewertungsfaktoren per 31.12. in %	**2009**	**2008**
Abzinsungsfaktor	5,79	6,58
Steigerungsrate der Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen im folgenden Jahr	7,70	8,58
Langfristige Steigerungsrate der Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen	4,98	4,99

Die Nettoaufwendungen der Verpflichtungen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio €	**2009**	**2008**
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	2,5	4,4
Aufzinsung der erwarteten Zuschussverpflichtung	11,8	10,9
Tilgung von versicherungsmathematischen Gewinnen/Verlusten	- 1,1	1,1
Tilgung von unverfallbaren, rückwirkenden Planänderungen	- 3,0	- 2,9
Plankürzungen und -abgeltungen	- 8,9	- 10,2
Übrige Aufwendungen	—	0,4
Nettoaufwendungen	**1,3**	**3,7**

Die Erträge aus Plankürzungen und -abgeltungen im Geschäftsjahr resultieren im Wesentlichen aus einem Automotive-Standort in den USA.

Im Vorjahr waren durch die Reduzierung der Obergrenze der medizinischen Vorsorgeleistungen für Angestellte in den USA Erträge aus Plankürzungen in Höhe von 10,2 Mio € entstanden.

Die folgende Tabelle zeigt die Auswirkungen aus einer 1%igen Veränderung des Kostentrends auf die Gesundheitsfürsorge und die Lebensversicherungsverpflichtungen:

Mio €	2009	2008
1 % Erhöhung		
Auswirkungen auf die Nettoaufwendungen	0,4	1,0
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	4,8	7,7
1 % Verminderung		
Auswirkungen auf die Nettoaufwendungen	- 0,3	- 0,8
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	- 4,0	- 6,5

Eine Veränderung des oben angegebenen, bereits feststehenden Abzinsungsfaktors für die Ermittlung der Nettoaufwendungen der Verpflichtungen zu Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen von jeweils einem Prozentpunkt hätte sich folgendermaßen auf die Nettoaufwendungen ausgewirkt:

Mio €	2009	2008
1 % Erhöhung		
Auswirkungen auf die Dienstzeit- und Zinsaufwendungen	0,6	- 0,4
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	- 16,4	- 18,5
1 % Verminderung		
Auswirkungen auf die Dienstzeit- und Zinsaufwendungen	- 0,6	0,3
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	19,4	21,9

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 €	
2008	11,6
2009	18,1
Erwartete Zahlungen für Versorgungsleistungen	
2010	13,9
2011	14,5
2012	14,4
2013	14,4
2014	14,4
Summe der Jahre 2015 – 2019	70,4

Die Beträge für die laufende und die vier vorangegangen Berichtsperioden lauten wie folgt:

Mio €	2009	2008	2007	2006	2005
Anwartschaftsbarwert	191,1	180,0	208,8	188,3	327,3
Fehlbetrag	- 191,1	- 180,0	- 208,8	- 188,3	- 327,3
Erfahrungsbedingte Anpassungen der Planschulden	23,5	23,3	- 7,6	47,8	- 25,5

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 1,2 Mio € (Vj. 0,8 Mio €) betragen.

Die Rückstellung für pensionsähnliche Verpflichtungen ist im Geschäftsjahr 2009 um 4,7 Mio € gesunken. Dies resultiert im Wesentlichen aus der in 2008 erfolgten Einigung mit der US-amerikanischen Gewerkschaft auf eine Ausgleichszahlung; der ausstehende Restbetrag in Höhe von 11,0 Mio € (Vj. 16,8 Mio €) wird in den nächsten sechs Jahren ausgezahlt.

Beitragsorientierte Pensionspläne
Der Aufwand für die beitragsorientierten Versorgungspläne (Defined Contribution), in die der Continental Konzern Einzahlungen leistet, ohne Berücksichtigung der Zahlungen an die gesetzlichen Rentenversicherungssysteme, betrug im Geschäftsjahr 20,4 Mio € (Vj. 31,3 Mio €). Der Rückgang im Berichtsjahr resultiert im Wesentlichen aus temporären Aussetzungen der Einzahlungen in den USA sowie aus Personalrückgängen.

25. Rückstellungen für sonstige Risiken

Mio €	31.12.2009		31.12.2008	
	Kurzfristig	Langfristig	Kurzfristig	Langfristig
Strukturrückstellungen	501,1	—	199,5	—
Prozess- und Umweltrisiken	—	130,3	—	147,5
Altersteilzeitrückstellungen	—	89,1	—	107,0
Jubiläumsrückstellungen	—	63,9	—	71,1
Gewährleistungen	679,1	—	654,1	—
Übrige Rückstellungen	162,7	68,4	172,7	104,1
Rückstellungen für sonstige Risiken	**1.342,9**	**351,7**	**1.026,3**	**429,7**

Die Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

Mio €	Strukturrück-stellungen	Prozess- und Um-weltrisiken	Altersteil-zeitrück-stellungen	Jubiläums-rück-stellungen	Gewähr-leistungen	Übrige Rück-stellungen
Stand 01.01.2009	**199,5**	**147,5**	**107,0**	**71,1**	**654,1**	**276,8**
Zuführungen	481,0	30,4	45,2	2,8	257,5	157,4
Inanspruchnahmen	- 157,0	- 36,3	- 75,0	- 3,7	- 186,9	- 122,2
Änderungen im Konsolidierungskreis	—	1,0	—	0,2	- 4,6	- 0,2
Umgliederung in zur Veräußerung bestimmte Verbindlichkeiten	—	—	0,3	0,1	—	12,9
Rückbuchungen aus zur Veräußerung bestimmten Verbindlichkeiten	—	—	- 0,1	- 0,7	- 1,6	- 20,1
Auflösungen	- 21,0	- 15,0	- 5,2	- 9,8	- 42,7	- 65,9
Aufzinsungen	- 0,7	2,4	16,9	3,9	0,5	- 11,5
Währungskursänderungen	- 0,7	0,3	—	—	2,8	3,9
Stand 31.12.2009	**501,1**	**130,3**	**89,1**	**63,9**	**679,1**	**231,1**

Die Zuführungen zu den Strukturrückstellungen betreffen insbesondere Aufwendungen in Bezug auf die Schließungen bzw. Kapazitätsanpassungen an den Standorten Clairoix (Frankreich), Hannover-Stöcken, Wetzlar, Dortmund und Neubiberg (Deutschland), Traiskirchen (Österreich), Huntsville (USA). Weiterhin sind in den Zuführungen Aufwendungen aus der Schließung des Logistiklagers in Straubing (Deutschland) berücksichtigt. Wir verweisen auf Kapitel 6.

Die Inanspruchnahmen betreffen im Wesentlichen die Abwicklung der in vorherigen Jahren verabschiedeten Restrukturierungsmaßnahmen, insbesondere an den Standorten Rambouillet, Frankreich, sowie Ebbw Vale, Großbritannien.

Die Zuführungen und Inanspruchnahmen der Prozess- und Umweltrisiken betreffen wie im Vorjahr insbesondere Produkthaftungsrisiken aus dem Reifenbereich in den USA und beinhalten zudem Inanspruchnahmen im Zusammenhang mit den Kosten aus den Entscheidungen von Kartellbehörden gegen die Dunlop Oil & Marine Ltd, Großbritannien. Die Auflösungen betreffen insbesondere entfallene Patentrisiken u. a. wegen Verjährungen im Automotive-Bereich.

Die Altersteilzeitrückstellungen und Jubiläumsrückstellungen sind mit einem Diskontierungssatz von 4,00 % (Vj. 6,50 %) berechnet. Die Zinskomponente wird nach dem Wahlrecht unter IAS 19 nicht im Zinsergebnis, sondern innerhalb der Funktionskosten ausgewiesen und beinhaltet den Zinsänderungseffekt von 2,5 Prozentpunkten.

Die Entwicklung der Rückstellungen für Gewährleistungen beinhaltet Inanspruchnahmen in Höhe von 186,9 Mio € (Vj. 157,8 Mio €), denen Zuführungen von 257,5 Mio € (Vj. 101,1 Mio €), insbesondere in den Automotive Divisionen für spezifizierte Einzelfälle, gegenüberstehen.

Die Änderungen im Konsolidierungskreis betreffen im Wesentlichen den Verkauf des Amplified Common-Rail-Geschäfts.

Die Umgliederungen in zur Veräußerung bestimmte Verbindlichkeiten betreffen insbesondere die zu veräußernden Aktivitäten im Non-OE-Bereich der Divisionen Interior, die nicht zum Kerngeschäft des Continental Konzerns gehören. Der Bereich wurde im Oktober 2009 verkauft.

Die übrigen Rückstellungen beinhalten im Wesentlichen Rückstellungen für Risiken aus der operativen Geschäftstätigkeit, u. a. im Zusammenhang mit fest kontrahierten Liefer- und Abnahmevereinbarungen.

26. Ertragsteuerverbindlichkeiten

Die Steuerverbindlichkeiten haben sich wie folgt entwickelt:

Mio €	2009	2008
Stand 01.01.	**507,8**	**559,7**
Zuführungen	444,7	394,5
Inanspruchnahmen sowie Vorauszahlungen für das laufende Geschäftsjahr	- 276,3	- 366,6
Änderungen im Konsolidierungskreis und Umgliederungen	- 0,6	- 0,1
Auflösungen	- 35,7	- 70,5
Währungskursänderungen	4,8	- 9,2
Stand 31.12.	**644,7**	**507,8**

Änderungen im Konsolidierungskreis und Umgliederungen betreffen im Berichtsjahr Umgliederungen in zur Veräußerung bestimmte Verbindlichkeiten in Höhe von 0,6 Mio €.

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 Ertragsteuerverbindlichkeiten resultiert unter anderem aus einer Steuerverbindlichkeit aus dem Veranlagungszeitraum 2008, die im Zusammenhang mit der Ausgliederung der Reifenaktivitäten in Deutschland (Einbringung Reifen) entstanden ist.

Der Rückgang der Ertragsteuerforderungen um 53,8 Mio € von 148,0 Mio € auf 94,2 Mio € resultiert im Wesentlichen aus den insbesondere in Frankreich die Vorauszahlungen übersteigenden Erstattungen für den Veranlagungszeitraum 2008.

27. Finanzschulden

Mio €	31.12.2009			31.12.2008		
		Restlaufzeit			Restlaufzeit	
	Gesamt	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt	bis 1 Jahr	über 1 Jahr
Anleihen	**5,2**	2,5	2,7	**70,0**	70,0	–
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten[1]	**10.096,3**	4.424,1	5.672,2	**11.399,3**	1.914,5	9.484,8
Derivative Instrumente	**205,1**	7,2	197,9	**199,5**	24,9	174,6
Leasingverbindlichkeiten	**107,4**	16,6	90,8	**129,6**	22,3	107,3
Verbindlichkeiten aus Forderungsverkaufsprogrammen	**219,0**	219,0	–	**251,0**	251,0	–
Sonstige Finanzschulden[2]	**79,5**	75,4	4,1	**67,9**	66,3	1,6
Finanzschulden	**10.712,5**	**4.744,8**	**5.967,7**	**12.117,3**	**2.349,0**	**9.768,3**

[1] Davon durch Grundschulden, Hypotheken und vergleichbare Sicherheiten gedeckte Beträge in Höhe von 8,0 Mio € (Vj. 2,3 Mio €).

[2] In den sonstigen Finanzschulden sind in 2009 73,4 Mio € (Vj. 64,6 Mio €) Inanspruchnahmen aus dem Commercial Paper Programm und 0,7 Mio € (Vj. 1,3 Mio €) Verbindlichkeiten aus der Annahme gezogener Wechsel und der Ausstellung eigener Wechsel enthalten.

Zusammensetzung der Finanzierungszusagen von Kreditinstituten

in Mio €			31.12.2009			31.12.2008			
Gesellschaft	Art[1]	Höhe	Valutierung	beizulegender Zeitwert	Höhe	Valutierung	beizulegender Zeitwert	Verzinsung	Fälligkeit
CAG, Conti Automotive,			683,9	683,9		887,2	887,2		2010[2]
CRoA, CGF,			—	—		799,7	799,7		2009
Conti Benelux			3.497,1	3.497,1		3.491,5	3.491,5	Euribor +	2010
	SEK	11.000,0	4.999,1	4.999,1	11.800,0	4.984,3	4.984,3	Marge	2012
Conti Automotive	LB	40,0	40,0	39,1	40,0	40,0	39,2	3,90%	2011
Conti Automotive	LB	15,0	15,0	14,4	15,0	15,0	14,4	3,76%	2011
CGF			59,9	60,2		59,9	61,6	6,21%	2011
	SSD	110,0	49,9	47,0	110,0	49,9	49,9	Euribor + Marge	2011
Conti Mabor	LB	11,4	11,4	10,3	17,1	17,1	17,1	Euribor + Marge	2011[3]
CRoA	LB	34,7	34,7	34,4	35,3	35,3	36,7	5,53%	2011
Conti Automotive	LB	20,0	20,0	19,1	20,0	20,0	19,4	4,38%	2012
Conti Teves	LB	29,2	29,2	28,4	39,5	39,5	40,9	5,34%	2012[7]
Conti Brasil	LB	22,4	22,4	19,1	24,8	24,8	20,7	8,23%[4]	2012[8]
CAG			99,9	100,1		300,0	292,6	6,42%[5]	2010[9]
	LB	400,0	299,6	298,1	600,0	300,0	291,0	6,34%[6]	2012
Conti Brasil	LB	15,3	15,3	13,5	19,1	19,1	17,4	3,44%	2013[7]
Conti Brasil	LB	13,9	13,9	13,0	17,6	17,6	17,9	4,78%	2013[7]
CT Fluid Ungarn	LB	29,2	29,2	27,4	38,1	38,1	38,1	4,35%	2013[7]
Diverse Banklinien		597,9	175,8	175,8	892,5	260,3	260,3	überw. variabel	überw. < 1 Jahr
Finanzierungszusagen von Kreditinstituten		**12.339,0**			**13.669,0**				
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten			**10.096,3**	**10.080,0**		**11.399,3**	**11.379,9**		

[1] SEK: Syndizierter Euro-Kredit; LB: Langfristiges Bankdarlehen; SSD: Schuldscheindarlehen.

[2] Die Kreditzusage erlaubt eine Verlängerung dieser Inanspruchnahme bis 2012.

[3] Jährliche Tilgungsleistungen.

[4] Durchschnittszinssatz. Per 31.12.2008: 8,21 %.

[5] Zinssatz per 31.12.2008: 4,67 %.

[6] Zinssatz per 31.12.2008: 4,59 %.

[7] Halbjährliche Tilgungsleistungen.

[8] Monatliche Tilgungsleistungen.

[9] Ursprüngliche Laufzeit bis 2012. Vorzeitige Rückzahlung von 200,0 Mio € in 2009, Rückzahlung des noch ausstehenden Betrags im Januar 2010.

