

# Lagebericht

Der nachfolgende Lagebericht ist ein zusammengefasster Lagebericht i. S. d. § 315 Abs. 5 HGB, da die künftigen Chancen und Risiken des Continental-Konzerns und der Muttergesellschaft, der Continental AG, untrennbar miteinander verbunden sind.

25

## Lagebericht

<b>Ausgewählte finanzwirtschaftliche Begriffe</b>	<b>26</b>	<b>Risiko- und Chancenbericht</b>	<b>76</b>
<b>Unternehmensprofil</b>	<b>28</b>	<b>Continental's internes Kontroll- und Risikomanagementsystem</b>	<b>76</b>
<b>Konzernstruktur</b>	<b>28</b>	<b>Wesentliche Risiken</b>	<b>81</b>
<b>Konzernstrategie</b>	<b>31</b>	Finanzrisiken	81
<b>Unternehmenssteuerung</b>	<b>34</b>	Marktrisiken	82
<b>Nachhaltigkeitsmanagement</b>	<b>37</b>	Operative Risiken	83
<b>Forschung und Entwicklung</b>	<b>39</b>	Rechtliche, steuerliche und umweltbezogene Risiken	85
<b>Wirtschaftsbericht</b>	<b>43</b>	<b>Wesentliche Chancen</b>	<b>88</b>
<b>Rahmenbedingungen</b>	<b>43</b>	<b>Aussage zur Gesamtrisiko- und Gesamtchancensituation</b>	<b>89</b>
Gesamtwirtschaftliche Entwicklung	43	<b>Prognosebericht</b>	<b>90</b>
Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen und Absatzregionen	43	<b>Künftige Rahmenbedingungen</b>	<b>90</b>
Entwicklung der Rohstoffmärkte	44	Prognose der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung	90
<b>Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage</b>	<b>46</b>	Prognose der Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen und Absatzregionen	90
Ertragslage	47	<b>Ausblick des Continental-Konzerns</b>	<b>92</b>
Finanzlage	53	<b>Nachhaltigkeitsbericht</b>	<b>95</b>
Vermögenslage	55	<b>Einleitung</b>	<b>95</b>
<b>Entwicklung der Unternehmensbereiche</b>	<b>59</b>	<b>Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung</b>	<b>95</b>
Automotive	59	<b>Allgemeine Angaben</b>	<b>97</b>
Tires	62	<b>Umweltinformationen</b>	<b>118</b>
ContiTech	64	<b>Informationen zu sozialen Aspekten</b>	<b>170</b>
Contract Manufacturing	67	<b>Informationen zur Governance</b>	<b>205</b>
<b>Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf und zur Lage des Konzerns</b>	<b>69</b>	<b>Übersichten und Indexe</b>	<b>211</b>
<b>Die Continental AG – Kurzfassung nach HGB</b>	<b>70</b>		
<b>Sonstige Angaben</b>	<b>73</b>		
<b>Abhängigkeitsbericht</b>	<b>73</b>		
<b>Ergänzende Angaben und Erläuterungen gemäß § 289a und § 315a HGB</b>	<b>73</b>		
Vergütung des Vorstands	74		
<b>Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB</b>	<b>75</b>		

# Ausgewählte finanzwirtschaftliche Begriffe

## Die nachfolgenden ausgewählten finanzwirtschaftlichen Begriffe gelten für den Lagebericht und den Konzernabschluss.

**American Depositary Receipts (ADRs).** ADRs sind Hinterlegungsscheine, die das Eigentum an Aktien verbriefen. Sie können sich auf eine, mehrere Aktien oder auch nur auf einen Aktienbruchteil beziehen und werden an US-amerikanischen Börsen stellvertretend für die ausländischen bzw. nicht an US-amerikanischen Börsen zugelassenen Aktien gehandelt.

**Ausschüttungsquote.** Die Ausschüttungsquote ergibt sich aus dem Verhältnis der Dividende für das Geschäftsjahr zum Ergebnis pro Aktie.

**Bereinigte EBIT-Marge.** Die bereinigte EBIT-Marge entspricht dem EBIT bereinigt in Prozent des bereinigten Umsatzes. Die bereinigte EBIT-Marge wird berichtet, um die operative Ertragskraft durch die Eliminierung von Sondereinflüssen auch zwischen den Perioden vergleichen zu können und zudem einen Vergleich unterschiedlicher Einheiten aufgrund der Verwendung eines prozentualen Wertes zu ermöglichen.

**Bruttoinlandsprodukt (BIP).** Das Bruttoinlandsprodukt ist ein Maß für die wirtschaftliche Leistung einer Volkswirtschaft und gibt den Wert aller Güter und Dienstleistungen an, die in einem Jahr innerhalb der Landesgrenzen erwirtschaftet werden.

**Capital Employed.** Das betrieblich gebundene Kapital bezeichnet die Mittel, die zur Erzielung des Umsatzes im Unternehmen eingesetzt werden.

**Cash Conversion Ratio.** Verhältnis des Free Cashflow bereinigt zum Konzernergebnis, das den Anteilseignern zuzurechnen ist.

**Continental Value Contribution (CVC).** Der CVC stellt den absoluten Wertbeitrag sowie als Delta CVC die Veränderung des absoluten Wertbeitrags im Vergleich zum Vorjahr dar. Anhand des Delta CVC verfolgen wir, inwieweit operative Unternehmenseinheiten wertschaffend wachsen oder Ressourcen effizienter einsetzen.

Zur Berechnung des CVC wird der durchschnittliche gewichtete Kapitalkostensatz (WACC) von der Kapitalrendite (ROCE) subtrahiert und mit den durchschnittlichen operativen Aktiva des Geschäftsjahres multipliziert. Der für den Continental-Konzern errechnete WACC entspricht der geforderten Mindestverzinsung. Der Kapitalkostensatz wird als gewichteter Durchschnittskostensatz aus Eigen- und Fremdkapitalkosten ermittelt.

**Derivative Finanzinstrumente.** Hierbei handelt es sich um Geschäfte, mit denen Zins- und/oder Währungsrisiken gesteuert werden.

**EBIT.** EBIT ist definiert als Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern. Das EBIT wird als Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verstanden und zur Beurteilung der operativen Ertragskraft herangezogen.

**EBIT bereinigt.** EBIT bereinigt ist definiert als EBIT, bereinigt um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA), Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte. Sondereffekte umfassen:

- › Wertminderungen auf Goodwill, sonstige immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
- › Aufwendungen und Erträge aus Restrukturierungsmaßnahmen
- › restrukturierungsbezogene Belastungen
- › Abfindungen
- › Veräußerungsgewinne und -verluste aus Abgängen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen
- › sonstige wesentliche Sondersachverhalte aus außergewöhnlichen Ereignissen. Diese umfassen Einmaleffekte aus Akquisitionen und Verkäufen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen oder wesentliche Veränderungen der Unternehmensstruktur (Integrationskosten, Ausgliederungskosten, negativer Goodwill, Kaufpreizrückerstattungen, Bewertungseffekte).

Das EBIT bereinigt wird berichtet, um die operative Ertragskraft durch die Eliminierung von Sondereinflüssen auch zwischen den Perioden vergleichen zu können.

**EBITDA.** EBITDA ist definiert als die Summe aus EBIT und Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte (ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen) sowie Wertminderungen. Die Kennzahl wird zur Beurteilung der operativen Ertragskraft herangezogen.

**Finanzergebnis.** Das Finanzergebnis ist definiert als Summe aus Zinserträgen, Zinsaufwendungen, Effekten aus Währungsumrechnung (resultierend aus Finanzgeschäften) sowie Effekten aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Bewertungseffekten. Das Finanzergebnis wird als Ergebnis aus Finanzierungsaktivitäten verstanden.

**Forschungs- und Entwicklungskosten (netto).** Forschungs- und Entwicklungskosten (netto) sind definiert als Aufwand für Forschung und Entwicklung abzüglich Erstattungen und Zuschüssen, die wir in diesem Zusammenhang erhalten.

**Free Cashflow.** Der Free Cashflow bzw. der Cashflow vor Finanzierungstätigkeit ist definiert als die Summe aus Mittelzufluss bzw. Mittelabfluss aus laufender Geschäftstätigkeit sowie Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit. Der Free Cashflow wird zur Beurteilung der finanziellen Leistungsfähigkeit herangezogen.

**Free Cashflow bereinigt.** Der Free Cashflow bereinigt ist definiert als Free Cashflow, bereinigt um Akquisitionen und Desinvestitionen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen. Der Free Cashflow bereinigt wird berichtet, um die finanzielle Leistungsfähigkeit durch die Eliminierung von Sondereinflüssen auch zwischen den Perioden vergleichen zu können.

**Gearing Ratio.** Die Gearing Ratio, auch Verschuldungsgrad genannt, ist definiert als Netto-Finanzschulden dividiert durch das Eigenkapital. Diese Kennzahl wird zur Beurteilung der Finanzierungsstruktur herangezogen.