Erläuterungen der Abkürzungen
CAG, Continental Aktiengesellschaft, Hannover, Deutschland
CGF, Conti-Gummi Finance B.V., Amsterdam, Niederlande
Conti Automotive, Continental Automotive GmbH, Hannover, Deutschland
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
CRoA, Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, Delaware, USA
Conti Teves, Continental Teves Hungária Kft., Veszprém, Ungarn
CT Fluid Ungarn, ContiTech Fluid Automotive Hungária Kft., Mako, Ungarn

Am 31. Dezember 2009 bestanden Finanzierungszusagen von Kreditinstituten in Höhe von 12.339,0 Mio € (Vj. 13.669,0 Mio €). Zum Stichtag waren davon nominal 2.196,3 Mio € (Vj. 2.237,2 Mio €) ungenutzt. Der Anteil langfristiger Kreditzusagen an diesem Nominal belief sich auf 1.803,9 Mio € (Vj. 1.605,0 Mio €). Zur Deckung des kurzfristigen Kreditbedarfs hat der Continental-Konzern im Berichtsjahr das Commercial-Paper-Programm, die Forderungsverkaufsprogramme und die diversen Banklinien genutzt.

Der VDO-Kredit wurde zum 31. Dezember 2009 durch die Continental AG sowie durch die Continental Rubber of America, Corp. (CRoA), Wilmington, USA, valutierend in Höhe von insgesamt 9.180,1 Mio € (Vj. 10.162,7 Mio €) ausgenutzt. Insbesondere wegen der durch steigende Margen bedingten höheren erwarteten Cashflows für diesen Kredit erfolgten im September und Dezember 2009 aufwandswirksame Buchwertanpassungen, deren Wert sich Ende 2009 in Summe auf 64,5 Mio € belief. Diese Abgrenzung wird über die Laufzeit Aufwand reduzierend amortisiert.

Für die im August 2012 fällige Tranche C bestanden zum Jahresende 2009 Zinssicherungen in Höhe von 3.125,0 Mio €. Der hieraus resultierende durchschnittlich zu zahlende Festzinssatz beträgt 4,19 % zzgl. Marge. Mit der Rückzahlung der im August 2009 fälligen Tranche A (nominal 800,0 Mio €) unter dem VDO-Kredit reduzierte sich der insgesamt zugesagte Betrag von 11,8 Mrd € auf 11,0 Mrd €. Aufgrund der anhaltenden Verschlechterung der wirtschaftlichen Situation in den letzten Monaten des Jahres 2008 zeichnete sich erstmalig ein Anpassungsbedarf von ausgewählten Kreditvertragsbedingungen für den VDO-Kredit ab. Die Continental hat daher den Banken im Dezember 2008 pro-aktiv ein Konzept vorgestellt, um die Vertragsbedingungen an das veränderte wirtschaftliche Umfeld anzupassen. Nahezu alle involvierten Banken stimmten im Januar 2009 den Vorschlägen der Continental zu. Das Ergebnis der Nachverhandlungen war im Wesentlichen die Vereinbarung eines bis Ende 2010 eingeräumten höheren Spielraums im Hinblick auf das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu operativem Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) sowie die Erhöhung der Margen im Vergleich zu den bisherigen Konditionen. Weiterhin wurden im Hinblick auf die veränderte Situation des Unternehmens auch Modifizierungen der sonstigen Verpflichtungen des Unternehmens in die Vereinbarung aufgenommen. So wurden teilweise Regelungen aus der mit der Schaeffler KG im August 2008 abgeschlossenen Investorenvereinbarung aufgenommen. Weiterhin wurden Beschränkungen bezüglich zukünftiger Dividendenzahlungen vereinbart. Zum Ende 2009 zeichnete sich für den VDO-Kredit erneut ein Anpassungsbedarf der Finanzierungsbedingungen (Financial Covenants) ab. Die Nachverhandlungen konnten im Dezember 2009 erfolgreich abgeschlossen werden. Das Ergebnis der Nachverhandlungen für den VDO-Kredit ist eine Einigung auf einen erhöhten Spielraum im Hinblick auf das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu operativem Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) sowie auf das Verhältnis von operativem Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) zum Zinsergebnis. Ferner wurden eine weitere Margenerhöhung im Vergleich zu den bisherigen Konditionen sowie eine weitere Einschränkung des Rahmens für Dividendenzahlungen für die Geschäftsjahre 2009 und 2010 vereinbart. Die angepassten Finanzierungsbedingungen sehen erstmalig auch eine Beschränkung des jährlichen Investitionsvolumens und die Gewährung eines umfangreichen Sicherheiten-Pakets durch diverse Gesellschaften des Continental-Konzerns vor. Die Bestellung der Sicherheiten war zum Jahresende 2009 in Vorbereitung und ist spätestens bis zum 18. März 2010 abzuschließen.

Des Weiteren konnte im Rahmen der oben beschriebenen Nachverhandlung auch eine Vereinbarung über die Refinanzierung der im August 2010 fälligen Tranche B über 3,5 Mrd € erzielt werden. Hierfür haben die Banken eine „Forward Start Facility“ (FSF) mit einem Volumen von 2,5 Mrd € verbindlich zugesagt, deren Inanspruch-

nahme jedoch an eine bis August 2010 durchzuführende Kapitalerhöhung mit einem Brutto-Emissionserlös von mindestens 1,0 Mrd € geknüpft wurde. Diese Kapitalerhöhung wurde im Januar 2010 erfolgreich platziert und führte zu einem Netto-Emissionserlös in Höhe von rund 1,05 Mrd €, der zur Rückführung der Tranche B eingesetzt wird. Damit sind die wesentlichen Elemente des umfassenden Refinanzierungskonzepts mit dem Ziel einer verbesserten Finanz- und Kapitalstruktur umgesetzt.

Die im November 2009 mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) abgeschlossene Nachverhandlung über die Rahmenbedingungen des von ihr gewährten Kredits über ursprünglich 600,0 Mio € sehen Modifikationen hinsichtlich der Margen und des Umfangs der Kreditbesicherung vor. Sowohl die Höhe der Margen als auch der Umfang der Kreditbesicherung sind dabei an das Rating der Continental AG gekoppelt. Bereits im März und August 2009 erfolgten Teilrückzahlungen über jeweils 100,0 Mio €. Damit reduzierte sich der Nominalbetrag des von der EIB in Anspruch genommenen Kredits auf 400,0 Mio € zum Jahresende 2009. Eine zusätzliche Teilrückzahlung über weitere 100,0 Mio € ist im Januar 2010 erfolgt.

Zur Struktur der Fälligkeiten der Finanzschulden verweisen wir auf Kapitel 28.

Leasingverbindlichkeiten

Die aus den Leasingverträgen künftig resultierenden Zahlungsverpflichtungen ergeben sich aus folgenden Tabellen:

31.12.2009/Mio €	2010	2011	2012	2013	2014	ab 2015	Gesamt
Mindestleasingzahlungen	22,9	20,9	17,3	15,6	11,0	64,6	**152,3**
Zinsanteil	6,3	5,9	5,6	4,7	5,6	16,8	**44,9**
Leasingverbindlichkeiten	**16,6**	**15,0**	**11,7**	**10,9**	**5,4**	**47,8**	**107,4**

31.12.2008/Mio €	2009	2010	2011	2012	2013	ab 2014	Gesamt
Mindestleasingzahlungen	29,3	19,6	17,8	14,3	11,6	90,2	**182,8**
Zinsanteil	7,0	6,3	5,8	5,3	4,7	24,1	**53,2**
Leasingverbindlichkeiten	**22,3**	**13,3**	**12,0**	**9,0**	**6,9**	**66,1**	**129,6**

Der beizulegende Zeitwert der Leasingverbindlichkeiten beträgt 120,4 Mio € (Vj. 131,6 Mio €). Der effektive Zinssatz der wesentlichen Leasingverträge liegt zwischen 5,5 und 8,7 % (Vj. zwischen 5,8 und 10,8 %).

28. Finanzinstrumente

Die Buchwerte und die beizulegenden Zeitwerte nach Bewertungskategorien für die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, aufgegliedert nach den Klassen der Bilanz sowie lang- und kurzfristige Positionen zusammengefasst, stellen sich wie folgt dar:

Mio €	Bewertungskategorie nach IAS 39	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert
		31.12.2009	31.12.2009	31.12.2008	31.12.2008
Sonstige Finanzanlagen	AfS	8,0	8,0	14,2	14,2
Derivate und verzinsliche Anlagen					
Derivate mit Hedge-Beziehung	n.a.	–	–	6,4	6,4
Derivate ohne Hedge-Beziehung	HfT	4,2	4,2	27,5	27,5
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	AfS	75,7	75,7	11,1	11,1
Sonstige Forderungen mit Finanzierungscharakter	LaR	24,3	24,3	19,4	19,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	3.648,1	3.648,1	3.287,5	3.287,5
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	LaR	203,8	203,8	160,9	155,2
Flüssige Mittel					
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	LaR	1.334,8	1.334,8	1.232,0	1.232,0
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	AfS	378,0	378,0	337,4	337,4
Finanzielle Vermögenswerte		**5.676,9**	**5.676,9**	**5.096,4**	**5.090,7**
Finanzschulden					
Derivate mit Hedge-Beziehung	n.a.	197,7	197,7	174,4	174,4
Derivate ohne Hedge-Beziehung	HfT	7,4	7,4	25,1	25,1
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	n.a.	107,4	120,4	129,6	131,6
Sonstige Finanzschulden	FLAC	10.400,0	10.383,7	11.788,2	11.768,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	2.819,5	2.819,5	2.469,8	2.469,8
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	FLAC	880,3	880,3	889,2	889,2
Finanzielle Verbindlichkeiten		**14.412,3**	**14.409,0**	**15.476,3**	**15.458,9**
Davon aggregiert nach Bewertungskategorien gemäß IAS 39:					
Finanzielle Vermögenswerte HfT		4,2		27,5	
LaR		5.211,0		4.699,8	
AfS		461,7		362,7	
Finanzielle Verbindlichkeiten HfT		7,4		25,1	
FLAC		14.099,8		15.147,2	

Erläuterungen der Abkürzungen
AfS, available for sale, zur Veräußerung verfügbar
FLAC, financial liability at amortised cost, zu fortgeführten Anschaffungskosten erfasste finanzielle Verbindlichkeit
HfT, held for trading, zu Handelszwecken gehalten
LaR, loans and receivables, Kredite und Forderungen

Die Finanzinstrumente der Kategorie „zu Handelszwecken gehalten" sind mit dem beizulegenden Zeitwert erfasst. Die Finanzinstrumente der Kategorie „zur Veräußerung verfügbar" sind ebenfalls mit dem beizulegenden Zeitwert erfasst, es sei denn, dieser ist nicht verlässlich ermittelbar, dann werden die finanziellen Vermögenswerte zu Anschaffungskosten erfasst.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und übrige finanzielle Verbindlichkeiten haben überwiegend kurze Restlaufzeiten. Daher entsprechen die bilanzierten Werte zum Abschlussstichtag näherungsweise dem beizulegenden Zeitwert.

Die derivativen Finanzinstrumente, die den Anforderungen des Hedge Accounting entsprechen, werden keiner IAS 39 Bewertungskategorie zugeordnet, da sie explizit aus den einzelnen Bewertungskategorien ausgeschlossen sind.

Die derivativen Finanzinstrumente ohne eindeutige Sicherungszusammenhänge werden als „zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten" (held for trading) kategorisiert.

Die beizulegenden Zeitwerte der sonstigen Finanzschulden sowie der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing wurden durch Diskontierung aller künftigen Zahlungsströme mit den jeweils geltenden Zinssätzen für die entsprechenden Restlaufzeiten unter Berücksichtigung eines unternehmensspezifischen Bonitätsspreads ermittelt.

Die Summe der positiven Buchwerte entspricht dem maximalen Ausfallrisiko des Continental-Konzerns aus finanziellen Vermögenswerten. Zur Absicherung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind u. a. Warenkreditversicherungen abgeschlossen.

Die zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente werden in der nachfolgenden Tabelle entsprechend ihrer Bewertungsmethode dargestellt. Die Stufen der Fair-Value-Hierarchie sind wie folgt definiert:

Level 1: notierte Preise am aktiven Markt für identische Instrumente
Level 2: notierte Preise am aktiven Markt für ein ähnliches Instrument oder Bewertungsmethode, bei der alle wesentlichen Input-Faktoren auf beobachtbaren Marktdaten beruhen
Level 3: Bewertungsmethode, bei welcher die wesentlichen Inputfaktoren nicht auf beobachtbaren Marktdaten beruhen

Mio €		31.12.2009	Level 1	Level 2	Anschaffungskosten
Sonstige Finanzanlagen	AfS	8,0	—	—	8,0
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	AfS	453,7	453,6	0,0	0,1
Derivate ohne Hedge-Beziehung	HfT	4,2	—	4,2	—
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte			**453,6**	**4,2**	**8,1**
Derivate mit Hedge-Beziehung	n.a.	197,7	—	197,7	—
Derivate ohne Hedge-Beziehung	HfT	7,4	—	7,4	—
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten			**—**	**205,1**	**—**

Finanzielle Vermögenswerte, die gemäß Level 3 der Fair-Value-Hierarchie bewertet werden, sind im Continental-Konzern derzeit nicht vorhanden. Es wurden keine Transfers zwischen verschiedenen Leveln der Fair-Value-Hierarchie vorgenommen.

Die Nettoergebnisse nach Bewertungskategorien haben sich wie folgt entwickelt:

Mio €	aus Zinsen	aus der Folgebewertung			Nettoergebnis	
		zum beizulegenen Zeitwert	Währungs-umrechnung	Wert-berichtigung	2009	2008
Kredite und Forderungen	27,5	—	25,7	- 33,9	19,3	3,6
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	2,8	0,0	—	- 0,4	2,4	10,1
Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten	—	- 5,8	—	—	- 5,8	- 3,5
Finanzielle Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten	- 749,4	—	- 31,2	—	- 792,8	- 643,5
Nettogewinne und -verluste	**- 719,1**	**- 5,8**	**- 5,5**	**- 34,3**	**- 776,9**	**- 633,3**

Die Zinsen aus Finanzinstrumenten werden im Zinsergebnis ausgewiesen (s. Kapitel 8). Es wurden keine Zinserträge aus wertgeminderten finanziellen Vermögenswerten erwirtschaftet.

Die Wertberichtigung auf Kredite und Forderungen resultiert aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen; die Wertberichtung auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte ergibt sich aus der Abwertung von Finanzanlagen. 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 werden, betragen 1,2 Mio € in 2009 (Vj. 0,3 Mio €); der Betrag, der dem Eigenkapital entnommen und im Geschäftsjahr ergebniswirksam erfasst wurde, beläuft sich auf 0,0 Mio € (Vj. 1,8 Mio €).