**Hedging.** Absichern einer Transaktion gegen Risiken wie beispielsweise Wechselkursschwankungen durch Abschluss eines gegenläufigen Sicherungsgeschäfts, gewöhnlich in der Form eines Termingeschäfts.

**IAS.** International Accounting Standards. Internationale Rechnungslegungsstandards, entwickelt und verabschiedet vom IASB.

**IASB.** International Accounting Standards Board. Unabhängiges Standardisierungsgremium.

**IFRIC.** International Financial Reporting Interpretations Committee (Vorgänger des IFRS IC).

**IFRS.** International Financial Reporting Standards. Der Begriff IFRS bezeichnet die internationalen Rechnungslegungsstandards, die vom IASB entwickelt und verabschiedet werden. In einem weiten Sinne umfasst die Bezeichnung auch die IAS, die Interpretationen des IFRS IC bzw. des Vorgängers IFRIC sowie die des ehemaligen SIC.

**IFRS IC.** International Financial Reporting Standards Interpretations Committee.

**Kapitalrendite (ROCE).** Die Kapitalrendite (Return On Capital Employed, ROCE) ist definiert als das Verhältnis von EBIT zu durchschnittlichen operativen Aktiva des Geschäftsjahres. Die Kapitalrendite (ROCE) entspricht der Verzinsung des betrieblich gebundenen Kapitals und wird zur Beurteilung der Profitabilität und Effizienz des Unternehmens herangezogen.

**Konsolidierungskreisveränderungen.** Die Konsolidierungskreisveränderungen beinhalten Zu- und Abgänge im Rahmen von Share und Asset Deals sowie weiterer Transaktionen. Dabei werden Zugänge im Berichtsjahr und Abgänge in der Vergleichsperiode bereinigt.

**Netto-Finanzschulden.** Die Netto-Finanzschulden ergeben sich aus dem Saldo der zinspflichtigen bilanzierten finanziellen Verbindlichkeiten, der beizulegenden Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente, der flüssigen Mittel sowie der sonstigen verzinslichen Anlagen. Die Kennzahl ist Basis für die Berechnung von Kennzahlen der Kapitalstruktur.

**Operative Aktiva.** Als operative Aktiva gelten die Aktiva abzüglich Passiva der Bilanz ohne Berücksichtigung der Netto-Finanzschulden sowie Verkäufe von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, latenter Steuern und Ertragsteuerforderungen und -verbindlichkeiten sowie anderer finanzieller Vermögenswerte und Schulden. Durchschnittliche operative Aktiva werden aus den Quartalsstichtagen berechnet und entsprechen in unserer Definition dem Capital Employed.

**Organisches Umsatzwachstum.** Das organische Umsatzwachstum bezeichnet die Umsatzentwicklung einer Einheit bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkurseffekte und beschreibt damit die Entwicklung aus eigener Kraft heraus.

**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 auch als PPA 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.** Siehe Kapitalrendite (ROCE).

**SIC.** Standing Interpretations Committee (Vorgänger des International Financial Reporting Interpretations Committee, IFRIC).

**Steuerquote.** Diese Kennzahl gibt das Verhältnis von Steuern vom Einkommen und vom Ertrag zum Ergebnis vor Ertragsteuern an und erlaubt damit eine Abschätzung der steuerlichen Belastung des Unternehmens.

**Umsatz bereinigt.** Als Umsatz bereinigt wird der Umsatz korrigiert um Konsolidierungskreisveränderungen bezeichnet.

**Unbeschränkt verfügbare flüssige Mittel.** Ausgehend von den flüssigen Mitteln werden die flüssigen Mittel in Abzug gebracht, die nachfolgend beschriebenen Beschränkungen unterliegen. Diese umfassen verpfändete Beträge sowie Guthaben in Ländern mit devisenrechtlichen Beschränkungen oder anderweitig erschwertem Zugang zu Liquidität. Steuern, die auf den Transfer von Geldvermögen von einem Land in ein anderes zu entrichten sind, werden im Regelfall nicht als eine Beschränkung der flüssigen Mittel verstanden.

**Währungsswap.** Tausch von Kapitalbeträgen in unterschiedlichen Währungen. Diese werden z. B. bei der Emission von Anleihen eingesetzt, bei denen die Emissionswährung nicht der funktionalen Währung des Emittenten entspricht.

**Weighted Average Cost of Capital (WACC).** Der durchschnittliche gewichtete Kapitalkostensatz, bestehend aus der anteiligen Verzinsung des Fremd- sowie des Eigenkapitals.

**Working Capital.** Das Working Capital ist definiert als Vorräte zuzüglich operativer Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und abzüglich operativer Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Forderungsverkäufe sind darin nicht enthalten.

**Zinsswap.** Ein Zinsswap ist der Austausch von Zinszahlungen zwischen zwei Partnern. Dadurch können z. B. variable Zinssätze in feste getauscht werden oder umgekehrt.

# Unternehmensprofil

## Konzernstruktur

### Automotive, Tires und ContiTech: die drei starken Säulen des Continental-Konzerns.

#### Organisationsstruktur

Der Continental-Konzern gliedert sich in die vier Unternehmensbereiche Automotive, Tires, ContiTech und Contract Manufacturing. Diese umfassen seit dem 1. November 2024 insgesamt 15 Geschäftsfelder.

Produktanforderungen, Markttrends, Kundengruppen und Distributionskanäle sind die Grundlage für die Zuordnung zu einem Unternehmensbereich bzw. zu einem Geschäftsfeld mit durchgängiger Geschäftsverantwortung einschließlich der Ergebnisverantwortung.

#### Geschäftsverantwortung

Die Gesamtverantwortung für die Geschäftsleitung trägt der Vorstand der Continental Aktiengesellschaft (AG). Die Unternehmensbereiche Automotive, Tires und ContiTech sind im Vorstand vertreten.

Die Unternehmensfunktionen der Continental AG werden durch den Vorstandsvorsitzenden, den Finanzvorstand sowie die Personalvorständin vertreten. Sie übernehmen die unternehmensbereichsübergreifenden Funktionen für die Steuerung des Konzerns. Dazu gehören insbesondere die Bereiche Finance and Controlling, Integrity and Law, Compliance, Internal Audit, Quality Management, Human Relations, Sustainability, IT und Group Purchasing.

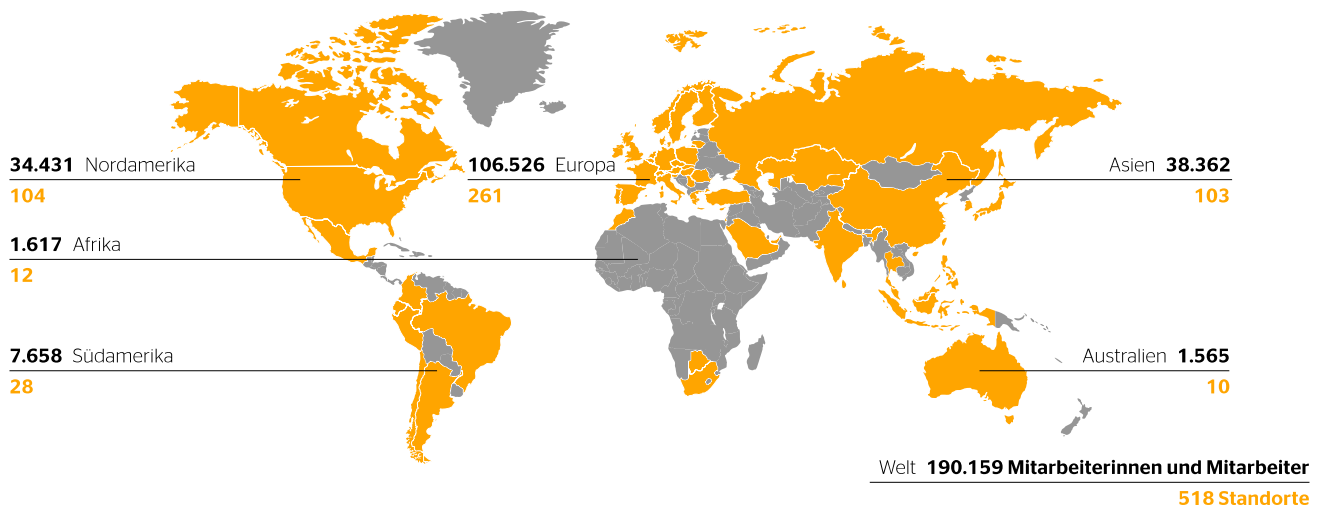
#### Kundenstruktur

Die Automobilindustrie – mit Ausnahme des Ersatzgeschäfts – bildet mit einem Anteil von 62 % am Konzernumsatz unseren bedeutendsten Kundenkreis. Besonders wichtig ist diese Industrie für das Wachstum des Unternehmensbereichs Automotive. Im Unternehmensbereich Tires dominiert das Reifenersatzgeschäft mit dem Handel und den Endverbrauchern. Die Energie-, Land- und Bauwirtschaft sowie Interior Design bilden zusammen mit dem Automobilindustrie- und Ersatzgeschäft den Kundenstamm im Unternehmensbereich ContiTech. Im Unternehmensbereich Contract Manufacturing stellt die Schaeffler Gruppe bzw. Vitesco Technologies (bis zu dem Zusammenschluss am 1. Oktober 2024) den einzigen Kunden dar.

#### Gesellschaften und Standorte

Die Continental AG ist die Muttergesellschaft des Continental-Konzerns. Dieser umfasst neben der Continental AG 477 Gesellschaften einschließlich nicht beherrschter Unternehmen. Das Continental-Team besteht aus 190.159 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an insgesamt 518 Standorten für Produktion, Forschung und Entwicklung sowie Verwaltung in 55 Ländern und Märkten. Hinzu kommen Vertriebsstandorte mit 848 eigenen Reifenfachgeschäften und insgesamt rund 5.600 Franchisebetrieben sowie Betrieben mit Continental-Markenauftritt.

### 518 Standorte in 55 Ländern und Märkten



## Konzernstruktur 2024 im Überblick

### Continental-Konzern

Automotive	Tires	ContiTech	Contract Manufacturing
<p>Der <b>Unternehmensbereich Automotive</b> umfasst Technologien für Sicherheits-, Brems-, Fahrwerk- sowie Bewegungs- und Bewegungskontrollsysteme. Innovative Lösungen für das assistierte und automatisierte Fahren, Anzeige- und Bedientechnologien sowie Kameralösungen für den Innenraum gehören ebenso zum Portfolio wie intelligente Informations- und Kommunikationstechnik rund um Mobilitätsdienstleistungen für Flottenbetreiber und Nutzfahrzeughersteller. Umfassende Aktivitäten rund um Fahrzeugvernetzung, -architektur und -elektronik bis hin zu Hochleistungscomputern und Softwarelösungen ergänzen das Angebot.</p> <p>Der Unternehmensbereich gliedert sich seit dem 1. November 2024 in vier Geschäftsfelder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Architecture and Network Solutions (vormals Architecture and Networking)</li> <li>&gt; Autonomous Mobility</li> <li>&gt; Safety and Motion</li> <li>&gt; User Experience</li> </ul> <p>Das vormals bestehende Geschäftsfeld Software and Central Technologies wurde zum 1. November 2024 innerhalb des Unternehmensbereichs Automotive aufgeteilt.</p> <p>Der <b>Unternehmensbereich Tires</b> steht mit seinem Premiumportfolio im Pkw-, Lkw-, Bus-, Zweirad- und Spezialreifensegment für innovative Reifenlösungen. Intelligente Produkte und Services rund um den Reifen sowie zur Förderung von Nachhaltigkeit runden das Angebot ab. Für den Fachhandel und Flottenmanager bietet Tires digitale Reifenüberwachungs- und -managementsysteme sowie weitere Dienstleistungen an, die Flotten mobil halten und deren Effizienz erhöhen. Mit seinen Reifen leistet der Unternehmensbereich einen Beitrag zu sicherer, effizienter und umweltfreundlicher Mobilität. Der Umsatz von Tires entfiel im Berichtsjahr zu 24 % auf das Geschäft mit den Fahrzeugherstellern und 76 % auf das Reifenersatzgeschäft. Der Unternehmensbereich gliedert sich in fünf Geschäftsfelder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Original Equipment</li> <li>&gt; Replacement APAC</li> <li>&gt; Replacement EMEA</li> <li>&gt; Replacement The Americas</li> <li>&gt; Specialty Tires</li> </ul>		<p>Der <b>Unternehmensbereich ContiTech</b> erstellt dank seiner Materialkompetenz Lösungen für industrielle Anwendungen aus Kautschuk, Metall und Gewebe. Das breite Portfolio aus Schläuchen, Förderbändern, Luftfedern und Antriebsriemen ist ausgelegt für die teilweise herausfordernden Einsatzbedingungen im industriellen Umfeld. Gleichzeitig bietet ContiTech optisch wie haptisch ansprechende Oberflächenmaterialien für Innenräume in Häusern und Fahrzeugen an. Die industriellen Wachstumsfelder von ContiTech liegen v.a. in den Bereichen Energie-, Bergbau-, Land- und Bauwirtschaft sowie Ex- und Interior Design. Im Berichtsjahr entfiel der Umsatz von ContiTech zu 44 % auf das Geschäft mit Automobilherstellern und 56 % auf das Geschäft mit anderen Industrien sowie auf das automobiler Ersatzgeschäft. Der Unternehmensbereich gliedert sich in fünf Geschäftsfelder:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Industrial Solutions Americas</li> <li>&gt; Industrial Solutions APAC</li> <li>&gt; Industrial Solutions EMEA</li> <li>&gt; Original Equipment Solutions</li> <li>&gt; Surface Solutions</li> </ul> <p>Der <b>Unternehmensbereich Contract Manufacturing</b> bündelt die Auftragsfertigung von Produkten von Continental-Gesellschaften für die Schaeffler Gruppe bzw. Vitesco Technologies (bis zu dem Zusammenschluss am 1. Oktober 2024). Die Auftragsfertigung ist nicht auf Dauer angelegt; vielmehr wird die operative Trennung der Produktion weiterhin vorangetrieben und das Volumen der Auftragsfertigung reduziert. Contract Manufacturing beinhaltet ein Geschäftsfeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Contract Manufacturing</li> </ul>	

**Global vernetzte Wertschöpfung**

Forschung und Entwicklung (F&E) erfolgte im Berichtsjahr an 91 Standorten. Sie liegen vorwiegend in Kundennähe, um flexibel auf unterschiedliche Anforderungen und regionale Marktbedingungen reagieren zu können. Dies gilt v.a. für Projekte der Unternehmensbereiche Automotive und ContiTech. Im Unternehmensbereich Tires ist F&E weitgehend zentral organisiert, da die Produkthanforderungen für Reifen weltweit grundsätzlich ähnlich sind. Sie werden entsprechend den jeweiligen Marktanforderungen angepasst. Continental investiert in der Regel jährlich rund 7% vom Umsatz in F&E. Weitere Erläuterungen dazu finden Sie im Kapitel Forschung und Entwicklung.

Continental verarbeitet eine Vielzahl an Rohstoffen und Vorprodukten. Das Einkaufsvolumen im Berichtsjahr lag bei insgesamt 26,6 Mrd €, wovon etwa 18,0 Mrd € auf Produktionsmaterialien entfielen. Elektronik und elektromechanische Komponenten machen im Konzern zusammen ca. 43% des Einkaufsvolumens für Produktionsmaterial aus, die primär in den Unternehmensbereichen Automotive und Contract Manufacturing verwendet werden.

Auf mechanische Komponenten entfallen ca. 20%. Für die Unternehmensbereiche Tires und ContiTech sind Naturkautschuke und ölasierte Chemikalien sowie synthetische Kautschuke und Ruße wichtige Rohstoffe. Deren Einkaufsvolumen beläuft sich zusammen ebenfalls auf rund 23% des Gesamtvolumens für Produktionsmaterial. Weitere Erläuterungen dazu finden Sie im Kapitel Wirtschaftsbericht im Abschnitt Entwicklung der Rohstoffmärkte.

Produktion und Vertrieb der Unternehmensbereiche Automotive und ContiTech sind regional organisiert. Für den Unternehmensbereich Tires sind Skaleneffekte bei der Reifenfertigung wichtig. Niedrige Produktionskosten, verbunden mit großen Volumina und Kundennähe bzw. mit regional hoher Wachstumsdynamik, sind wesentliche Erfolgsfaktoren. Deshalb wird an großen Standorten in den dominierenden Automobilmärkten in Europa, den USA und in China produziert. Der Reifenvertrieb ist weltweit über unser Händlernetz mit Reifenfach- und Franchisebetrieben sowie über den Reifenhandel allgemein organisiert.

**Global vernetzte Wertschöpfung im Überblick**

F&E	Einkauf	Produktion	Vertrieb
<p><b>Innovativ</b> 2,9 Mrd € Aufwand</p>	<p><b>Vielfältig</b> 26,6 Mrd € Volumen</p>	<p><b>Weltweit</b> 207 Standorte</p>	<p><b>Vor Ort</b> 39,7 Mrd € Umsatz</p>

# Konzernstrategie

## Continental ist das Technologieunternehmen für sichere, intelligente und nachhaltige Mobilitäts- und Materiallösungen.

Continental's Konzernstrategie fundiert auf drei klaren strategischen Säulen (Triple-Play), in denen die künftigen Zielsetzungen der Unternehmensbereiche und des gesamten Konzerns in zeitliche Horizonte aufgeteilt werden.

Im Jahr 2024 hat Continental diese Strategie zur Steigerung der Wertschaffung des Unternehmens konsequent umgesetzt. Gleichzeitig hat der Vorstand auf die sich ständig und immer schneller ändernden Rahmenbedingungen, mit denen unsere Unternehmensbereiche konfrontiert sind, entschieden reagiert. Insbesondere im Automobilmarkt wurden und werden die Entwicklungen immer weniger planbar. Beispielhaft dafür sind sich schnell verschiebende Marktanteile unserer Kunden, ein intensiver Preiswettbewerb sowie Veränderungen hinsichtlich höherer Agilität im Rahmen der Zusammenarbeit mit Technologieunternehmen.