Sicherheiten

Insgesamt werden zum 31. Dezember 2009 finanzielle Vermögenswerte als Sicherheiten in Höhe von 619,1 Mio € (Vj. 37,2 Mio €) gestellt. Im Berichtsjahr umfassen die Sicherheiten im Wesentlichen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen; der Rest betrifft verpfändete Zahlungsmittel oder andere finanzielle Vermögenswerte. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die im Rahmen von Forderungsverkaufsprogrammen verkauft wurden, sowie die oben beschriebenen Sicherheiten in Form von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind unter Kapitel 19 dargestellt.

Im Vorjahr umfassten die finanziellen Vermögenswerte, die als Sicherheiten gestellt wurden – einschließlich der Sicherheiten, die durch den Empfänger verkauft oder verpfändet werden können – im Wesentlichen Festgelder für die Besicherung der festgelegten Barabfindung an die anderen Aktionäre der ContiTech AG, Hannover, im Rahmen eines sogenannten „Squeeze Out“, sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

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. Sofern die Fremdwährungsrisiken aus gegenseitigen Liefer- und Zahlungsströmen nicht vollständig kompensiert werden, werden anhand fortlaufend angepasster Devisenkurserwartungen die Wechselkursrisiken in Einzelfällen mit geeigneten Finanzinstrumenten abgesichert. Weiterhin werden die langfristigen und kurzfristigen Zinsentwicklungen kontinuierlich überwacht und durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten gesteuert. Somit ermöglichen derivative Zins- und Währungsinstrumente die Aufnahme von Fremdkapital in jeder gewünschten Zins- und Währungsausstattung unabhängig vom Ort des Finanzierungsbedarfs.

Für den Einsatz von Sicherungsinstrumenten bestehen konzernweite Verfahrensrichtlinien, deren Einhaltung regelmäßig von der internen Revision überprüft wird. Interne Abwicklungsrisiken werden durch eine strikte funktionale Trennung der Aufgabenbereiche minimiert.

1. Währungsmanagement

Die internationale Ausrichtung der Geschäftsaktivitäten führt zu Liefer- und Zahlungsströmen in unterschiedlichen Währungen. Daraus leitet sich ein Verlustrisiko ab, denn Vermögenswerte, die in einer Währung mit sinkendem Wechselkurs notiert sind, verlieren an Wert. Parallel dazu verteuern sich Verbindlichkeiten in einer Währung mit steigendem Wechselkurs. Das Netto-Exposure, das sich im Wesentlichen aus der Saldierung der Exporte mit den Importen in den einzelnen Währungen ergibt, wird bei Continental regelmäßig erfasst und bewertet. Seit mehreren Jahren wird ein „Natural-Hedge"-Gedanke zur Reduzierung des Währungskursrisikos praktiziert, sodass der Saldo zwischen Einnahmen und Ausgaben in den jeweiligen Fremdwährungen möglichst gering gehalten wird. Darüber hinaus wird die erwartete Entwicklung der Devisenkurse beobachtet und analysiert. Wechselkursrisiken werden gegebenenfalls mit geeigneten Finanzinstrumenten abgesichert. Im Rahmen dieses Währungsmanagements sind enge Grenzen für offene Positionen gesetzt. Sie schränken das Risiko aus dem Abschluss von Sicherungsgeschäften stark ein. Zur Absicherung dürfen ausschließlich derivative Finanzinstrumente eingesetzt werden, die sich im Risikomanagementsystem abbilden und bewerten lassen. Der Einsatz von Finanzinstrumenten, die diese Voraussetzungen nicht erfüllen, ist ausgeschlossen. Das im Ausland gebundene Nettovermögen des Konzerns wird grundsätzlich nicht gegen Wechselkursveränderungen abgesichert.

Operative Fremdwährungsrisiken

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.

Finanzielle Fremdwährungsrisiken

Daneben entstehen Währungsrisiken aus konzernexternen und konzerninternen Kreditvereinbarungen, die in einer von der funktionalen Währung der jeweiligen Konzerngesellschaft abweichenden Währung denominiert sind. Diese Währungsrisiken werden in der Regel durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten, insbesondere durch Devisentermingeschäfte, Devisenswaps und Zins-Währungsswaps, abgesichert.

Sensitivitätsanalyse

IFRS 7 verlangt mittels Sensitivitätsanalyse eine Darstellung der Auswirkungen hypothetischer Änderungen von Währungskursen auf Ergebnis und Eigenkapital. Die Änderungen der Währungskurse werden im Continental-Konzern auf den Bestand aller Finanzinstrumente am Abschlussstichtag bezogen. Erwartete Transaktionen werden nicht in die Sensitivitätsanalyse einbezogen. Zur Ermittlung des transaktionsbezogenen Netto-Fremdwährungsrisikos werden für diesen Bestand die Finanzinstrumente in Fremdwährung nach Währungspaaren geordnet, und es wird eine 10%ige Auf- bzw. Abwertung der jeweiligen funktionalen Währung der Konzerngesellschaften gegenüber der Fremdwährung unterstellt. Die nachfolgende Übersicht zeigt den nach dieser Systematik berechneten Gesamteffekt sowie die Einzeleffekte aus den wesentlichen Transaktionswährungen Euro und US-Dollar auf den Unterschiedsbetrag aus Finanzinstrumenten im Eigenkapital und das Konzernergebnis.

Mio €	2009		2008	
	Eigenkapital	Konzernergebnis	Eigenkapital	Konzernergebnis
lokale Währung +10 %				
Gesamt	**0,0**	**- 7,0**	**- 6,7**	**9,9**
davon EUR	0,0	- 23,1	- 6,7	- 24,1
davon USD	0,0	29,5	0,0	42,6
lokale Währung - 10 %				
Gesamt	**0,0**	**7,0**	**6,7**	**- 9,9**
davon EUR	0,0	23,1	6,7	24,1
davon USD	0,0	- 29,5	0,0	- 42,6

Auswirkungen von translationsbezogenen Währungsrisiken
Viele Konzerngesellschaften befinden sich außerhalb des Euro-Währungsraumes. Da die Berichtswährung 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 Netto-Vermögenspositionen umgerechnet in Euro aufgrund von Wechselkursschwankungen ändert, werden im Eigenkapital des Konzernabschlusses erfasst.

2. Zinsmanagement
Variable Zinsvereinbarungen bei Verbindlichkeiten bergen die Risiken steigender Zinsen in sich. Diese Risiken werden im Rahmen des Zinsmanagements bewertet, eingeschätzt und durch den Einsatz von derivativen Zinssicherungsinstrumenten gesteuert. Gegenstand dieser Steuerung sind die zinstragenden Verbindlichkeiten des Konzerns. Alle Zinssicherungsgeschäfte dienen ausschließlich der Steuerung der identifizierten Zinsänderungsrisiken. Ziel ist etwa 50 % der zinstragenden Brutto-Finanzschulden fix und 50 % variabel verzinst zu halten.

Ein Risiko aus Schwankungen des beizulegenden 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 des Continental-Konzerns vorteilhaft ist.

Zinsrisiken
Das Profil der den Netto-Finanzschulden zugeordneten verzinslichen Finanzinstrumente unter Berücksichtigung der Wirkung von derivativen Finanzinstrumenten des Continental-Konzerns stellt sich wie folgt dar:

Mio €	2009	2008
Festverzinsliche Instrumente		
Finanzielle Vermögenswerte	3,2	2,4
Finanzielle Verbindlichkeiten	- 3.995,6	- 4.276,2
Variabel verzinsliche Instrumente		
Finanzielle Vermögenswerte	1.809,6	1.597,5
Finanzielle Verbindlichkeiten	- 6.511,8	- 7.641,6
Beizulegender Zeitwert Derivate		
Finanzielle Vermögenswerte	4,2	33,9
Finanzielle Verbindlichkeiten	- 205,1	- 199,5
Netto-Finanzschulden	**- 8.895,5**	**- 10.483,5**

Verzinsliche Instrumente wurden im Wesentlichen in den Währungen Euro und US-Dollar aufgenommen.

Der Continental-Konzern hat Zinsderivate abgeschlossen, die 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.

Gemäß IFRS 7 sind mittels Sensitivitätsanalyse Effekte aus Finanzinstrumenten durch die Änderung von Zinssätzen auf Ergebnis und Eigenkapital darzustellen.

Fair-Value-Sensitivitätsanalyse
Ein Anstieg der Zinssätze um 100 Basispunkte im Jahr 2009 hätte zu einer Verschlechterung des Zinsergebnisses in Höhe von 0,7 Mio € (Vj. 1,5 Mio €) und zu einer Erhöhung des Unterschiedsbetrags aus Finanzinstru-

menten im Eigenkapital in Höhe von 80,4 Mio € (Vj. 103,3 Mio €) geführt.

Ein Rückgang der Zinssätze um 100 Basispunkte hätte zu einer Verbesserung des Zinsergebnis in Höhe von 0,6 Mio € (Vj. 1,3 Mio €) und zu einer Verminderung des Unterschiedsbetrags aus Finanzinstrumenten im Eigenkapital in Höhe von 85,1 Mio € (Vj. 118,6 Mio €) geführt. Bei dieser Analyse wird unterstellt, dass Zinssätze nicht kleiner oder gleich 0 % sein können.

Die genannten Effekte sind nahezu vollständig auf Änderungen der Euro-Zinssätze zurückzuführen.

Cashflow-Sensitivitätsanalyse
Ein Anstieg der Zinssätze um 100 Basispunkte im Jahr 2009 hätte eine Verschlechterung des Zinsergebnisses in Höhe von 47,0 Mio € (Vj. 60,4 Mio €) hervorgerufen. Diese Verschlechterung wäre zu 54,6 Mio € (Vj. 65,3 Mio.) aus in Euro denominierten Finanzinstrumenten entstanden. Ein gegenläufiger Effekt in Höhe von 1,1 Mio € (Vj. 0,7 Mio €) wäre aus Finanzinstrumenten, die in US-Dollar denominiert sind, entstanden.

Ein Rückgang der Zinssätze um 100 Basispunkte hätte eine Verbesserung des Zinsergebnisses in Höhe von 47,0 Mio € (Vj. 60,4 Mio €) hervorgerufen. Diese Verbesserung wäre zu 54,6 Mio € (Vj. 65,3 Mio.) aus in Euro denominierten Finanzinstrumenten entstanden. Ein gegenläufiger Effekt in Höhe von 1,1 Mio € (Vj. 0,7 Mio €) wäre aus Finanzinstrumenten, die in US-Dollar denominiert sind, entstanden.

Die Analyse unterstellt, dass alle weiteren Variablen, insbesondere die Wechselkurse, unverändert bleiben. Diese Annahme gilt analog für 2008.

3. 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 abgeschlossen. Die Entwicklung der Bonität der Vertragspartner wird laufend insbesondere durch Beobachtung der Ratingeinstufungen und der Markteinschätzung der Ausfallrisiken anhand der jeweiligen Credit Default Swap Sätze überwacht.

4. Liquiditätsrisiken
Das zentrale Cash-Management nimmt eine regelmäßige Liquiditätsvorschau vor.

Für das operative Geschäft der Konzerngesellschaften ist eine kostengünstige und ausreichende Deckung des Finanzbedarfs erforderlich. Dafür sorgen verschiedene am Markt verfügbare Finanzierungsinstrumente. Sie setzen sich im Einzelnen zusammen aus Tages- und Termingeldern, Commercial Papers, Forderungsverkaufsprogrammen, Anleihen sowie bilateralen und syndizierten Krediten, wie insbesondere der in Höhe von nominal 11.000,0 Mio € (Vj. 11.800,0 Mio €) zugesagte VDO-Kredit. 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. Sollten bestimmte Ereignisse zu einem unerwarteten Finanzbedarf führen, kann Continental auf vorhandene Liquidität und auf feste Kreditzusagen von Banken zurückgreifen. Zur detaillierten Erläuterung der bestehenden genutzten und ungenutzten Kreditzusagen wird auf Kapitel 27 verwiesen.

Aus den finanziellen Verbindlichkeiten in Höhe von 14.412,3 Mio € (Vj. 15.476,3 Mio €) entstehen in den nächsten fünf Jahren und danach die folgenden undiskontierten Zahlungsmittelabflüsse:

31.12.2009/Mio €	2010	2011	2012	2013	2014	danach	Gesamt
Sonstige Finanzschulden inkl. Zinszahlungen[1]	- 5.059,9	- 573,0	- 5.555,8	- 18,7	- 13,5	- 0,0	**- 11.220,9**
Derivate	- 18,9	- 70,8	- 121,1	- 0,0	—	—	**- 210,8**
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	- 22,9	- 20,9	- 17,3	- 15,6	- 11,0	- 64,6	**- 152,3**
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	- 2.819,5	—	—	—	—	—	**- 2.819,5**
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	- 880,3	—	—	—	—	—	**- 880,3**

[1] Enthält eine 2010 fällige Inanspruchnahme in Höhe von 696,1 Mio € einer bis 2012 gültigen Kreditzusage.

31.12.2008/Mio €	2009	2010	2011	2012	2013	danach	Gesamt
Sonstige Finanzschulden inkl. Zinszahlungen[1]	- 2.791,3	- 3.956,1	- 588,7	- 5.832,5	- 14,8	—	**- 13.183,4**
Derivate	14,5	- 56,9	- 31,1	- 115,7	—	—	**- 189,2**
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	- 29,3	- 19,6	- 17,8	- 14,3	- 11,6	- 90,2	**- 182,8**
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	- 2.469,8	—	—	—	—	—	**- 2.469,8**
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	- 889,2	—	—	—	—	—	**- 889,2**

[1] Enthält eine 2009 fällige Inanspruchnahme in Höhe von 887,2 Mio € einer bis 2012 gültigen Kreditzusage.

Bei der Analyse wurden Fremdwährungsbeträge mit den zum Stichtag aktuellen Kassakursen in Euro umgerechnet. Für variabel verzinsliche originäre Finanzinstrumente wurden die zukünftigen Zinszahlungsströme unter Anwendung der zuletzt vertraglich fixierten Zinssätze prognostiziert. Bei derivativen Finanzinstrumenten wurden zur Ermittlung der variablen Zinszahlungen Terminzinssätze zugrunde gelegt. Die Analyse enthält ausschließlich Zahlungsmittelabflüsse aus finanziellen Verbindlichkeiten. Für derivative Finanzinstrumente, die zum Stichtag einen negativen beizulegenden Zeitwert aufweisen, werden die Nettozahlungen ausgewiesen. Zahlungsmittelzuflüsse aus finanziellen Vermögenswerten wurden nicht berücksichtigt.

Es wird nicht erwartet, dass die Zahlungsmittelabflüsse in der Fälligkeitsanalyse zu wesentlich abweichenden Stichtagen oder mit wesentlich abweichenden Beträgen auftreten werden.