Deshalb hat der Continental-Vorstand – in Fortsetzung der strategischen Ausrichtung und nach Abschluss einer fundierten Detailprüfung – die Abspaltung (Spin-off) der Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing beschlossen, vorbehaltlich der Zustimmung des Aufsichtsrats und der Hauptversammlung der Continental AG. Ein Spin-off birgt für Automotive das Potenzial, Wettbewerbschancen, Transparenz und Agilität für Investoren und Partnerschaften zu erhöhen. Automotive kann damit aus einer starken, unabhängigen Position künftig sein volles Wertschaffungspotenzial entfalten. Die Unternehmensbereiche Tires und ContiTech profitieren ebenfalls durch eine klarere Fokussierung auf ihre jeweiligen Geschäftsfelder und deren spezifische Herausforderungen.

Darüber hinaus waren im Geschäftsjahr 2024 folgende Elemente wesentlich:

- › Das Unternehmen investierte weiterhin vornehmlich in die Bereiche, die zukünftig überproportional zur Wertentwicklung beitragen, und baut fortlaufend seine Technologieposition in den Bereichen aus, in denen Wettbewerbsvorteile zu erwarten sind.
- › Die Unternehmensbereiche Automotive, Tires und ContiTech haben die im Jahr 2023 initiierten Maßnahmen zur Performancesteigerung konsequent umgesetzt und Erfolge realisiert.

Diese Elemente bauen auf den drei im Jahr 2020 eingeführten strategischen Säulen von Continental auf. Das Unternehmen hatte damit auf den Wandel in der Mobilitätsbranche reagiert und die Weichen für ein profitables Wachstum gestellt.

### › **Stärkung der operativen Leistungsfähigkeit**

Die Stärkung der operativen Leistung sichert die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit von Continental. Die Kostenstruktur richtet das Unternehmen an den weltweiten Marktbedingungen aus.

### › **Differenzierung des Portfolios**

Unverändert verfolgt Continental die gezielte Differenzierung des Produktportfolios mit den Schwerpunkten auf Wachstum und Ertrag.

### › **Konsequentes Nutzen von Chancen**

Die Ausrichtung der Organisationsstruktur hilft Continental, Marktchancen noch schneller zu ergreifen und in Ertrag umzusetzen. Transparente Strukturen und ein hohes Maß an Eigenverantwortung erhöhen die Flexibilität des Unternehmens in einem immer komplexeren Marktumfeld.

Die Basis für die strategischen Ziele bildet die Continental-Vision:

### **CREATING VALUE FOR A BETTER TOMORROW.**

OUR TECHNOLOGIES. YOUR SOLUTIONS. POWERED BY THE PASSION OF OUR PEOPLE.

„**CREATING VALUE**“: Continental hat das Ziel, mit allen Handlungen Wert zu schaffen – finanziellen Wert für die Anteilseigner sowie Nutzen für die Kunden, die Beschäftigten und für das gesellschaftliche Umfeld, in dem das Unternehmen agiert.

„**A BETTER TOMORROW**“: Continental trägt für „ein besseres Morgen“ mit ihren Produkten und Dienstleistungen dazu bei, die Welt ein Stück besser zu machen. Das Unternehmen entwickelt und produziert die Mobilität von morgen – komfortabler, sicherer und nachhaltiger. Zugleich bedeutet für „ein besseres Morgen“, dass Continental das nicht in einer fernen Zukunft, sondern schon heute umsetzt.

„**OUR TECHNOLOGIES. YOUR SOLUTIONS**“: Als Technologieunternehmen ist Continental davon überzeugt, dass nur die schnelle Entwicklung der richtigen Technologien dabei helfen wird, die Herausforderungen unserer Zeit zu meistern. Continental-Technologie soll den Kunden dabei helfen, die eigenen Produkte noch besser und noch nützlicher zu machen. Denn Continental ist kundenzentriert bei allen Aktivitäten.

„**POWERED BY THE PASSION OF OUR PEOPLE.**“: Continental steht für eine bestimmte Kultur. Eine Kultur gegenseitiger Wertschätzung. Eine Kultur des Miteinanders. Und eine Kultur der Leidenschaft.

### **Automotive: Fokussierung auf wachstumsstarke und wertschaffende Geschäftsfelder**

Im Unternehmensbereich Automotive fokussiert sich Continental weiterhin auf wachstumsstarke und wertschaffende Geschäftsfelder. Der Bereich verfolgt mit seiner weiterentwickelten Strategie das Ziel, seine Profitabilität und Wettbewerbsfähigkeit konsequent zu erhöhen. Die Strategie zielt darauf ab, in allen Geschäftsfeldern eine führende Marktposition zu erreichen, sie effizient aufzustellen und der bevorzugte Systemintegrator für das softwaredefinierte Fahrzeug zu werden.

Die dynamische Entwicklung der Märkte und Kundenanforderungen in der Automobilindustrie erfordert eine erhöhte Flexibilität. Die Strategie des Unternehmensbereichs Automotive fußt auf den drei Säulen der Strategie „Lead – Focus – Perform“, um den Zukunftsmarkt der softwaredefinierten und autonomen Fahrzeuge effektiv zu adressieren.

- › **Lead** steht für das Streben nach einer führenden Marktposition durch herausragende Produkte und Dienstleistungen.
- › **Focus** zielt auf die aktive Anpassung des Produktportfolios an die sich wandelnden Marktbedingungen und Kundenbedürfnisse ab.
- › **Perform** verfolgt die Schaffung einer soliden Basis für wirtschaftlichen Erfolg durch effiziente Strukturen und ein starkes finanzielles Fundament.

Entlang dieser Strategie wurde Automotive organisatorisch neu ausgerichtet. Konkret wurden die Kompetenzen rund um Software und Hochleistungsrechner im Geschäftsfeld Architecture and Network Solutions gebündelt, während die Nutzfahrzeugkompetenzen im Geschäftsfeld Autonomous Mobility konzentriert wurden. Des Weiteren wurde der Bereich Automotive Aftermarket in das Geschäftsfeld Safety and Motion integriert.

Continental zielt im Unternehmensbereich Automotive auf ein überdurchschnittliches Wachstum im Vergleich zum Marktumfeld ab. Grundlage dafür sind eine Verbesserung des Geschäftsanteils insbesondere bei den überproportional wachsenden asiatischen Automobilherstellern, ein gesteigerter Wertbeitrag pro Fahrzeug sowie Preisanpassungen. Darüber hinaus hat Continental verschiedene Maßnahmen getroffen, um die operativen Kosten sowie den Mittelzufluss zu optimieren. Dazu gehören u.a. die Effizienzsteigerung in der Fertigung von elektronischen Bauteilen, eine Reduzierung von Frachtkosten sowie die Optimierung des Lagerumschlags.

Unabhängig davon setzt Automotive auf eine deutliche Kostenreduktion von jährlich 400 Mio€ ab 2025. Dazu werden u.a. Verwaltungsstrukturen vereinfacht, die Komplexität der Schnittstellen sowie der Hierarchieebenen reduziert und Entscheidungsprozesse beschleunigt. Darüber hinaus plant Automotive, die Nutzung der Forschungs- und Entwicklungsressourcen weiter zu optimieren. Dazu beitragen soll u.a. eine verstärkte Bündelung der weltweiten Entwicklungsstandorte.

### **Tires: Premiumreifen schaffen auch künftig Chancen für profitables Wachstum**

Im Reifenbereich setzt Continental weiterhin auf stabile Erträge durch kundenzentrierte Lösungen und operative Exzellenz. Nachhaltige Produkte und Lösungen, der Wandel hin zur Elektromobilität und digitale Reifenservices schaffen zudem vielfältige Chancen für weiteres profitables Wachstum und eine überdurchschnittliche Wertschöpfung. Basis für den wirtschaftlichen Erfolg ist die operative Leistungsfähigkeit des Bereichs. Kapazitäten und moderne Produktionstechnologien werden konsequent und stetig an den sich verändernden Marktanforderungen ausgerichtet. Dabei profitiert Tires von großen Skaleneffekten und Verbundvorteilen, da rund 80% der globalen Fertigungskapazitäten in sogenannten Megafabriken gebündelt sind.

Bereits heute bietet Continental ihren nachhaltigsten Pkw-Reifen als Serienreifen am Markt an und wächst im Bereich datenbasierter Reifenservices. Insgesamt verfügt Continental über etwa 500 Erstausrüstungszulassungen für die Belieferung vollelektrischer Modelle von Autoherstellern weltweit, darunter die zehn weltweit volumenstärksten Hersteller vollelektrischer Pkw.