5. 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 überwacht. Zu den Aufgaben des zentralen Kreditmanagements gehört die gebündelte Risikosteuerung des Forderungsvermögens. Regelmäßig werden Bonität und Zahlungsverhalten der Vertragspartner analysiert. Ausfallrisiken sind dennoch nicht ganz auszuschließen und sind gerade vor dem Hintergrund der angespannten wirtschaftlichen Situation mancher Unternehmen in der Automobilindustrie noch gestiegen. 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 erwiesener Bonität angenommen werden, Sicherheiten hinterlegt oder Warenkreditversicherungen abgeschlossen werden. Zur Ermittlung der Bonität verweisen wir auf Kapitel 19. Finanzielle Vermögenswerte, die weder überfällig noch wertgemindert sind, weisen dementsprechend eine erstklassige Kreditqualität auf.

Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten

Der Ansatz von derivativen Finanzinstrumenten erfolgt grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert, welcher in der Regel durch Diskontierung der erwarteten Zahlungsströme unter Zugrundelegung von Zinsstrukturkurven ermittelt wird. So werden die beizulegenden Zeitwerte von Devisentermingeschäften als Differenz aus den mit den risikolosen Zinssätzen der entsprechenden Währungen diskontierten und zu aktuellen Kassakursen umgerechneten Nominalbeträgen ermittelt. Zur Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte von Zinsswaps und Zins-Währungsswaps werden die zukünftigen Zahlungsströme mit den Zinssätzen für die entsprechenden Fälligkeiten diskontiert. Dabei werden als kurzfristige Zinssätze Depositsätze verwendet, während für die langfristigen Zinssätze auf die Swapsätze in der jeweiligen Währung zurückgegriffen wird.

Mio €	31.12.2009		31.12.2008	
Beizulegende Zeitwerte	**Aktiv**	**Passiv**	**Aktiv**	**Passiv**
Cashflow-Hedges (effektiv)				
Zins-Währungsswaps	—	- 52,0	6,4	- 68,6
Zinsswaps	—	- 145,7	—	- 105,8
Sonstige Geschäfte				
Zins-Währungsswaps	2,4	—	6,1	—
Zinsswaps	—	- 0,3	—	- 0,1
Zinssatzoptionen	—	- 0,3	—	- 0,2
Devisentermingeschäfte	1,8	- 6,8	21,4	- 24,8
Summe der beizulegenden Zeitwerte	**4,2**	**- 205,1**	**33,9**	**- 199,5**
– davon langfristig	2,5	- 197,9	6,1	- 174,6
– davon kurzfristig	1,7	- 7,2	27,8	- 24,9
Nominalwerte				
Cashflow-Hedges	3.175,0			3.245,0
Zins-Währungsswaps	64,8			84,6
Zinsswaps	13,7			10,0
Zinssatzoptionen	10,0			10,0
Devisentermingeschäfte	834,7			854,4
Summe der Nominalwerte	**4.098,2**			**4.204,0**

Bei eindeutigen Sicherungszusammenhängen wird von der Möglichkeit des Hedge-Accounting nach IAS 39 Gebrauch gemacht. Beim Vorliegen eines Cashflow-Hedge werden Zeitwertänderungen der Derivate bis zur Erfolgswirksamkeit des gesicherten Grundgeschäfts erfolgsneutral als übrige Eigenkapitalveränderungen gebucht.

Der Continental Konzern hat sowohl Zinsswaps als auch Zins-Währungsswaps ausschließlich als Cashflow-Hedges klassifiziert. Die Cashflow-Hedges beziehen sich zum einen auf eine Teilsicherung des variabel verzinslichen VDO-Kreditbetrages in Höhe von 3,125 Mrd €. Dabei werden die Zinsrisiken aus der variablen Verzinsung der Kredite sowie die Währungsrisiken der Continental Rubber of America, Corp. (CRoA), Wilmington, USA, aus der Denominierung in Euro gesichert. Zum anderen werden die Zinsrisiken aus einem variabel verzinslichen Schuldscheindarlehen in Euro gesichert. In diesem Zusammenhang ist zum 31.12.2009 aus der

Marktbewertung dieser Finanzinstrumente ein kumulierter Aufwand in Höhe von 182,6 Mio € (Vj. 149,5 Mio €) vor Steuern ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst worden. Die im Rahmen der Cashflow-Hedges gesicherten Zins- und Tilgungszahlungen aus den Grundgeschäften werden in den Jahren bis 2012 in der Gewinn- und Verlustrechnung wirksam.

Die kumulierten übrigen Eigenkapitalveränderungen der derivativen Sicherungsinstrumente stellen sich im Berichtsjahr wie folgt dar:

Mio €	01.01.2008	Zeitwert-änderungen	Auflösung	31.12.2008/ 01.01.2009	Zeitwert-änderungen	Auflösung	31.12.2009
Effektive Zeitwertänderung	- 1,5	- 148,1	0,1	- 149,5	- 33,8	0,7	- 182,6
Latente Steuern	0,5	46,5	0,0	47,0	9,8	- 0,3	56,5
Kumulierte übrige Eigenkapital-veränderungen	**- 1,0**	**- 101,6**	**0,1**	**- 102,5**	**- 24,0**	**0,4**	**- 126,1**

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 entstanden wie im Vorjahr keine Ineffektivitäten aus den bestehenden Cashflow-Hedges.

Nicht-derivative Basisverträge werden im Konzern regelmäßig auf eingebettete Derivate, zum Beispiel vertragliche Zahlungsvereinbarungen in nicht handelsüblichen Währungen, untersucht. Eingebettete Derivate sind vom Basisvertrag zu trennen, wenn die Beurteilung ergibt, dass die wirtschaftlichen Merkmale und Risiken des eingebetteten Derivats nicht eng mit den wirtschaftlichen Merkmalen und Risiken des Basisvertrags verbunden sind. Im Geschäftsjahr bestanden im Konzern keine wesentlichen separat zu bilanzierenden eingebetteten Derivate.

29. Übrige Finanzielle Verbindlichkeiten

Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	24,9	15,2
Zinsverbindlichkeiten	131,6	123,6
Verbindlichkeiten für Personalaufwendungen	318,2	312,7
Verbindlichkeiten für Vertriebsaufwendungen	351,7	361,7
Personalabfindungen	39,6	23,1
Kaufpreisverpflichtungen aus Unternehmenserwerben	4,6	46,8
Übrige Verbindlichkeiten	9,7	6,1
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	**880,3**	**889,2**

Die Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen betreffen insbesondere Verpflichtungen aus dem operativen Leistungsgeschäft gegenüber assoziierten Unternehmen und Gesellschaftern.

Die Zinsverbindlichkeiten resultieren hauptsächlich aus Zinsabgrenzungen im Zusammenhang mit Zinssicherungsgeschäften der Continental AG.

Der Anstieg für Personalabfindungen resultiert insbesondere aus Personalanpassungen an deutschen Standorten.

Die Verbindlichkeiten für Vertriebsaufwendungen betreffen insbesondere Verpflichtungen aus Bonusvereinbarung mit Kunden, sowie gewährte, abgegrenzte Preisnachlässe.

Die Kaufpreisverpflichtungen aus Unternehmenserwerben im Vorjahr betreffen die am 1. Juli 2009 ausgeübte Kaufpreisoption zum Erwerb der restlichen Anteile am Reifen- und Transportbandgeschäft der Matador Group. Der Betrag von 4,6 Mio € zum 31. Dezember 2009 betrifft Verbindlichkeiten aus dem Erwerb der restlichen Anteile an der AVTEL Kaluga, Russland.

Die übrigen finanziellen Verbindlichkeiten sind innerhalb eines Jahres fällig.

Langfristige Bonuszusage (Long Term Incentive Plan – LTI-Plan) 2009

In der Berichtsperiode wurde den obersten Führungskräften des Continental Konzerns ein grundsätzlich in der Höhe von der Positionsbewertung und dem Zielerreichungsgrad abhängiger Bonus (LTI-Bonus) zugesagt, der eine Partizipation an der langfristigen und nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswertes und der Profitabilität ermöglichen soll.

Der LTI wird in jährlichen Tranchen (LTI-Tranchen) ausgegeben. Im Jahr 2009 erfolgt neben der Ausgabe der Tranche 2009/13, mit einer Laufzeit von vier Jahren, die Ausgabe einer zusätzlichen Tranche (2009/12) mit einer Laufzeit von drei Jahren, bedingt durch die Umstellung von einer drei-jährigen Laufzeit des früheren Aktienoptionsplanes auf eine vier-jährige Laufzeit des LTI. Die Laufzeit beginnt am Tag des Vorstandsbeschlusses über die Ausgabe der jeweiligen Tranche. Die Tranche 2009/12 wurde am 17. August 2009 beschlossen; die Tranche 2009/13 am 20. Juli 2009.

Für jeden Begünstigten einer LTI-Tranche wird durch den Vorstand der Continental AG der Betrag eines Zielbonus in Euro festgelegt, der bei 100 % Zielerreichung ausgezahlt wird. Der nach Ablauf der LTI-Tranche tatsächlich auszuzahlende LTI-Bonus ist abhängig vom Zielerreichungsgrad, der zwischen 0 % (keine Auszahlung) und 300 % (maximale Auszahlung) liegen kann. Für die Auszahlung und die Höhe des LTI-Bonus ist der Grad der Erreichung zweier Zielkriterien maßgeblich. Das Zielkriterium 1 ist der gewichtete Durchschnitt des Conti Value Contribution (CVC) des Continental-Konzerns über den Zeitraum von vier bzw. für die zusätzliche Tranche drei Geschäftsjahren, beginnend mit dem Geschäftsjahr der Ausgabe der LTI-Tranche. Der gewichtete Durchschnitt im Sinne des LTI errechnet sich durch die Addition von 10 % des CVC des ersten Geschäftsjahres der LTI-Tranche, 20 % des CVC des zweiten Geschäftsjahres der LTI-Tranche, 30 % des CVC des dritten Geschäftsjahres der LTI-Tranche und 40 % des CVC des vierten Geschäftsjahres der LTI-Tranche. Der gewichtete Durchschnitt in Bezug auf die zusätzliche Tranche 2009/12 in der Berichtsperiode errechnet sich durch die Addition von 22,22 % des CVC des ersten Geschäftsjahres der LTI-Tranche, 33,33 % des CVC des zweiten Geschäftsjahres der LTI-Tranche und 44,45 % des CVC des dritten Geschäftsjahres der LTI-Tranche. Das Zielkriterium 2 ist die Relation des Free-Cash-Flow im Continental- Konzern (FCF) zum Umsatz des Continental-Konzerns. Maßgeblich für die Messung dieses Zielkriteriums ist das letzte volle Geschäftsjahr vor Ablauf der jeweiligen LTI-Tranche. Der Zielerreichungsgrad kann bei beiden Zielkriterien zwischen 0 und 300 % variieren. Die Eckdaten zur Bestimmung des Zielerreichungsgrades werden für jedes Zielkriterium mit Ausgabe einer LTI-Tranche festgelegt. Der für die Ermittlung des zu zahlenden LTI-Bonus maßgebliche Grad der Zielerreichung ergibt sich aus der Addition der beiden gleich gewichteten Zielkriterien. Basis für die Berechnung des LTI-Bonus ist der bei Ausgabe einer LTI-Tranche für einen Zielerreichungsgrad von 100 % individuell zugesagte Bonusbetrag. Der LTI-Bonus wird als Brutto-Einmalzahlung i. d. R. spätestens am Ende des zweiten vollen Kalendermonats nach Ablauf der LTI-Tranche, nicht jedoch vor Ende des Monats Juli gezahlt.

Der in 2009 zugesagte LTI-Plan wird nach IAS 19 als „andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer“ klassifiziert und bewertet.

30. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betrugen zum Ende des Geschäftsjahres 2.819,5 Mio € (Vj. 2.469,8 Mio €). Die Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Der Gesamtbetrag ist innerhalb eines Jahres fällig.

Die Verbindlichkeiten enthalten keine Beträge aus „Percentage-of-Completion“ (Vj. 9,7 Mio €). Bezüglich des Liquiditätsrisikos, Währungsrisikos und der Sensitivitätsanalyse für Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen verweisen wir auf Kapitel 28.

31. Sonstige Verbindlichkeiten

Mio €	31.12.2009			31.12.2008		
	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig
Verbindlichkeiten für Berufsgenossenschaft	**58,9**	35,3	23,6	**59,3**	39,4	19,9
Verbindlichkeiten für Sozialkosten	**90,8**	90,8	–	**93,4**	93,4	–
Verbindlichkeiten für Urlaub	**92,9**	92,9	–	**118,3**	118,3	–
Verbindlichkeiten für Umsatz- und sonstige Steuern	**220,7**	220,7	–	**156,3**	156,3	–
Passive Rechnungsabgrenzungsposten	**28,6**	19,4	9,2	**36,8**	26,1	10,7
Übrige Verbindlichkeiten	**192,4**	189,0	3,4	**142,8**	132,5	10,3
Sonstige Verbindlichkeiten	**684,3**	**648,1**	**36,2**	**606,9**	**566,0**	**40,9**

Die Reduzierung der Verbindlichkeiten für Urlaub resultiert insbesondere aus weiterem Urlaubsabbau im Rahmen von Kapazitätsreduzierungen in den Werken zum Jahresende.

Der Anstieg der Umsatz- und sonstigen Steuern korrespondiert mit dem Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zum Jahresende aufgrund der anziehenden Geschäftstätigkeit.

Die Übrigen Verbindlichkeiten beinhalten u. a. Verpflichtungen aus Bankgebühren für den Abschluss der Forward Start Facility im Dezember 2009.

32. Zur Veräußerung bestimmte Verbindlichkeiten

Die zur Veräußerung bestimmten Verbindlichkeiten betreffen kleinere Geschäftsteile der Division Conti Tech, welche nicht zum Kerngeschäft des Continental-Konzerns gehören.

Im Vorjahr bestanden die zur Veräußerung bestimmten Verbindlichkeiten im Wesentlichen aus Geschäftsteilen im Non-OE-Bereich der Divisionen Interior und Conti Tech, welche nicht zum Kerngeschäft des Continental-Konzerns gehören. Die Geschäftsteile der Division Interior Public Transport Solution wurden in 2009 an die Trapeze ITS Gruppe veräußert.

Die zur Veräußerung bestimmten Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Rückstellungen	4,7	16,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3,1	10,2
Sonstige Verbindlichkeiten	2,3	12,8
Zur Veräußerung bestimmte Verbindlichkeiten	**10,1**	**39,6**

Eine Übersicht der zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte sowie weitere Erläuterungen enthält Kapitel 21. Der Continental-Konzern hatte im vierten Quartal der Vorjahresperiode beschlossen, die Veräußerungsabsicht einer in der Eröffnungsbilanz der Siemens VDO zum 3. Dezember 2007 als Veräußerungsgruppe (Disposal Group) klassifizierten Aktivität nach IFRS 5 aufzugeben. Es ergaben sich aus der Beendigung der Klassifizierung „als zur Veräußerung bestimmt“ innerhalb der Berichtsperiode keine Ergebniseffekte.

Sonstige Erläuterungen

33. Rechtsstreitigkeiten und Schadenersatzansprüche

Die Continental und ihre Konzerngesellschaften sind weltweit an mehreren Prozessen, behördlichen Untersuchungen und Verfahren beteiligt. Solche Prozesse, Untersuchungen und Verfahren könnten auch in der Zukunft eingeleitet oder Ansprüche in anderer Weise geltend gemacht werden.

Produkthaftung
Insbesondere sieht sich Continental ständig Produkthaftungsprozessen und anderen Verfahren, in denen dem Unternehmen die angebliche Verletzung seiner Sorgfaltspflichten, Verstöße gegen Gewährleistungspflichten oder Sachmängel vorgeworfen werden, sowie Ansprüchen aus angeblichen Vertragsverstößen, Rückrufaktionen und staatlichen Geldbußen ausgesetzt. Zu den anhängigen Verfahren gehören Klagen in den USA aufgrund von Sach- und Körperschäden und Todesfällen, die durch angebliche 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. Seit 2006 beliefen sich die Gesamtkosten für die Erledigung aller solcher Verfahren und Ansprüche auf weniger als 50 Mio € jährlich.

Verfahren betreffend die ContiTech AG
Aktionäre der Phoenix AG hatten 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 und Bestätigungsbeschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung der Phoenix AG am 19. Mai 2005 Anfechtungs- und Nichtigkeitsklagen erhoben. Das Landgericht Hamburg und das Hanseatische Oberlandesgericht hatten alle Klagen abgewiesen. Die Revision wurde nicht zugelassen. Die Nichtzulassungsbeschwerde, die einzelne Kläger gegen diese Entscheidung eingelegt hatten, hat der Bundesgerichtshof am 8. Juni 2009 zurückgewiesen. Nach Abschluss der Anfechtungsverfahren sind Spruchverfahren über die Angemessenheit von Abfindung und Ausgleichszahlung nach dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag und des im Verschmelzungsvertrag festgelegten Umtauschverhältnisses anhängig. Im Spruchverfahren hat ein gerichtlich bestellter Sachverständiger ein vom 7. Dezember 2009 datiertes Gutachten erstellt, das zum Ergebnis kommt, dass die Bewertung der ContiTech AG, die dem Verschmelzungsvertrag zugrunde liegt, zu hoch ist. Daher ist nach Auffassung des Gutachters das Umtauschverhältnis unangemessen und den ehemaligen Minderheitsaktionären der Phoenix AG wäre ein Barausgleich in Höhe von 5,24 € pro Phoenix-Aktie zu leisten. Das Ergebnis des Gutachtens ist für das Gericht nicht bindend, und Continental kann die ihm zugrunde liegenden Annahmen angreifen. Eine Erhöhung der den Minderheitsaktionären gezahlten Beträge nach Abschluss der Spruchverfahren ist jedoch nicht auszuschließen.

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. Die Hauptversammlung der ContiTech AG beschloss darüber hinaus den sogenannten Squeeze Out der außenstehenden Aktionäre. Gegen beide Beschlüsse haben außenstehende Aktionäre Anfechtungs- und Nichtigkeitsklagen erhoben. Mit Urteil vom 14. Januar 2009 hat das Landgericht Hannover alle Klagen abgewiesen. Die dagegen eingelegten Berufungen einzelner Kläger wurden bis auf eine wieder zurückgenommen. Diese hat das Oberlandesgericht Celle am 24. September 2009 zurückgewiesen. Über die Angemessenheit von Abfindung und Ausgleichszahlung nach dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag und der Abfindung aufgrund des Squeeze Out sind Spruchverfahren anhängig.

Klagen gegen Beschlüsse der Hauptversammlung der Continental AG
Ein Aktionär hatte 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 Nichtig-

keitsklage erhoben, der zwei weitere Aktionäre als Streitgenossen beigetreten waren. Das Landgericht Hannover hatte den Beschluss der Hauptversammlung am 22. Februar 2007 für nichtig erklärt. Dieses Urteil hatte das Oberlandesgericht Celle am 7. November 2007 bestätigt. Auf die Revision der Gesellschaft hat der Bundesgerichtshof am 18. Juni 2009 die vorinstanzlichen Entscheidungen, soweit sie zum Nachteil der Gesellschaft waren, aufgehoben und abgeändert und die Klagen rechtskräftig abgewiesen.

Mehrere Aktionäre hatten Anfechtungs- und Nichtigkeitsklagen gegen die Beschlüsse der Hauptversammlung der Continental AG am 23. April 2009 zu Tagesordnungspunkt 6 (Aufhebung bedingter Kapitalia), Tagesordnungspunkt 7 (Schaffung neuen genehmigten Kapitals und Ausschluss des Bezugsrechts) und Tagesordnungspunkt 8 [(Beschlussfassung über eine Ermächtigung III zur Ausgabe von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen, Genussrechten und/oder Gewinnschuldverschreibungen (bzw. Kombinationen dieser Instrumente), zum Ausschluss des Bezugsrechts sowie zur Schaffung eines bedingten Kapitals III)] erhoben. Das Landgericht Hannover hat diese Klagen am 3. Dezember 2009 als unbegründet abgewiesen. Einzelne Kläger haben Berufung eingelegt.

Ferner haben mehrere Aktionäre Anfechtungs- und Nichtigkeitsklagen gegen von der Hauptversammlung der Continental AG am 23. April 2009 unter Tagesordnungspunkt 5 (Neuwahl des Aufsichtsrats) gefasste Beschlüsse über die Wahl einzelner Aufsichtsratsmitglieder erhoben. Das Verfahren ist beim Landgericht Hannover anhängig.

Behördliche Verfahren

Verfahren gegen Dunlop Oil & Marine Limited

2007 leiteten die Europäische Kommission und das US-Justizministerium (Department of Justice; „DoJ“) Ermittlungen zu kartellrechtswidrigem Verhalten am Markt für Offshore-Schläuche gegen die Dunlop Oil & Marine Limited („DOM“), Großbritannien, eine Konzerngesellschaft der Continental, und andere Hersteller von Offshore-Schläuchen ein. Am 28. Januar 2009 verhängte die Europäische Kommission wegen Verstößen gegen das Kartellrecht ein Bußgeld in Höhe von 18,0 Mio € gegen DOM, für das die ContiTech AG in Höhe von 16,0 Mio € und die Continental AG in Höhe von 7,1 Mio € gesamtschuldnerisch haften. Die Entscheidung ist insoweit bestandskräftig. In den USA hat sich DOM am 8. Januar 2009 vor dem zuständigen Bundesbezirksgericht in Florida, USA, bestimmter Kartellvergehen für schuldig bekannt und ist entsprechend einer Vereinbarung mit dem DoJ zu einem Bußgeld in Höhe von 4,5 Mio US-Dollar verurteilt worden. Die Verfahren der Europäischen Union und des DoJ gegen die Gesellschaft sind damit abgeschlossen.

Nach Beginn der Ermittlungen durch die Europäische Union und das DoJ leiteten Behörden weiterer Länder (Brasilien, Japan, Australien, Korea und Kanada) Untersuchungen gegen DOM wegen Verletzung des jeweiligen nationalen Kartellrechts ein. Abgesehen von den noch anhängigen Verfahren in Australien und Brasilien sind alle anderen Verfahren abgeschlossen oder wurden, im Falle Kanada, nicht weiterverfolgt. In Japan hat DOM eine Unterlassungsverpflichtung abgegeben. In Korea wurde ein Bußgeld verhängt, das DOM akzeptiert hat. In Brasilien und Australien könnte DOM in Verbindung mit dem Offshore-Schlauch-Kartell von den nationalen Kartellbehörden noch Geldbußen auferlegt werden.

Zudem drohen DOM wegen der Verletzung von Wettbewerbsrecht infolge der Beteiligung am Offshore-Schlauch-Kartell Schadenersatzforderungen Dritter. In den USA einigte sich DOM im Rahmen einer US-Sammelklage mit den Klägern auf die vergleichsweise Zahlung von 6,5 Mio US-Dollar. Das zuständige Bundesgericht für den südlichen Bezirk von Florida hat diesem Vergleich am 13. Januar 2010 zugestimmt. Soweit einzelne Anspruchsteller, die der gerichtlich festgestellten Gruppe der Sammelkläger zuzuordnen sind, nicht ausdrücklich ihren Austritt aus dem Vergleich erklärt haben, können in diesem Zusammenhang in den USA keine weiteren Zivilklagen mehr erhoben werden. Darüber hinaus hat ein Kunde vor dem englischen High Court ein Verfahren eingeleitet und es droht die Geltendmachung weiterer Ansprüche in Großbritannien. Auch in anderen Ländern besteht die Gefahr von Schadenersatzansprüchen.

Verfahren gegen Continental Brasil Industria Automotiva Lda.

Im Mai 2005 leiteten die brasilianischen Kartellbehörden nach einer Anzeige eines Dritten wegen angeblich wettbewerbswidrigen Verhaltens im Bereich der Kommerzialisierung von Tachographen Ermittlungen gegen eine brasilianische Tochtergesellschaft von Continental, Continental Brasil Industria Automotiva, Brasilien („CBIA“), ein. Am 11. April 2006 eröffnete die Secretaria de Direito Economico („SDE“) des brasilianischen Justizministeriums ein förmliches Verfahren. Nach Stellungnahmen der

SDE und der brasilianischen Bundesanwaltschaft liegt die Sache jetzt zur Entscheidung beim Conselho Administrativo do Defesa Economica („CADE“). CBIA weist die Vorwürfe zurück. Sollten die brasilianischen Wettbewerbsaufsichtsbehörden jedoch zu dem Schluss kommen, dass CBIA gegen brasilianisches Wettbewerbsrecht verstoßen hat, könnten CBIA Geldbußen in Höhe von bis zu 30 % des Bruttoumsatzes des vor Einleitung des Verfahrens liegenden Geschäftsjahres auferlegt werden. Aufgrund fehlender Präzedenzfälle besteht eine gewisse Unsicherheit darüber, ob die Geldbuße nach brasilianischem Recht nur auf Grundlage des brasilianischen Umsatzes errechnet wird, oder ob auch der weltweite Umsatz berücksichtigt werden kann.

Verfahren gegen Continental Tyre South Africa (Pty.) Limited

Am 2. Oktober 2006 ging bei der südafrikanischen Kartellbehörde die Anzeige eines Dritten gegen mehrere südafrikanische Reifenhersteller ein, darunter die Continental Tyre South Africa (Pty.) Limited („CTSA“), ein Gemeinschaftsunternehmen, an dem Continental mit 74 % beteiligt ist, wegen angeblich wettbewerbswidrigen Verhaltens. Bei drei Reifenherstellern nahm die Behörde Durchsuchungen vor, nicht jedoch bei CTSA. Die von der Behörde eingeleiteten Ermittlungen dauern an und ihr Ausgang ist bisher nicht abzusehen. CTSA weist jeden Vorwurf von Verstößen gegen südafrikanisches Kartellrecht zurück.

Verfahren gegen Continental Automotive Spain

Am 5. Oktober 2007 ging bei der Kartellbehörde für die Region Baskenland, Spanien, die Anzeige eines Dritten gegen Continental Automotive Spain, S. A. („CAS“) wegen angeblich wettbewerbswidrigen Verhaltens im Geschäft mit Tachographen ein. Nach Ermittlungen der Kartellbehörde hat das baskische Kartellgericht CAS am 20. Januar 2010 zu einem Bußgeld in Höhe von 700.000 € verurteilt. CAS weist den Vorwurf wettbewerbswidrigen Verhaltens zurück und wird voraussichtlich Rechtsmittel gegen die Entscheidung einlegen.

Prüfung der Deutschen Prüfstelle für Rechnungslegung e. V.

Im Mai 2009 hat die Deutsche Prüfstelle für Rechnungslegung e.V. („DPR“) eine Prüfung des Konzern- und Jahresabschlusses sowie des Konzern-Lageberichts der Continental AG für das Geschäftsjahr 2008 gemäß § 342 b Abs. 2 Satz 3 Nr. 3 HGB eingeleitet. Es handelt sich um eine stichprobenartige Prüfung. Continental konnte die meisten der Fragen der DPR in Bezug auf sieben Aspekte des Konzernabschlusses und des Lageberichts für das Geschäftsjahr 2008 zur Zufriedenheit der DPR beantworten. In einer „vorläufigen Feststellung“ vom 21. Dezember 2009 vertritt die DPR jedoch die Ansicht, dass die Rechnungslegung und Finanzberichterstattung für den Berichtszeitraum in zwei Punkten näherer Klärung bedürfen: zum einen die Angemessenheit bestimmter Annahmen, die dem Werthaltigkeitstest des Goodwill zum 31. Dezember 2008 zugrunde liegen. In dieser Hinsicht ist die DPR der Ansicht, dass der in Höhe von 6.384,1 Mio € ausgewiesene Goodwill durch den Werthaltigkeitstest nicht in vollem Umfang belegt wurde. Nach Ansicht der DPR wären weitere Wertberichtigungen in Höhe von 1.370,0 Mio € zum 31. Dezember 2008 erforderlich gewesen. Zum anderen richten sich die Bedenken der DPR gegen die Angemessenheit bestimmter Aussagen im Konzern-Lagebericht über das Risiko einer potenziellen Verletzung der Financial Covenants im VDO-Kreditvertrag im Jahresverlauf 2009 und gegen den von Continental gegebenen Ausblick. Continental hat zur vorläufigen Feststellung der DPR Stellung genommen und weitere Dokumente vorgelegt und Erläuterungen gegeben, die die Korrektheit der Rechnungslegung und Finanzberichterstattung in Bezug auf die beschriebenen zwei Aspekte belegen. Zum Zeitpunkt der Fertigstellung dieses Lageberichts hat die DPR noch keine endgültige Stellungnahme abgegeben.

Falls sich die DPR nicht der Auffassung von Continental anschließt und zu dem Schluss kommt, dass die Rechnungslegung und Finanzberichterstattung von Continental für das Geschäftsjahr 2008 in Bezug auf einen oder beide Aspekte fehlerhaft sind, erhält Continental erneut Gelegenheit zur Stellungnahme. Ist Continental nicht mit dem Ergebnis der DPR einverstanden, setzt die DPR die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) hierüber in Kenntnis. Die BaFin leitet dann eine eigene Prüfung der entsprechenden Punkte ein. Hierbei ist Continental berechtigt, Dokumente, sonstige Beweismittel und Erläuterungen zur Verteidigung ihrer Rechnungslegung und Finanzberichterstattung vorzulegen und zu geben. Sollte die BaFin zu dem Schluss kommen, dass die Rechnungslegung und Finanzberichterstattung von Continental fehlerhaft sind, wird sie die Veröffentlichung des Fehlers bzw. der Fehler anordnen, es sei denn, was aber nur selten der Fall ist, es besteht kein öffentliches Interesse an der Veröffentlichung oder ein überzeugendes Unternehmensinteresse steht der Veröffentlichung entgegen (§ 37 q Abs. 2 Wertpapierhandelsgesetz). Continental ist berechtigt, gegen die Entscheidung der BaFin beim Oberlandesgericht Frankfurt am Main Beschwerde

einzulegen. Ist Continental damit nicht erfolgreich, ist eine Veröffentlichung, die die Ergebnisse der Prüfung der DPR enthält, mit der Schlussfolgerung, dass diese Punkte inkorrekt behandelt wurden, erforderlich. Continental könnte verpflichtet werden, die spezifischen von der DPR identifizierten Bilanzierungsposten entsprechend anzupassen.