Der Unternehmensbereich Tires sieht starkes Wachstumspotenzial in den Regionen Asien-Pazifik sowie in Nord- und Südamerika. Auf Basis seiner Strategie, „im Markt für den Markt“ präsent zu sein, werden Produktionskapazitäten zielgerichtet in diesen Regionen ausgebaut – so zum Beispiel im Jahr 2024 im chinesischen Werk in Hefei. Die Basis für Umsatz- und Margensteigerungen sind darüber hinaus die Erholung der im Berichtsjahr schwächeren Nachfrage im Erstausrüstungsgeschäft und im Segment für Spezialreifen, kontinuierliche Effizienzsteigerungen, der weiter weltweit anhaltende Trend zu größeren und leistungsfähigeren Reifen sowie eine hohe Kostendisziplin.



**ContiTech: Unternehmensbereich verstärkt strategische Ausrichtung auf Industriegeschäft**

Im Unternehmensbereich ContiTech fokussiert sich Continental auf zuverlässige Rentabilität durch Materiallösungen aus Gummi und Kunststoff. Gleichzeitig verstärkt der Unternehmensbereich die strategische Ausrichtung auf das Industriegeschäft und plant, den Umsatzanteil des Industriegeschäfts mittelfristig von aktuell 56% auf 60% auszubauen. Als Ambition hat sich ContiTech für den Industrieanteil ein Ziel von rund 80% am Umsatz gesetzt. Dies soll organisch mittels einer größeren Durchdringung bestehender und neuer Märkte, eines konsequenten Ausbaus des Ersatzmarktgeschäfts, innovativer Produktportfolioerweiterungen sowie anorganisch über Investments und Desinvestments erreicht werden.

Die industriellen Wachstumfelder von ContiTech liegen v.a. in den Bereichen Energie-, Bergbau-, Land- und Bauwirtschaft sowie Ex- und Interior Design. Diese Industrien stellen hohe Anforderungen an die eingesetzten Materialien und Produkte. Hier profitiert der Unternehmensbereich ContiTech von seiner hohen Materialkompetenz und technologischen Produktionsexpertise. In Kombination mit seinem sehr breiten Produktportfolio, welches beispielsweise Hochleistungslösungen rund um Schläuche, Antriebsriemen, Fördergurte und Oberflächen umfasst, ist ContiTech für weiteres profitables Wachstum sehr gut aufgestellt.

Das Geschäftsfeld Original Equipment Solutions (OESL), welches das Automobilgeschäft von ContiTech mit Ausnahme von Oberflächenlösungen für Fahrzeuginnenräume bündelt, wird - wie bereits bekannt gegeben - mit dem Ziel einer Veräußerung organisatorisch unabhängig aufgestellt.

**Die Strategie bildet die Grundlage für den Unternehmenserfolg**

Die Strategie bildet die Grundlage für eine weitere Stärkung der Continental AG. Alle Unternehmensbereiche haben umfassende Maßnahmen eingeleitet und verfügen über ein starkes und zukunftssicheres Produktportfolio. Auf dieser Basis streben die Unternehmensbereiche von Continental (mit Ausnahme von Contract Manufacturing) an, Umsatz und Ergebnis weiter auszubauen. Sollten der Aufsichtsrat und die Hauptversammlung dem geplanten Spin-off von Automotive und Contract Manufacturing zustimmen, werden die neuen Mittelfristziele für Continental und den zukünftigen Automotive-Konzern voraussichtlich im Sommer 2025 im Rahmen von Kapitalmarkttagen präsentiert.

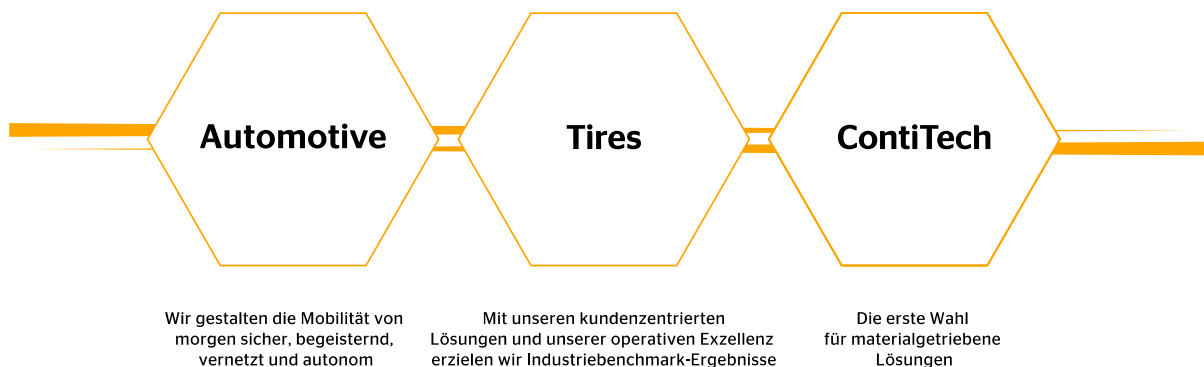
**Steigerung der Wertschaffung**

Wir sind davon überzeugt, dass die strategische Aufstellung der drei dargestellten Unternehmensbereiche der Weg zu nachhaltigem Erfolg ist. Durch die erfolgreiche Umsetzung der kurzfristigen strategischen Maßnahmen zur Performancesteigerung sowie die klare Ausrichtung auf die mittel- und langfristigen Ziele weisen alle Bereiche ein ausgewogenes und resilientes Portfolio auf.

Die konsequente Steigerung unserer organisationalen Agilität, eine klare Marktpositionierung sowie effiziente Strukturen helfen dabei, unsere Position als Technologieunternehmen für sichere, intelligente und nachhaltige Mobilitäts- und Materiallösungen zu verfestigen.

Mit den Entscheidungen für den möglichen Spin-off von Automotive und Contract Manufacturing sowie für die Stärkung der Eigenständigkeit der Unternehmensbereiche Tires und ContiTech haben wir wichtige Schritte eingeleitet, um unser volles Wertschaffungspotenzial zu heben.

**Continental in der „Era of Execution“**



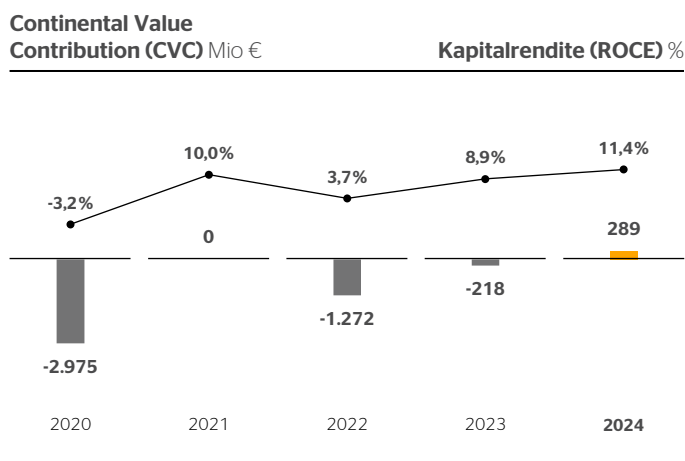
**Agilität steigern, effiziente Strukturen fördern und Marktpositionierung stärken**

# Unternehmenssteuerung

## Ziel ist die dauerhafte Steigerung des Unternehmenswerts.

### Wertmanagement

Das Wertmanagement von Continental fokussiert sich auf Wertschöpfung durch profitables Umsatzwachstum. Wesentliche finanzielle Leistungsindikatoren sind der Umsatz, die bereinigte EBIT-Marge, die Höhe der Investitionen, der bereinigte Free Cashflow und die Rendite auf das betrieblich gebundene Kapital. Zu Steuerungszwecken und zur Abbildung der Interdependenzen nutzen wir Kennzahlen auf Basis dieser finanziellen Leistungsindikatoren im Rahmen eines Werttreibersystems. Im Mittelpunkt unserer mittelfristigen Unternehmensziele steht die nachhaltige Wertsteigerung jeder einzelnen operativen Unternehmenseinheit. Dieses Ziel wird erreicht, wenn eine positive Rendite auf das betrieblich gebundene Kapital erzielt wird, die dauerhaft über den entsprechenden Finanzierungskosten von Eigen- und Fremdkapital in der jeweiligen Einheit liegt. Entscheidend ist dabei, dass Jahr für Jahr der absolute Wertbeitrag (Continental Value Contribution, CVC) erhöht wird. Dies kann über eine Steigerung der Rendite auf das eingesetzte Kapital (bei konstanten Kapitalkosten), eine Senkung der Kapitalkosten (bei konstanter Verzinsung des betrieblichen Kapitals) oder eine Absenkung des betrieblich gebundenen Kapitals im Zeitablauf erreicht werden. Als Messgrößen für die Zielerreichung dienen das operative Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern (EBIT), das betrieblich gebundene Kapital (Capital Employed) und der durchschnittliche gewichtete Kapitalkostensatz (Weighted Average Cost of Capital, WACC). Die Kapitalkosten werden aus dem gewichteten Verhältnis von Eigen- zu Fremdkapitalkosten ermittelt.



Für 2021 sind die Werte der fortgeführten Aktivitäten dargestellt.

Das EBIT ergibt sich als Saldo von Umsatz, sonstigen Erträgen und Aufwendungen zuzüglich Beteiligungsergebnis, aber vor Finanzergebnis und Ertragsteuern. Im Berichtsjahr lag das EBIT des Konzerns bei 2.287 Mio €.

Das betrieblich gebundene Kapital umfasst die Mittel, die zur Erzielung des Umsatzes im Unternehmen gebunden sind. Sie werden bei Continental als Durchschnitt der Bestände der operativen Aktiva zu den jeweiligen Quartalsstichtagen ermittelt. Im Jahr 2024 lagen die durchschnittlichen operativen Aktiva bei 20,0 Mrd €.

Setzt man die beiden ermittelten Größen in Bezug zueinander, ergibt sich die Kapitalrendite (ROCE). Durch das In-Bezug-Setzen einer Ergebnisgröße der Gewinn- und Verlustrechnung (EBIT) mit einer Bilanzgröße (betrieblich gebundenes Kapital) ergibt sich eine gesamtheitliche Betrachtung. Der Problematik der unterschiedlichen Zeitraumbetrachtungen tragen wir über die Ermittlung des betrieblich gebundenen Kapitals als Durchschnittswert über die Quartalsstichtage Rechnung. Der ROCE lag im Jahr 2024 bei 11,4 %.

Um zu überprüfen, wie hoch die Finanzierungskosten liegen, die zur Anschaffung des betrieblich gebundenen Kapitals aufgewendet werden, wird der durchschnittliche gewichtete Kapitalkostensatz (WACC) ermittelt. Die Eigenkapitalkosten orientieren sich am Ertrag aus einer risikolosen Alternativenanlage zuzüglich Marktrisikoprämie, wobei das spezifische Risiko von Continental berücksichtigt wird. Die Grundlage zur Bestimmung der Fremdkapitalkosten bildet der gewichtete Fremdkapitalkostensatz, zu dem sich Continental verschuldet. Im langjährigen Durchschnitt betragen die Kapitalkosten für unser Unternehmen rund 10 %.

Wenn die Kapitalrendite (ROCE) über dem durchschnittlichen gewichteten Kapitalkostensatz (WACC) liegt, wird ein Mehrwert erwirtschaftet. Diesen Mehrwert, der sich aus der Subtraktion des WACC vom ROCE multipliziert mit den durchschnittlichen operativen Aktiva ergibt, bezeichnen wir als Continental Value Contribution (CVC). Im Jahr 2024 lag der CVC bei 289 Mio €.

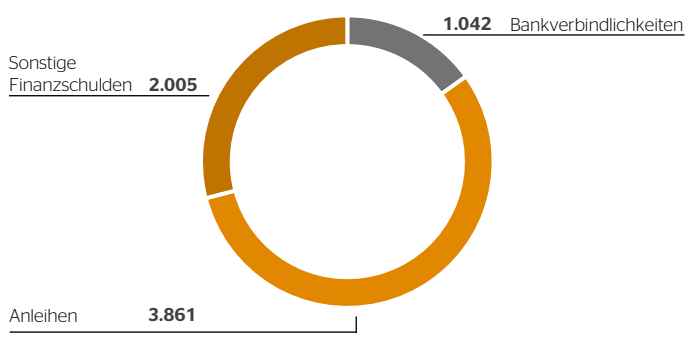
Kapitalrendite (ROCE) nach Unternehmensbereichen (in %)	2024	2023
Automotive	2,6	-0,6
Tires	24,9	22,9
ContiTech	8,2	11,6
Contract Manufacturing	12,6	1,1
<b>Konzern</b>	<b>11,4</b>	<b>8,9</b>

### Finanzierungsstrategie

Unsere Finanzierungsstrategie zielt auf die Unterstützung eines wertschaffenden Wachstums des Continental-Konzerns bei gleichzeitiger Beachtung einer für die Chancen und Risiken unseres Geschäfts adäquaten Struktur von Eigen- und Fremdkapital.

Die Unternehmensfunktion Finance & Treasury stellt den notwendigen Finanzierungsrahmen zur Verfügung, um das Wachstum des Konzerns und den Bestand des Unternehmens langfristig zu sichern. Der jährliche Investitionsbedarf des Unternehmens dürfte in den kommenden Jahren bei rund 6% des Umsatzes liegen.

### Zusammensetzung der Brutto-Finanzschulden (6.909 Mio €)



Unser Ziel ist es, den laufenden Investitionsbedarf aus dem operativen Cashflow zu finanzieren. Andere Investitionsvorhaben, wie z.B. größere Akquisitionen, sollen je nach Verschuldungsgrad und Liquiditätssituation mit einer ausgewogenen Mischung aus Eigen- und Fremdmitteln finanziert werden, um kontinuierlich eine Verbesserung im jeweiligen Kapitalmarktumfeld zu erreichen. Grundsätzlich soll sich das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu Eigenkapital (Gearing Ratio) in den kommenden Jahren unter 40% bewegen. Sofern durch außergewöhnliche Finanzierungsanlässe oder besondere Marktgegebenheiten gerechtfertigt, kann dieses Verhältnis unter bestimmten Voraussetzungen überschritten werden. Die Eigenkapitalquote soll 30% übersteigen. Im Berichtsjahr lag sie bei 40,0% und die Gearing Ratio bei 25,1%.

Zum 31. Dezember 2024 beliefen sich die Brutto-Finanzschulden auf 6.909 Mio €. Wesentliche Finanzierungsinstrumente sind der syndizierte Kredit mit einer revolvingenden Kreditlinie im Volumen von 4,0 Mrd € und einer Laufzeit bis Dezember 2026 sowie am Kapitalmarkt emittierte Anleihen. Die Brutto-Finanzschulden sollen

sich in einem ausgewogenen Mix aus Bankverbindlichkeiten und anderen Finanzierungsquellen des Kapitalmarkts bewegen, wobei wir gerade im kurzfristigen Bereich eine breite Palette von Finanzierungsinstrumenten nutzen. Zum Jahresende 2024 bestand der Mix aus Anleihen (56%), syndiziertem Kredit (keine Inanspruchnahme), anderen Bankverbindlichkeiten (15%) und sonstigen Finanzschulden (29%), bezogen auf die Brutto-Finanzschulden. Der im Dezember 2019 vorzeitig erneuerte syndizierte Kredit besteht aus einer revolvingenden Tranche in Höhe von 4,0 Mrd € mit einer ursprünglichen Laufzeit von fünf Jahren. Die Marge des Kredits ist auch von der Nachhaltigkeitsleistung im Konzern abhängig. Werden die im Kreditvertrag konkret vereinbarten Leistungsverbesserungen bei der Nachhaltigkeit erreicht, wirkt dies margenmindernd, eine Nichterreichung führt zu einem Margenaufschlag. Continental hat zwei Optionen auf Verlängerung der Laufzeit um jeweils ein Jahr ausgeübt. Dadurch ist die Finanzierungszusage der Banken bis Dezember 2026 gültig.

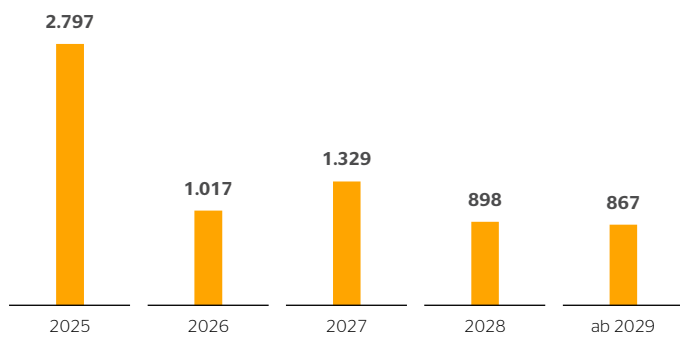
Der Konzern strebt grundsätzlich an, eine unbeschränkt verfügbare Liquidität von rund 1,5 Mrd € vorzuhalten. Diese wird durch zugesagte ungenutzte Kreditlinien von Banken ergänzt, um jederzeit den Liquiditätsbedarf abdecken zu können. Er schwankt während des Kalenderjahres, insbesondere aufgrund der Saisonalität einzelner Geschäftsfelder. Zudem wird die Höhe des Liquiditätsbedarfs durch das Konzernwachstum beeinflusst. Die unbeschränkt verfügbaren flüssigen Mittel zum 31. Dezember 2024 lagen bei 2.720 Mio €. Es bestanden darüber hinaus zugesagte und ungenutzte Kreditlinien in Höhe von 4.966 Mio €.