Das Ergebnis der gegen Konzerngesellschaften anhängigen oder zukünftig eingeleiteten Verfahren kann einzeln oder insgesamt einen wesentlichen Einfluss auf Finanz-, Vermögens- und Ertragslage der Continental haben.

34. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Mio €	31.12.2009	31.12.2008
Wechselobligo	13,7	27,2
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften und Garantien	109,7	101,1
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	10,1	1,5
Sonstige Haftungsverhältnisse	76,8	25,2
Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen	**210,3**	**155,0**

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. Enthalten ist die bereits im Vorjahr berichtete Bürgschaft für ein größeres Projektgeschäft in Höhe von 68,1 Mio € (Vj. 59,1 Mio €). Weiterhin wurde als Eventualverbindlichkeit ein Betrag in Höhe von 52,8 Mio € berücksichtigt, der aus dem FIFA Sponsoring Vertrag, den die Continental AG in der Berichtsperiode schloss, resultiert.

In Umweltfragen unterliegt Continental möglichen Verpflichtungen aus staatlichen Auflagen und Gesetzen und verschiedenen Ansprüchen und Verfahren, die gegen Continental 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 Continental 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 Continental 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 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 2009 auf 142,4 Mio € (Vj. 138,2 Mio €).

Die zukünftigen Verpflichtungen aus Aufwendungen für Miet-, Pacht- und Leasingverträge, die zum 31. Dezember 2009 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 2010 sowie kumulativ für die Jahre 2011 bis 2015 und ebenfalls kumulativ ab 2015:

31.12.2009 in Mio €	2010	2011–2015	ab 2015
Miet-, Pacht- und Leasingverträge	152,1	261,8	115,8
31.12.2008 in Mio €	**2009**	**2010–2014**	**ab 2014**
Miet-, Pacht- und Leasingverträge	142,4	266,7	145,9

Das Bestellobligo für Sachanlageinvestitionen beträgt 297,3 Mio € (Vj. 344,2 Mio €).

35. Segmentberichterstattung

Erläuterungen zur Segmentberichterstattung
Entsprechend den Regeln des IFRS 8, Geschäftssegmente, stellt die Segmentberichterstattung der Continental AG auf den *management approach* in Bezug auf die Segmentidentifikation ab. Demnach sind die Informationen, die dem Chief Operating Decision Maker regelmäßig für Entscheidungszwecke zur Verfügung gestellt werden, als maßgeblich zu betrachten. Die Bewertung der Segmente folgt ebenfalls dem *management approach*.

Die Aktivitäten des Continental-Konzerns sind in die folgenden Divisionen aufgeteilt:

Chassis & Safety
Kern der 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 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 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 Pannenlaufsysteme 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 einer der weltweit größten Spezialisten 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 Kapitel 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 durchschnittlichen 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 der Aktivseite der Bilanz zum Stichtag. Die Segmentschulden weisen die operativen Passiva der Passivseite der Bilanz aus.

Unter den nicht zahlungswirksamen Aufwendungen/Erträgen werden im Wesentlichen Veränderungen der Pensionsrückstellungen außer Einzahlungen bzw. Entnahmen u. Ä. 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 €	31.12.2009	31.12.2008
Bilanzsumme	**23.049,2**	**24.687,9**
Abzüglich finanzielle Vermögenswerte		
– Flüssige Mittel	1.712,8	1.569,4
– Kurz- und langfristige Derivate, verzinsliche Anlagen	104,2	64,4
– Andere finanzielle Vermögenswerte	48,1	26,5
	1.865,1	**1.660,3**
– Abzüglich sonstige nicht operative Vermögenswerte	370,1	418,0
Abzüglich Ertragsteuervermögen		
– Aktive latente Steuern	728,9	391,3
– Ertragsteuerforderungen	94,2	148,0
	823,1	**539,3**
Zuzüglich diskontierte Wechsel für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	13,7	6,9
Segmentvermögen	**20.004,6**	**22.077,2**
Summe Verbindlichkeiten und Rückstellungen	**18.987,5**	**19.158,0**
Abzüglich finanzielle Verbindlichkeiten		
– Kurz- und langfristige Finanzschulden	10.712,5	12.117,3
– Zins- und ähnliche Verbindlichkeiten	146,0	129,7
	10.858,5	**12.247,0**
Abzüglich Ertragsteuerverbindlichkeiten		
– Rückstellungen für latente Steuern	196,5	401,7
– Ertragsteuerverbindlichkeiten	644,7	507,8
	841,2	**909,5**
– Abzüglich sonstige nicht operative Verbindlichkeiten	1.866,0	1.210,4
Segmentschulden	**5.421,9**	**4.791,1**
Operative Aktiva	**14.582,7**	**17.286,1**

36. Ergebnis pro Aktie

Die Kennzahlen für das Ergebnis pro Aktie bestimmen sich wie folgt:

Mio €/Mio Aktien	2009	2008
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	- 1.649,2	- 1.123,5
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien	169,0	164,2
Ergebnis pro Aktie in €, unverwässert	**- 9,76**	**- 6,84**
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen, verwässert[1]	- 1.649,2	- 1.123,5
Gewogener Durchschnitt der Aktien, verwässert[2]	169,0	164,2
Ergebnis pro Aktie in €, verwässert	**- 9,76**	**- 6,84**

[1] Aus der Zinsersparnis aus konvertierbaren Wandel- und Optionsschuldverschreibungen (nach Steuern) ergab sich für das Vorjahr und das Berichtsjahr kein Verwässerungseffekt.

[2] Aus Aktienoptionsplänen und aus der unterstellten Ausübung von Wandelanleihen ergab sich für das Vorjahr und das Berichtsjahr kein Verwässerungseffekt.

37. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Kapitalerhöhung

Am 6. Januar 2010 beschloss der Vorstand der Continental AG mit Zustimmung des Aufsichtsrats eine Erhöhung des Grundkapitals von 432.655.316,48 € um nominell 79.360.000,00 € auf 512.015.316,48 € durch Ausgabe von 31.000.000 neuen Aktien aus genehmigtem Kapital (Genehmigtes Kapital 2007).

Die Kapitalerhöhung wurde in Form eines Bezugsangebots an die Aktionäre der Continental AG durchgeführt. Hierbei wurden durch ein Bankenkonsortium unter Führung von Deutsche Bank AG, Goldman Sachs International und J.P. Morgan Securities Ltd. in einem ersten Schritt am 6. Januar 2010 im Rahmen einer Privatplatzierung 24,55 Mio Aktien bei institutionellen Anlegern platziert. Am 12. Januar wurden im Rahmen eines Accelerated Bookbuilt Offering weitere 6,45 Mio Aktien bei institutionellen Anlegern zu einem Preis von 40,00 € platziert. Aufgrund der Ausübung der Bezugsrechte durch die Streubesitzaktionäre wurde die Zuteilung um 3,4 Mio Aktien verringert. Neben den genannten Instituten wurde die Kapitalerhöhung auch durch BNP Paribas, CALYON und HSBC Trinkaus begleitet.

Die Aktionäre konnten vom 12. Januar bis einschließlich 25. Januar 2010 ihre Bezugsrechte ausüben und zwei neue Aktien für je elf alte Aktien beziehen. Der Börsenhandel der Bezugsrechte an der Frankfurter Wertpapierbörse fand vom 12. Januar 2010 bis (einschließlich) 21. Januar 2010 statt. Die neuen Aktien sind ab dem Geschäftsjahr 2009 voll dividendenberechtigt.

Am 26. Januar 2010 teilte Continental mit, dass mehr als 99 % der Streubesitzaktionäre von ihrem Bezugsrecht Gebrauch machten und insgesamt ein Bruttoemissionserlös von 1,1 Mrd € erzielt wurde. Die Kapitalerhöhung diente der Rückführung von Verbindlichkeiten der Continental AG aus dem VDO-Kredit.

Die größten Aktionäre der Continental AG, die 88,9 % des Grundkapitals der Gesellschaft vor der Kapitalerhöhung repräsentierten (Schaeffler KG 49,9 %, M.M.Warburg & CO KGaA 19,5 %, B. Metzler seel. Sohn & Co. Holding AG 19,5 %), hatten dabei unwiderruflich gegenüber dem Bankenkonsortium erklärt, ihre Bezugsrechte nicht auszuüben und nicht an Dritte zu übertragen. Mit Abschluss des Bezugsangebots hielten die vorgenannten Großaktionäre rechnerisch insgesamt 75,1 % am erhöhten Grundkapital der Continental AG. Der Freefloat der Continental-Aktie stieg somit auf 24,9 %.

Am 14. Januar 2010 startete die Einbeziehung der neuen Aktien in den Handel am regulierten Markt der Wertpapierbörsen von Frankfurt, Hannover/Hamburg und Stuttgart. Die Lieferung und Abrechnung der im Bezugsangebot bezogenen bzw. sonstigen nicht bezogenen neuen Aktien erfolgte am 28. Januar 2010.

Verkauf der VDO Automotive Huizhou Co. Ltd.
Anfang Februar wurde die unter den zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerten ausgewiesene Beteiligung an der Siemens VDO Automotive Huizhou Co. Ltd, Huizhou, China, an die Desay Industry Development Limited, verkauft. Der Erlös vor Quellensteuern beträgt 27,4 Mio €. Die Auswirkungen aus der finalen Kaufpreisabrechnung sind unwesentlich.

38. Honorare des Abschlussprüfers

Seit dem Zusammenschluss zur KPMG Europe LLP mit dem Stichtag 1. Oktober 2007 ist die KPMG LLP (UK) verbundenes Unternehmen der KPMG Deutschland i. S. d. § 271 Abs. 2 HGB. Seit dem Beitritt zur KPMG Europe LLP mit dem Stichtag 1. Oktober 2008 sind die KPMG Schweiz und die KPMG Spanien verbundene Unternehmen der KPMG Deutschland i. S. d. § 271 Abs. 2 HGB. Die Angabepflicht für Prüfungs- und Beratungsleistungshonorare der KPMG Schweiz und der KPMG Spanien bezieht sich auf Leistungen, die nach dem 30. September 2008 erbracht worden sind. Die Vergleichszahlen des Vorjahres sind entsprechend angepasst dargestellt.

Seit dem Beitritt zur KPMG LLP mit dem Stichtag 1. April 2009 ist die KPMG Belgien verbundenes Unternehmen der KPMG Deutschland i. S. d. § 271 Abs. 2 HGB. Die Angabepflicht für Prüfungs- und Beratungsleistungshonorare der KPMG Belgien bezieht sich auf Leistungen, die nach dem 31. März 2009 erbracht worden sind.

Seit dem Beitritt zur KPMG Europe LLP mit dem Stichtag 1. Oktober 2009 sind die KPMG Niederlande, die KPMG Türkei und die KPMG Russland verbundene Unternehmen der KPMG Deutschland i. S. d. § 271 Abs. 2 HGB. Die Angabepflicht für Prüfungs- und Beratungsleistungshonorare der KPMG Niederlande, der KPMG Türkei und der KPMG Russland bezieht sich auf Leistungen, die nach dem 30. September 2009 erbracht worden sind.

Für das Geschäftsjahr 2009 wurde ein weltweites Honorar für die Konzernabschlussprüfung sowie für die Einzelabschlüsse der Konzerngesellschaften in Höhe von 8,0 Mio € (Vj. 9,9 Mio €) vereinbart.

Für den von der Hauptversammlung gewählten Abschlussprüfer der Continental AG wurden die folgenden Honorare im Konzernaufwand erfasst:

Mio €	2009	2008
Abschlussprüfung	3,5	4,2
Sonstige Bestätigungsleistungen	0,6	0,4
Steuerberatungsleistungen	0,1	0,4
Sonstige Leistungen, die für das Mutterunternehmen oder Tochterunternehmen erbracht wurden	0,1	0,1

39. 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 €	2009	2008
Kurzfristig fällige Leistungen	3.443	4.546
Dienstzeitaufwand (service cost) aus Altersvorsorge	888	990
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	7.430	7.310
Aktienbasierte Vergütung	2.248	3.101

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.

2009 wie 2008 bestanden keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstände oder Aufsichtsratsmitglieder der Continental AG.

Im Berichtsjahr wurden früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen Bezüge in Höhe von 12,9 Mio € (Vj. 11,9 Mio €) gewährt. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen sind 77,6 Mio € (Vj. 65,9 Mio €) zurückgestellt.

Des Weiteren erhält ein im Vorjahr ausgeschiedenes Vorstandsmitglied für die Dauer des Wettbewerbsverbots eine Karenzentschädigung. Im Kalenderjahr 2009 wurden hierfür 687 Tsd € gezahlt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats wurden wie folgt vergütet:

Tausend €	2009	2008
Kurzfristig fällige Leistungen	1.157	1.083

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 €	2009	2008
Erträge	156,6	164,2
Aufwendungen	323,5	106,6

Die Erträge, insbesondere für erzielte Umsatzerlöse, und Aufwendungen, insbesondere für Produkt- und Materialeinkäufe, 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 Verbindlichkeiten gegenüber diesen Unternehmen werden in der Bilanz ausgewiesen.

Bezüglich der Transaktionen mit dem Continental Pension Trust e.V. im Berichtsjahr verweisen wir auf Kapitel 24.

Die Transaktionen mit der Schaeffler-Gruppe im Berichtsjahr sind der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit zuzurechnen und wurden zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen. Die Erträge im Berichtsjahr beliefen sich auf 8,7 Mio €, die Aufwendungen auf 66,3 Mio €.

Investorenvereinbarung
Am 20. August 2008 hat die Continental AG eine weitreichende Investorenvereinbarung mit der Schaeffler KG sowie Frau Maria-Elisabeth Schaeffler und Herrn Georg Schaeffler abgeschlossen. Es handelt sich um eine unbefristete Vereinbarung, die frühestens im Frühjahr 2014 gekündigt werden kann und umfangreiche Regelungen zum Schutz der Interessen der Continental AG, ihrer Aktionäre, Mitarbeiter und Kunden enthält. Garant für die Einhaltung der Verpflichtungen der Schaeffler-Gruppe im Interesse der Stakeholder der Continental AG ist Herr Bundeskanzler a. D. Dr. Gerhard Schröder.