Zum 31. Dezember 2024 wurde die revolvingende Kreditlinie über 4,0 Mrd € nicht in Anspruch genommen. Rund 56% der Brutto-Finanzschulden sind über den Kapitalmarkt in Form von Anleihen finanziert. Die Zinskupons variieren zwischen 0,375% p.a. und 4,000% p.a. Continental hat im Jahr 2024 eine fällige Anleihe über 625 Mio € zurückgezahlt. In diesem Zusammenhang und um das Fälligkeitsprofil der Finanzschulden zu optimieren, hat Continental im Oktober 2024 eine neue Anleihe emittiert. Diese Anleihe wurde im Volumen von 600 Mio € mit einem Zinssatz von 3,500% p.a. und einer Laufzeit von fünf Jahren bei Investoren platziert. Zum 31. Dezember 2024 bestanden neben den erwähnten Finanzierungsformen zusätzlich bilaterale Kreditlinien mit verschiedenen Kreditinstituten in Höhe von 2.034 Mio €. Derzeit gehören auch Forderungsverkäufe und Commercial-Paper-Programme zu den Finanzierungsinstrumenten des Konzerns. Wie im Vorjahr hatte Continental 2024 zwei Commercial-Paper-Programme in Deutschland und den USA. Das Programm in Deutschland wurde zum Jahresende 2024 mit nominal 310 Mio € in Anspruch genommen, das Programm in den USA wurde nicht genutzt.

### Laufzeitenprofil

Continental strebt ein ausgewogenes Laufzeitenprofil insbesondere ihrer Kapitalmarktfälligkeiten an, um die im jeweiligen Jahr fällig werdenden Beträge möglichst aus dem Free Cashflow tilgen zu können. Im Jahr 2025 wird neben kurzfristigen Finanzschulden, die zum Großteil in das nächste Jahr weitergerollt werden können, auch eine Anleihe über 600 Mio€ fällig. Die weiteren in den Jahren 2020 bis 2024 emittierten Anleihen führen zu Rückzahlungen in Höhe von 750 Mio€ im Jahr 2026, 1.125 Mio€ im Jahr 2027, 750 Mio€ im Jahr 2028 und 600 Mio€ im Jahr 2029.

### Fälligkeit der Brutto-Finanzschulden (6.909 Mio €)



### Continental-Kreditrating unverändert

Die Continental AG wurde im Berichtszeitraum von den drei Ratingagenturen Standard & Poor's, Fitch und Moody's eingestuft, die ihr jeweiliges Kreditrating im Jahr 2024 unverändert im Investment-Grade-Bereich beibehielten. Im August 2024 veränderte sich der Ratingausblick bei Standard & Poor's von stabil auf „developing“, bei Fitch verbesserte er sich von stabil auf positiv. Die letzte Ratinganpassung fand im Frühjahr 2020 statt, als alle drei Ratingagenturen das langfristige Kreditrating um eine Stufe nach unten anpassten. Unser Ziel ist unverändert ein Kreditrating von BBB/BBB+.

### Kreditrating der Continental AG

	31.12.2024	31.12.2023
<b>Standard &amp; Poor's<sup>1</sup></b>		
Langfristig	BBB	BBB
Kurzfristig	A-2	A-2
Ausblick	developing	stabil
<b>Fitch<sup>2</sup></b>		
Langfristig	BBB	BBB
Kurzfristig	F2	F2
Ausblick	positiv	stabil
<b>Moody's<sup>3</sup></b>		
Langfristig	Baa2	Baa2
Kurzfristig	P-2	P-2
Ausblick	stabil	stabil

1 Vertragsverhältnis seit 19. Mai 2000.  
 2 Vertragsverhältnis seit 7. November 2013.  
 3 Vertragsverhältnis seit 1. Januar 2019.

# Nachhaltigkeitsmanagement

## Konzern-Nachhaltigkeitsambition

Nachhaltigkeit ist für Continental ein Innovationstreiber im aktuellen Wandel von Mobilität und Industrien und daher in der Konzernstrategie im Eckpfeiler „Konsequentes Nutzen von Chancen“ fest verankert. Zudem ist Nachhaltigkeit ein wichtiger Baustein unserer Vision „CREATING VALUE FOR A BETTER TOMORROW“.

In unserer Konzern-Nachhaltigkeitsambition beschreiben wir, wie wir den Wandel in den relevanten Themenfeldern mit Blick auf Nachhaltigkeit gestalten wollen, um damit negative Auswirkungen zu reduzieren, positive Wirkungen zu stärken, Transformationschancen wahrzunehmen und Transformationsrisiken zu vermindern. Die Ambition bildet das Dach mit den entsprechenden Leitlinien für bestehende Managementansätze, Strategien, Programme, Prozesse und Ziele und entwickelt diese sukzessive weiter. Für unsere vier Fokusbereiche der Nachhaltigkeit bekennen wir uns zu visionären und starken Ambitionen, die wir spätestens bis 2050 und gemeinsam mit unseren Partnern entlang der Wertschöpfungskette erreichen wollen:

### › Klimaneutralität

Wir streben vollständige Klimaneutralität entlang unserer gesamten Wertschöpfungskette an (Produkte, operative Prozesse und Lieferkette).

### › Emissionsfreie Mobilität und Industrie

Wir streben eine vollständig emissionsfreie Mobilität und Industrie an. Der Begriff „emissionsfrei“ bezieht sich auf null Emissionen von beispielsweise Treibhausgasen oder Stickoxiden (NOx). Er bezieht sich nicht auf harmlose Emissionen wie Wasserdampf, ungiftige, biologisch abbaubare Partikelemissionen oder minimale Geräuschemissionen.

### › Zirkuläres Wirtschaften

Wir streben vollständig geschlossene Ressourcen- und Produktkreisläufe an.

### › Verantwortungsvolle Wertschöpfungskette

Wir streben vollständig verantwortungsvolle Beschaffung und Geschäftspartnerschaften entlang der Wertschöpfungskette an.

Die themenfeldspezifischen Managementansätze, Strategien, Programme, Prozesse und Ziele stellen wir in einem dedizierten separaten Kapitel dieses Lageberichts, dem Nachhaltigkeitsbericht, ab Seite 95 dar. Die vollständige Ambition ist auf unserer Internetseite unter [www.continental-nachhaltigkeit.de](https://www.continental-nachhaltigkeit.de) abrufbar.

## Verantwortlichkeit und Steuerung

Das Konzernsteuergremium Nachhaltigkeit (Sustainability Steering Committee) ist verantwortlich für die Bewertung von bereichsübergreifenden Themen, die Abwägung von Chancen und Risiken sowie die Vorabstimmung zu relevanten Vorstandsentscheidungen. Es setzte sich im Geschäftsjahr 2024 aus dem gesamten Vorstand, Group Sustainability und weiteren Funktionen auf Konzern- und Unternehmensbereichsebene zusammen. Das Gremium wird von der Vorständin für Group Human Relations (Arbeitsdirektorin) und Group Sustainability geleitet und von der Leitung der Unternehmensfunktion Group Sustainability gesteuert.

Der Vorstand, Senior Executives und Executives weltweit werden an dem Fortschritt bestimmter Nachhaltigkeitskennzahlen gemessen. So sind die langfristigen Vergütungskomponenten auch an Nachhaltigkeitsaspekten geknüpft. Die Long-Term-Incentive-Pläne (LTI-Pläne) werden jährlich aktualisiert, wodurch sich die verwendeten Nachhaltigkeitskennzahlen der Pläne unterscheiden. Zudem ist für 2024 auch eine Nachhaltigkeitskennzahl in die Kurzfristvergütung integriert. Die verwendeten Indikatoren stellen damit auch formal die vergütungsbezogenen steuerungsrelevanten Indikatoren in Bezug auf Nachhaltigkeit dar.

Ausführliche Informationen zum Vergütungssystem finden sich im Vergütungsbericht auf unserer Internetseite in der Rubrik [Unternehmen/Corporate Governance/Vorstand](#).

Weiterführende Informationen zu Nachhaltigkeitskennzahlen und deren Erhebung finden sich im Nachhaltigkeitsbericht in einem separaten Kapitel dieses Lageberichts.

Die wichtigsten Steuerungsgrößen des Konzerns umfassen finanzielle Indikatoren und finden sich in diesem Lagebericht im Kapitel Unternehmensprofil im Abschnitt Unternehmenssteuerung und im Kapitel Prognosebericht im Abschnitt Ausblick des Continental-Konzerns.

## Immaterielle Ressourcen

Immaterielle Ressourcen stellen eine wesentliche Grundlage der Wertschöpfung von Continental dar und sind damit für das Geschäftsmodell essenziell. Unter immateriellen Ressourcen werden eine Reihe nichtfinanzieller Faktoren betrachtet, die einen hohen Wert besitzen. Diese werden teilweise auch bilanziell im Konzernabschluss erfasst und umfassen insbesondere:

### › Innovationskraft

Die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten von Continental und die daraus entstehende Innovationskraft sind ein Treiber für den Erfolg von Continental in sich stetig verändernden Märkten. Weitere Informationen finden sich v.a. in den Abschnitten Konzernstrategie, Forschung und Entwicklung sowie im Konzernabschluss v.a. unter Goodwill und sonstige immaterielle Vermögenswerte.