Im Zusammenhang mit der Beeinträchtigung der US-amerikanischen Verlustvorträge ist im Januar 2009 ein Anspruch der Continental AG in Höhe von 20,0 Mio € gegenüber der Schaeffler KG verbucht worden, der als freiwillige Einzahlung in die Kapitalrücklage gezeigt wird. Zudem leistete die Schaeffler KG im Berichtszeitraum eine weitere freiwillige Einzahlung in Höhe von 3,7 Mio € in die Kapitalrücklage der Continental AG nach § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB.

Mitteilungen nach dem Wertpapierhandelsgesetz
Im Geschäftsjahr 2009 erhielten wir Mitteilungen von verschiedenen Investoren bezüglich des Über- bzw. Unterschreitens von Schwellenwerten gemäß § 21 Wertpapierhandelsgesetz (WpHG). Nachfolgende Erläuterungen geben jeweils den letzten Stand der nach WpHG mitteilungspflichtigen Schwellenwertüber- bzw. Unterschreitungen wieder.

Am 13. Januar 2009 wurde uns mitgeteilt, dass

- der Stimmrechtsanteil der Schaeffler KG, Herzogenaurach, am 8. Januar 2009 die Schwelle von 20, 25 und 30 % der Stimmrechte an der Continental AG überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 49,9 % beträgt.
- der Stimmrechtsanteil der INA-Holding Schaeffler KG, Herzogenaurach, am 8. Januar 2009 die Schwelle von 20, 25 und 30 % der Stimmrechte an der Continental AG überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 49,9 % beträgt. Die Zurechnung erfolgt gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG.
- der Stimmrechtsanteil der Schaeffler Holding LP, Dallas, USA am 8. Januar 2009 die Schwelle von 20, 25 und 30 % der Stimmrechte an der Continental AG überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 49,9 % beträgt. Die Zurechnung erfolgt gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG.
- der Stimmrechtsanteil von Frau Maria-Elisabeth Schaeffler, Deutschland, am 8. Januar 2009 die Schwelle von 20, 25 und 30 % der Stimmrechte an der Continental AG überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 49,9 % beträgt. Die Zurechnung erfolgt gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG.
- der Stimmrechtsanteil von Herrn Georg F.W. Schaeffler, USA, am 8. Januar 2009 die Schwelle von 20, 25 und 30 % der Stimmrechte an der Continental AG überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 49,9 % beträgt. Die Zurechnung erfolgt gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG.

Am 9. Januar 2009 erhielten wir die Mitteilung, dass verschiedene verbundene bzw. assoziierte Unternehmen der Bank of America Corporation, Wilmington, USA, und zwar verbundene bzw. assoziierte Unternehmen der Merrill Lynch & Co., Inc, Wilmington, USA am 6. Januar 2009 die Stimmrechtsanteile der Gesellschaften jeweils die Schwellen von 3, 5, 10 und 15 % überschritten haben. Mit gleicher Mitteilung wurden wir in Kenntnis gesetzt, dass am 8. Januar 2009 die Stimmrechtsanteile der Gesellschaften jeweils die Schwellen von 3, 5, 10 und 15 % unterschritten haben und zu diesem Zeitpunkt 0 % betragen haben.

Am 12. Januar 2009 hat uns B. Metzler seel. Sohn & Co. Holding AG, Frankfurt am Main, mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Continental AG am 8. Januar 2009 die Schwelle von 5, 10 und 15 % überschritten hat und an diesem Tag 19,5 % beträgt. Der Gesellschaft sind diese Stimmrechte nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG von der B. Metzler seel. Sohn & Co. KGaA zuzurechnen. Vorherige Mitteilungen sind uns am 5. Januar und am 7. Januar 2009 zugegangen.

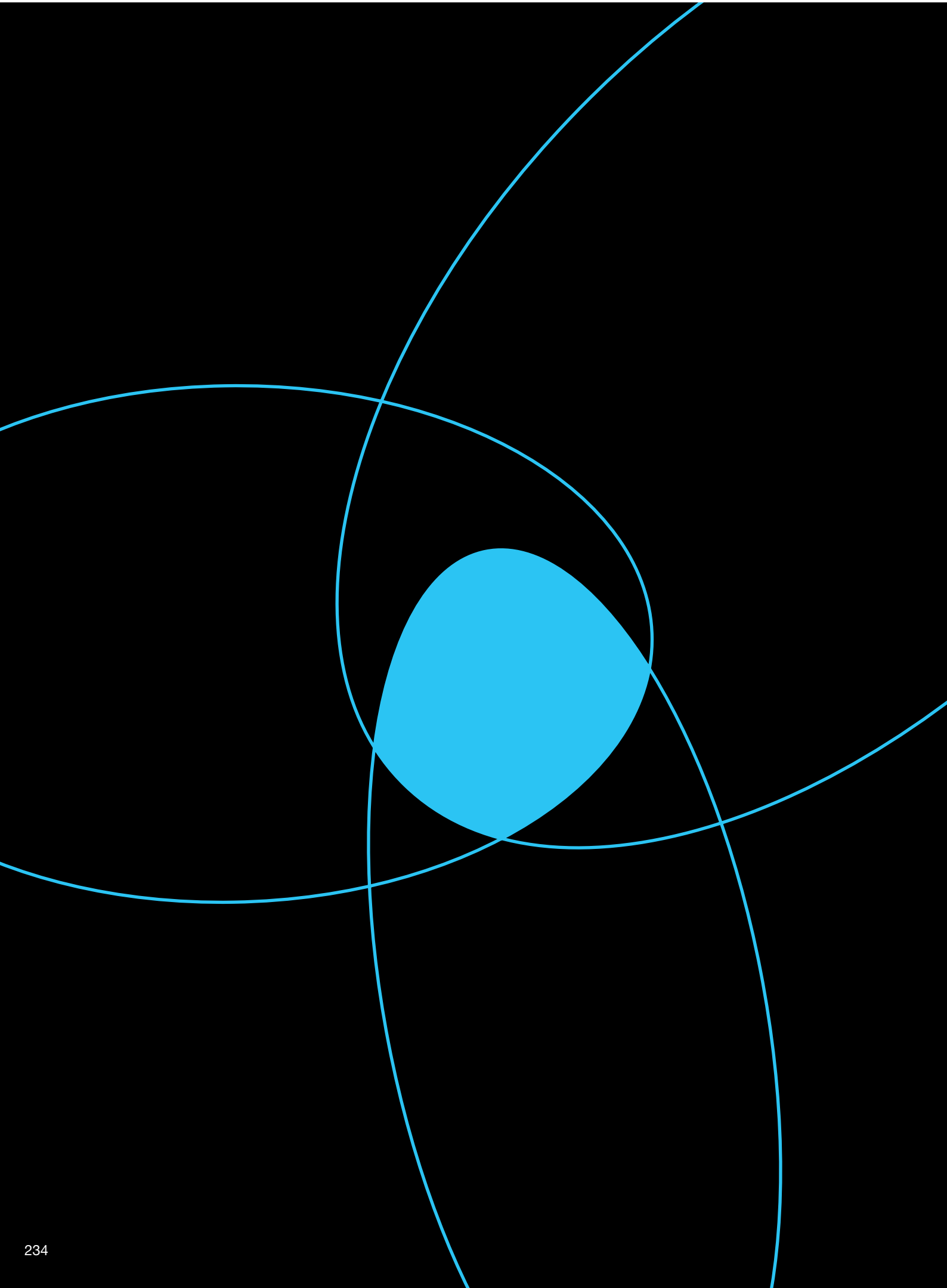
Am 20. November 2009 erhielten wir die Mitteilung, dass der Stimmrechtsanteil der Sal. Oppenheim jr. & Cie. KGaA, Köln, am 19. November 2009 die Schwellen von 3, 5, 10 und 15 % unterschritten hat und an diesem Tag 0 % betrug. Der Stimmrechtsanteil der Sal. Oppenheim jr. & Cie. KGaA, Köln, wird gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG der Sal. Oppenheim jr. & Cie. S.C.A., Luxemburg, Luxemburg, zugerechnet. Entsprechende Mitteilung des Überschreitens der Schwellenwerte von 3, 5, 10 und 15 % erreichten uns am 7. Januar 2009 sowie am 12. Januar 2009.

Der Stimmrechtsanteil der M.M.Warburg & CO KGaA, Hamburg, an der Continental AG hat am 19. November 2009 die Schwellen von 3, 5, 10 und 15 % überschritten und hat an diesem Tag 19,5 % betragen. Sämtliche dieser Stimmrechte sind der M.M.Warburg & CO Gruppe (GmbH & Co.) KGaA nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG über die M.M.Warburg & CO KGaA zuzurechnen. Entsprechende Mitteilungen sind uns am 20. November und 23. November 2009 zugegangen.

Die Mitglieder des Vorstands besaßen im Jahr 2009 und bis einschließlich 8. Februar 2010 Aktien mit einem Anteil von insgesamt weniger als 1 % am Grundkapital der Gesellschaft. Den am 5. Februar 2009 neu zu Mitgliedern des Aufsichtsrats bestellten Frau Maria-Elisabeth Schaeffler und Herrn Georg F.W. Schaeffler waren laut Stimmrechtsmitteilung vom 13. Januar 2009 Aktien mit einem Anteil von 49,9 % am stimmberechtigten Grundkapital der Gesellschaft zuzurechnen. Die übrigen Mitglieder des Aufsichtsrats besaßen im Jahr 2009 und bis einschließlich 8. Februar 2010 Aktien mit einem Anteil von insgesamt weniger als 1 % am Grundkapital der Gesellschaft. Im Geschäftsjahr 2009 hat die Continental AG gemäß § 15 a WpHG mitgeteilt, dass die Mitglieder des Vorstands sowie die Mitglieder des Aufsichtsrats und deren nahestehende Personen keine Aktientransaktionen vorgenommen haben.

40. Deutscher Corporate Governance Kodex/Erklärung nach § 161 AktG

Die nach § 161 des Aktiengesetzes vorgeschriebene Erklärung wurde von Vorstand und Aufsichtsrat am 19. Oktober 2009 abgegeben und ist den Aktionären auf unserer Internetseite zugänglich gemacht: www.continental-corporation.com.



Weitere Informationen

236 Bilanzeid
237 Mandate des Vorstands
239 Mandate des Aufsichtsrats
242 Zehnjahresübersicht – Konzern
243 Ausgewählte finanzwirtschaftliche Begriffe
246 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 8. Februar 2010

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:

Dr. Elmar Degenhart
Vorsitzender
Unternehmenskommunikation
Qualität und Umwelt Konzern
ContiTech AG, Hannover* (Vorsitzender)
(seit 30. Oktober 2009)
Mitglied des Vorstands seit 12. August 2009

Dr. Karl-Thomas Neumann
Vorsitzender
Leiter Automotive Group
Unternehmenskommunikation
ContiTech AG, Hannover* (Vorsitzender)
(bis 30. Oktober 2009), Continental Teves, Inc., Wilmington, Delaware, USA (bis 30. Oktober 2009)*
Mitglied des Vorstands bis 12. August 2009

José A. Avila
Division Powertrain
Mitglied des Vorstands seit 1. Januar 2010

Dr. Ralf Cramer
Division Chassis & Safety
Continental Automotive Corporation, Yokohama, Japan*
Mitglied des Vorstands seit 12. August 2009

Dr. Alan Hippe
Stellvertretender Vorsitzender
Leiter Rubber Group
Division Pkw-Reifen, Finanzen, Controlling, IT, Recht
KION GROUP GmbH, Wiesbaden; Voith AG, Heidenheim); Mandate bis 28. Februar 2009: 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*
Mitglied des Vorstands bis 28. Februar 2009

Helmut Matschi
Division Interior
SAS Autosystemtechnik Verwaltungs GmbH, Karlsruhe; S-Y Systems Technologies Europe GmbH, Regensburg; ERTICO - ITS Europe, Brüssel, Belgien
Mitglied des Vorstands seit 12. August 2009

Dr. Hans-Joachim Nikolin
Nfz-Reifen, Einkauf Konzern
TÜV Hannover/Sachsen-Anhalt e.V., Hannover; 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*; Matador RU Slovshintrade Z.A.O., Omsk, Russland*

Wolfgang Schäfer
Finanzen, Controlling, IT und Recht
Mitglied des Vorstands seit 1. Januar 2010

Nikolai Setzer
Division Pkw-Reifen
Mitglied des Vorstands seit 12. August 2009

Heinz-Gerhard Wente
Division ContiTech
Personal, Arbeitsdirektor
Benecke-Kaliko AG, Hannover* (stell. Vorsitzender); ContiTech Antriebssysteme GmbH, Hannover* (Vorsitzender); ContiTech Elastomer Beschichtungen GmbH, Hannover* (stellv. Vorsitzender); ContiTech Fluid Automotive GmbH, Hamburg* (stellv. Vorsitzender); ContiTech Luftfedersysteme GmbH, Hannover* (Vorsitzender); ContiTech MGW GmbH, Hann. Münden* (stellv. Vorsitzender); ContiTech Schlauch GmbH, Hannover* (Vorsitzender); ContiTech Techno-Chemie GmbH, Karben* (Vorsitzender); ContiTech Transportbandsysteme GmbH, Hannover* (stellv. Vorsitzender); ContiTech Vibration Control GmbH, Hannover* (Vorsitzender); Phoenix Compounding Technology GmbH, Hamburg* (stellv. Vorsitzender); ContiTech Fluid Shanghai Co. Ltd, Shanghai, China*; ContiTech Grand Ocean Changchun Co. Ltd., Changchun, China*; ContiTech North America, Inc. Wilmington, Delaware, 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:

Prof. Dr. Ing. Wolfgang Reitzle, Vorsitzender (seit 19. Oktober 2009)
Vorsitzender des Vorstands der Linde AG
Deutsche Telekom AG, Bonn (bis Dezember 2009); KION Group GmbH, Wiesbaden (bis Dezember 2009); KION Holding 1 GmbH, Wiesbaden (bis Dezember 2009)
Mitglied des Aufsichtsrats seit 28. September 2009

Dr. Hubertus von Grünberg, Vorsitzender (bis 6. März 2009)
Mitglied verschiedener Aufsichtsräte
Allianz Versicherungs-AG, München; Deutsche Telekom AG, Bonn; ABB Ltd., Zürich, Schweiz (Präsident des Verwaltungsrats); Schindler Holding AG, Hergiswil, Schweiz
Mitglied des Aufsichtsrats bis 6. März 2009

Rolf Koerfer, Rechtsanwalt, Vorsitzender (27. März bis 19. Oktober 2009)
Rechtsanwalt
GLOBALE Rückversicherungs-AG, Köln
Mitglied des Aufsichtsrats seit 5. Februar 2009

Werner Bischoff*, stellv. Vorsitzender
Gewerkschaftssekretär der IG Bergbau, Chemie, Energie
Evonik Degussa GmbH, Essen; Evonik Industries AG, Essen; RWE AG, Essen; RWE Dea AG, Hamburg; RWE Power AG, Essen

Dr. h. c. Manfred Bodin, Mitglied verschiedener Aufsichtsräte
VHV Holding AG, Hannover
Mitglied des Aufsichtsrats bis 23. April 2009

Dr. Diethart Breipohl, Mitglied verschiedener Aufsichtsräte
Crédit Lyonnais, Paris, Frankreich
Mitglied des Aufsichtsrats bis 23. April 2009

Michael Deister*, Vorsitzender des Betriebsrats Werk Stöcken und stellv. Vorsitzender des Konzernbetriebsrats

Dr. Gunter Dunkel
Vorstandsvorsitzender der Norddeutsche Landesbank Girozentrale
Bremer Landesbank Kreditanstalt Oldenburg Girozentrale, Bremen**; DekaBank Deutsche Girozentrale, Frankfurt/Main; Deutsche Hypothekenbank AG, Hannover (Vorsitzender)**; Joh. Berenberg, Gossler Co. KG, Hamburg; LHI Leasing GmbH, Pullach (stellv. Vorsitzender); Norddeutsche Landesbank Luxembourg S.A., Luxemburg (Vorsitzender)**; Skandifinanz Bank AG, Zürich, Schweiz (Präsident des Verwaltungsrats)**
Mitglied des Aufsichtsrats seit 23. April 2009

Hans Fischl*
Betriebsratsvorsitzender Standort Regensburg, Gesamtbetriebsratsvorsitzender der Continental Automotive GmbH und Mitglied des Konzernbetriebsrats der Continental AG
Continental Automotive GmbH, Regensburg**
Mitglied des Aufsichtsrats seit 23. April 2009

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)**; TUI Cruises, Hamburg (Mitglied des Gesellschafterausschusses); Volkswagen AG, Wolfsburg; Preussag North America, Inc., Atlanta, USA (Chairman)**; TUI China Travel Co., Ltd., Beijing, China**; TUI Travel PLC, London (non-executive Chairman)**
Mitglied des Aufsichtsrats bis 15. September 2009

Dr. Jürgen Geißinger, Vorsitzender der Geschäftsleitung der INA-Holding Schaeffler KG, Herzogenaurach
MTU Aero Engines Holding AG, München; MTU Aero Engines GmbH, München; Schaeffler Group USA Inc., Fort Mill, South Carolina, USA**; Schaeffler Holding (China) Co. Ltd., Changsa, China**
Mitglied des Aufsichtsrats seit 5. Februar 2009

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 (bis Dezember 2009); Heliad Equity Partners GmbH & Co. KGaA, Frankfurt/Main (seit Februar 2009), SMS GmbH, Düsseldorf; 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

**Jörg Köhlinger*
Gewerkschaftssekretär des IG Metall-Bezirks Frankfurt und Beauftragter der IG Metall für den Konzernbetriebsrat, den Gesamtbetriebsrat Continental Teves sowie die AG der Gesamtbetriebsräte Continental Teves, Temic und Automotive**
Rasselstein GmbH, Andernach
Mitglied des Aufsichtsrats seit 23. April 2009

**Prof. Dr. Klaus Mangold
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Rothschild GmbH**
Leipziger Messe GmbH, Leipzig; Metro AG, Düsseldorf; Rothschild GmbH, Frankfurt/Main (Vorsitzender); TUI AG, Hannover (seit Januar 2010); Universitätsklinikum Freiburg, Freiburg; Alstom S.A., Paris, Frankreich; Magna International Inc., Canada (bis Mai 2009); The Chubb Group of Insurance Companies, New York, USA
Mitglied des Aufsichtsrats seit 23. April 2009

Hartmut Meine*, Bezirksleiter des IG Metall Bezirks Niedersachsen und Sachsen-Anhalt
KME Germany AG, Osnabrück; Volkswagen AG Wolfsburg (seit Januar 2009)

Dirk Nordmann*, Betriebsratsvorsitzender Werk Vahrenwald, ContiTech Antriebssysteme GmbH

Jan P. Oosterveld, Mitglied verschiedener Aufsichtsräte
Atos Origin S.A., Paris, Frankreich; Barco NV, Kortrijk, Belgien; Candover Investments Plc, London, Großbritannien (seit Oktober 2008); Cookson Group Plc, London, Großbritannien; Crucell NV, Leiden, Niederlande (Vorsitzender)
Mitglied des Aufsichtsrats bis 26. Januar 2009

Dr. Thorsten Reese*, Leiter Qualität und Umwelt Konzern

**Klaus Rosenfeld
Finanzvorstand der Schaeffler Gruppe
Mitglied des Aufsichtsrats seit 23. April 2009**

**Georg F. W. Schaeffler, Gesellschafter der Schaeffler Gruppe, Herzogenaurach
Mitglied des Aufsichtsrats seit 5. Februar 2009**

Maria-Elisabeth Schaeffler, Gesellschafterin der Schaeffler Gruppe, Herzogenaurach
Österreichische Industrieholding AG, Wien, Österreich
Mitglied des Aufsichtsrats seit 5. Februar 2009

Jörg Schönfelder*, Betriebsratsvorsitzender Werk Korbach

**Jörg Schustereit*, Betriebsratsvorsitzender Werk Northeim, ContiTech Transportbandsysteme GmbH
Mitglied des Aufsichtsrats bis 23. April 2009**

Fred G. Steingraber, Chairman Emeritus A.T. Kearney, USA, Chairman Board Advisors, USA, Chairman and CEO A.T. Kearney, USA, Retired
Diamond Hill Financial Trends Fund, Columbus, Ohio, USA; Elkay Manufacturing, Oak Brook, Illinois, USA; 3i plc, London, Großbritannien
Mitglied des Aufsichtsrats bis 26. Januar 2009

**Prof. Dr. h. c. Jürgen Stockmar, Geschäftsführer der Magna Education and Research GmbH & Co KG, Oberwaltersdorf, Österreich
Mitglied des Aufsichtsrats bis 25. Januar 2009**

Christian Streiff, Vorsitzender des Vorstands PSA Peugeot Citröen, Paris, Frankreich
ThyssenKrupp AG, Düsseldorf
Mitglied des Aufsichtsrats bis 3. Februar 2009

Dr. Bernd W. Voss, Mitglied verschiedener Aufsichtsräte
Bankhaus Reuschel & Co., München (stellv. Vorsitzender) (bis November 2009); Dresdner Bank AG, Frankfurt/Main (bis Mai 2009); Hapag-Lloyd AG, Hamburg (bis März 2009); Wacker Chemie AG, München; ABB Ltd., Zürich, Schweiz

Dieter Weniger*, Gewerkschaftssekretär der IG Bergbau, Chemie, Energie
Mitglied des Aufsichtsrats bis 23. April 2009

Erwin Wörle*, Betriebsratsvorsitzender Conti Temic microelectronic GmbH, Ingolstadt
Conti Temic microelectronic GmbH, Nürnberg** (stellv. Vorsitzender)

Mitglieder der Ausschüsse des Aufsichtsrats:

1. Präsidialausschuss und Ausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG (Vermittlungsausschuss)
Prof. Dr. Ing. Wolfgang Reitzle (seit 19. Oktober 2009); Dr. Hubertus von Grünberg (bis 6. März 2009); Rolf Koerfer (seit 27. März 2009); Werner Bischoff; Dr. Diethart Breipohl (bis 23. April 2009); Hans Fischl (seit 23. April 2009); Michael Iglhaut (bis 23. April 2009)

2. Prüfungsausschuss
Dr. Bernd W. Voss, Vorsitzender; Michael Deister; Dr. Hubertus von Grünberg (bis 6. März 2009); Dr. Thorsten Reese; Klaus Rosenfeld (seit 23. April 2009)

3. Nomierungsausschuss
Prof. Dr. Ing. Wolfgang Reitzle (seit 19. Oktober 2009); Dr. Hubertus von Grünberg (bis 6. März 2009); Rolf Koerfer (seit 27. März 2009); Dr. Diethart Breipohl (bis 23. April 2009); Maria-Elisabeth Schaeffler (seit 27. März 2009), Dr. Bernd W. Voss

* Vertreter der Arbeitnehmer.
**Konzerngesellschaften im Sinne von § 100 Abs. 2 AktG.

Zehnjahresübersicht – Konzern

		2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000
Bilanz											
Langfristige Vermögenswerte[1]	Mio €	14.724,6	16.348,4	17.383,9	5.877,9	5.193,8	4.953,9	4.835,0	5.102,2	5.424,4	4.718,6
Kurzfristige Vermögenswerte[2]	Mio €	8.324,6	8.339,5	10.353,7	4.975,1	5.353,9	4.742,0	3.463,5	3.094,9	3.570,2	2.896,6
Bilanzsumme	Mio €	23.049,2	24.687,9	27.737,6	10.853,0	10.547,7	9.695,9	8.298,5	8.197,1	8.994,6	7.615,2
Eigenkapital ohne Anteile im Fremdbesitz	Mio €	3.772,6	5.265,4	6.583,2	4.470,8	3.574,2	2.706,2	1.983,2	1.715,2	1.546,7	1.844,1
Anteile in Fremdbesitz	Mio €	289,1	264,5	272,9	239,1	220,8	231,0	151,4	92,2	101,4	145,7
Eigenkapital inklusive Anteile im Fremdbesitz	Mio €	4.061,7	5.529,9	6.856,1	4.709,9	3.795,0	2.937,2	2.134,6	1.807,4	1.648,1	1.989,8
Eigenkapitalquote[3]	in %	17,6	22,4	24,7	43,4	36,0	30,3	23,9	20,9	17,2	24,2
Investitionen[4]	Mio €	860,1	1.595,2	896,9	805,0	871,8	703,0	625,8	620,0	740,8	715,2
Netto-Finanzschulden	Mio €	8.895,5	10.483,5	10.856,4	1.181,0	493,2	881,1	1.168,6	1.899,0	2.601,1	2.017,9
Gearing Ratio	in %	219,0	189,6	158,3	25,1	13,0	30,0	58,9	110,7	168,2	109,4
Gewinn- und Verlustrechnung											
Umsatz	Mio €	20.095,7	24.238,7	16.619,4	14.887,0	13.837,2	12.597,4	11.534,4	11.408,3	11.233,3	10.115,0
Auslandsanteil	in %	71,0	68,5	69,2	67,6	65,8	66,8	67,0	68,4	70,4	68,9
Herstellungskosten[5]	in %	80,0	80,4	75,8	75,3	74,6	75,0	76,5	78,2	82,8	75,6
Forschungs- und Entwicklungskosten[5]	in %	6,7	6,2	5,0	4,5	4,3	4,2	4,3	4,3	4,1	4,1
Vertriebskosten[5]	in %	5,6	4,9	5,5	5,7	6,1	6,2	6,2	6,4	6,3	11,1
Verwaltungskosten[5]	in %	3,0	3,2	2,7	3,0	3,1	3,1	3,3	3,4	3,6	3,7
EBITA	Mio €	- 1.040,4	- 296,2	1.675,8	1.601,9	1.507,1	1.157,4	855,2	694,3	32,8	533,0
EBITA[5]	in %	- 5,2	- 1,2	10,1	10,8	10,9	9,2	7,4	6,1	0,3	5,3
Personalaufwand	Mio €	5.199,8	5.746,3	3.652,7	3.175,2	3.054,3	3.011,7	2.681,8	2.650,2	2.867,8	2.580,8
Abschreibungen[6]	Mio €	2.631,6	3.067,6	814,8	699,6	741,8	667,2	603,1	670,3	891,3	654,7
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	Mio €	- 1.649,2	- 1.123,5	1.020,6	981,9	929,6	716,2	314,0	226,0	- 257,6	204,7
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	in Tsd	133,4	148,4	93,9	81,6	81,1	73,7	66,5	65,1	67,0	63,5

[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 2000 bis 2003 nach US GAAP.

Ausgewählte finanzwirtschaftliche Begriffe

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 als 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 durchschnittlichen operativen Aktiva des Geschäftsjahres multipliziert. Anhand der Veränderung des absoluten Wertbeitrags, gemessen durch Delta CVC, verfolgen wir, inwieweit Managementeinheiten wertschaffend wachsen oder Ressourcen effizienter einzusetzen sind.

Defined Benefit Obligation (DBO). Barwert aller verfallbaren und unverfallbaren erdienten Ansprüche auf 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.

EBITDA. Ergebnis vor Zinsen, Ertragsteuern, Abschreibungen auf Sachanlagen und Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände (earnings before interest, taxes, depreciation and amortization). EBIT vor Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände, d. h. sowohl auf Anlagen und Maschinen als auch auf Firmenwerte übernommener Unternehmen.

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 Netto-Finanzschulden dividiert durch das Eigenkapital ergeben die Gearing Ratio.

Hedgegeschäft. 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.

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.

Netto-Finanzschulden. Die Netto-Finanzschulden 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 abzüglich Passiva der Bilanz ohne Berücksichtigung der Nettofinanzverschuldung sowie diskontierter Wechsel aus Lieferungen und Leistungen, der latenten Steuern und Ertragsteuerforderungen und -verbindlichkeiten sowie anderer finanzieller Vermögenswerten und Schulden.

Operating Leasing. Eine Form des Leasing, die der Miete weitgehend ähnlich ist. Die bilanzielle Zurechnung und Aktivierung des Leasingobjekts erfolgt beim Leasinggeber.

PPA. Purchase Price Allocation (Kaufpreisallokation). Aufteilung des Kaufpreises im Rahmen eines Unternehmenserwerbs auf die identifizierten Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden. Nachträgliche Eröffnungsbilanzanpassungen – resultierend aus Unterschieden zwischen vorläufigen und finalen Zeitwerten zum Erstkonsolidierungszeitpunkt – werden als „PPA Anpassung" berücksichtigt.

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 durchschnittlichen operativen Aktiva des Geschäftsjahres.

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. 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. Sofern 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

2010	
Jahrespressekonferenz	23. Februar
Analystenkonferenz	23. Februar
Hauptversammlung	28. April
Zwischenbericht zum 31. März 2010	4. Mai
Halbjahresfinanzbericht zum 30. Juni 2010	29. Juli
Zwischenbericht zum 30. September 2010	3. November

2011	
Jahrespressekonferenz	Februar
Analystenkonferenz	Februar
Hauptversammlung	April
Zwischenbericht zum 31. März 2011	April
Halbjahresfinanzbericht zum 30. Juni 2011	Juli
Zwischenbericht zum 30. September 2011	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 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

ClimatePartner°
klimaneutral gedruckt

Continental Aktiengesellschaft, Postfach 169, 30001 Hannover
Vahrenwalder Straße 9, 30165 Hannover
Telefon +49 511 938 - 01, Telefax +49 511 938 - 8 17 70, mailservice@conti.de, www.continental-corporation.com

Die Continental AG ist ein Offizieller Sponsor der FIFA Fussball-Weltmeisterschaft Südafrika 2010™.