### › Managementprozesse, Produktionsverfahren und -abläufe

Continental hat verschiedene Geschäftsmodelle entwickelt, um am Markt erfolgreich zu sein. Die Steuerung der Geschäftsmodelle basiert auf systematischen Managementprozessen. In unseren Geschäftsmodellen können wir uns zudem auf etablierte und innovative Produktionsverfahren sowie -abläufe verlassen. Weitere Informationen finden sich v.a. in den Abschnitten Unternehmenssteuerung, Konzernstrategie, Entwicklung der Unternehmensbereiche sowie im Kapitel Corporate Governance.

### › Beziehungen zu Kunden, Lieferanten und Kapitalgebern

Continental ist Teil einer globalen Wertschöpfungskette, die von Kooperation abhängig ist. Als Zuliefererunternehmen für die Automobilindustrie und viele weitere Industrien stehen Kunden und deren Anforderungen im Mittelpunkt der Geschäftsmodelle von Continental. Hierzu ist die Kundennähe, auch im räumlichen Sinne, eine wesentliche Stärke des Unternehmens. Um innovative

Produkte und Lösungen herzustellen, verarbeitet Continental eine Vielfalt an spezifischen Rohstoffen und Vorprodukten, die wir von einem weltweiten Lieferantennetzwerk beziehen. Aufgrund dessen sind enge und stabile Beziehungen zu unseren Lieferanten ebenfalls wesentlich. Als börsennotiertes Unternehmen mit Finanzierung an Finanzmärkten ist zudem die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit Investoren und Fremdkapitalgebern ein hohes Gut und Voraussetzung für den langfristigen Erfolg des Unternehmens. Weitere Informationen hierzu finden sich v.a. in den Abschnitten Konzernstruktur, Konzernstrategie und Unternehmenssteuerung.

jährlichen Mitarbeiterbefragung errechnet. Der Index misst die Zustimmung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beispielsweise zu der Frage, ob sie persönlich hinter den Unternehmenswerten stehen oder ob sie stolz darauf sind, für Continental zu arbeiten.

Weiterführende umfangreiche Informationen zu nachhaltigkeitsbezogenen immateriellen Ressourcen, den damit verbundenen Managementansätzen, Interdependenzen, Auswirkungen, Risiken und Chancen finden sich im Nachhaltigkeitsbericht in einem separaten Kapitel dieses Lageberichts.

**› Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Unternehmenskultur**

Die weltweit rund 190.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind die Grundlage für den Erfolg des Unternehmens und gleichzeitig auch Garant für andere immaterielle Ressourcen wie beispielsweise Innovationskraft und die Beziehungen zu Kunden, Lieferanten und Kapitalgebern. Gesunde, qualifizierte und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie gute Arbeitsbedingungen sind für die Leistungsfähigkeit des Unternehmens daher entscheidend. Weiterführende umfangreiche Informationen zu mitarbeiterbezogenen immateriellen Ressourcen finden sich im Nachhaltigkeitsbericht in einem separaten Kapitel dieses Lageberichts. Die Unternehmenswerte von Continental definieren eine erfolgreiche Unternehmenskultur. Für das Verhalten jedes Mitarbeitenden gibt der weltweit gültige Verhaltenskodex eine verbindliche Orientierung. Den Erfolg der Umsetzung messen wir u.a. an dem OUR-BASICS-Live-Index „Nachhaltiges Engagement“, der sich aus der

**Verweis auf zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung**

Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung nach §§ 315b und 315c i. V. m. §§ 289b bis 289e HGB für den Continental-Konzern und die Continental AG für das Geschäftsjahr 2024 findet sich im Nachhaltigkeitsbericht, der ein separates Kapitel dieses Lageberichts darstellt.

Der Nachhaltigkeitsbericht enthält in einem separaten Abschnitt die für das Geschäftsjahr 2024 offenzulegenden Angaben nach Art. 8 EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852 i. V. m. Art. 10 Abs. 2 der delegierten Verordnung (EU) 2021/2178.

**Vergütungsbezogene und andere steuerungsrelevante Indikatoren in Bezug auf Nachhaltigkeit**

	2024	2023
Kombinierte eigene Scope-1- und marktbasierete Scope-2-THG-Emissionen in Mio t CO <sub>2</sub> e <sup>1</sup>	0,83	0,89
Abfallverwertungsquote in % <sup>2</sup>	87	87
Geschlechtervielfalt - Anteil weiblicher Senior Executives und Executives ohne USA (zum 31.12.) in % <sup>3</sup>	20,6	19,8
Krankheitsrate in % <sup>4</sup>	3,3	3,2
Unfallrate von Arbeitsunfällen mit Ausfalltagen (Anzahl der Unfälle pro 1 Mio Arbeitsstunden) <sup>5</sup>	2,1	2,1
OUR-BASICS-Live-Index „Nachhaltiges Engagement“ in % <sup>6</sup>	79	81
OUR-BASICS-Live-Index „Wahrgenommene Integrität“ in % <sup>6</sup>	79	81

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

- 1 Brutto-Treibhausgas-Emissionen (THG-Emissionen) von Scope 1 und marktbasierete Scope 2 sind berücksichtigt. Folgende Treibhausgase sind abgedeckt: Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>); Methan (CH<sub>4</sub>); Distickstoffmonoxid (N<sub>2</sub>O); Schwefelhexafluorid (SF<sub>6</sub>); Stickstofftrifluorid (NF<sub>3</sub>); Fluorierte Kohlenwasserstoffe (HFKW); Perfluorierte Kohlenwasserstoffe (PFKs). Die Bezeichnung der Kennzahl wurde aufgrund der ESRS angepasst. Vorjahresangaben noch ohne Emissionen aus Kältemitteln.
- 2 Abfallverwertungsquote: Die Kennzahl ist die Summe von gefährlichen Abfällen und ungefährlichen Abfällen für Wiederverwertung und Energierückgewinnung geteilt durch die Gesamtmenge der Abfälle. Bauabfälle sind nicht berücksichtigt. Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Für einzelne Standorte werden Modellrechnungen unter Berücksichtigung der Mitarbeiteranzahl und der Art des Betriebs verwendet.
- 3 Geschlechtervielfalt - Anteil weiblicher Senior Executives und Executives ohne USA: Gezählt werden die Mitarbeitenden des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag per 31.12.2024. Die Geschlechterverteilung basiert auf den eigens dokumentierten Angaben durch die Mitarbeitenden in den Systemen von Continental. Das weibliche und das männliche Geschlecht werden in der Kennzahl berücksichtigt. Senior Executives und Executives gemäß dem Einstufungssystem von Continental. Relevante Gesellschaften sind in der Kennzahl enthalten. Gesellschaften in den USA sind ausgeschlossen, damit diese Kennzahl im Vergütungssystem nutzbar ist. Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns. Die Kennzahl errechnet sich aus der Anzahl der weiblichen Senior Executives und Executives durch die Gesamtanzahl der Senior Executives und Executives am Ende des Berichtsjahres.
- 4 Krankheitsrate: Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag im Berichtsjahr. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt. Krankheit beinhaltet bezahlte und unbezahlte Krankheitstage. Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Die Kennzahl errechnet sich aus der Summe der bezahlten und unbezahlten Arbeitstage dividiert durch die vertragliche Arbeitszeit. Die Kennzahl wurde 2024 im syndizierten Kredit genutzt.
- 5 Unfallrate von Arbeitsunfällen mit Ausfalltagen: Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag im Berichtsjahr. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt. Arbeitsunfälle sind Unfälle, die während der Arbeitsstunden passieren und arbeitsbedingt sind. Der Unfall muss zu einem oder mehreren Ausfalltagen nach dem Tag des Unfalls führen, um gezählt zu werden. Arbeitsstunden werden als bezahlte Arbeitszeit definiert. Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Die Anzahl der Arbeitsunfälle wird mit einer Million multipliziert und anschließend durch die Gesamtarbeitsstunden dividiert. Die Bezeichnung der Kennzahl wurde aufgrund der ESRS angepasst.
- 6 OUR-BASICS-Live-Index „Nachhaltiges Engagement“ und „Wahrgenommene Integrität“: Unsere OUR-BASICS-Live-Indizes werden als die Zustimmung der eigenen Mitarbeitenden zu Fragen des jeweiligen Themenbereichs in der Mitarbeiterbefragung OUR BASICS Live definiert. Die Umfrage basiert auf einer repräsentativen Zufallsstichprobe über alle Continental-Standorte weltweit.

Weiterführende Informationen zu den genannten Indikatoren finden sich im Nachhaltigkeitsbericht in einem separaten Kapitel dieses Lageberichts.

# Forschung und Entwicklung

## Continental entwickelt die neuen Lösungen für die Mobilität der Zukunft.

Die Continental-Mobilitätsstudie 2024 zeigt deutlich, dass ein Technologieschub im Bereich des automatisierten Fahrens, großer Displays und der Sprachsteuerung durch Künstliche Intelligenz (KI) bei den Nutzern auf großen Anklang stößt. Auch die Verwendung nachhaltiger Materialien bei der Produktion von Reifen weckt starkes Interesse. Sie stellen speziell zugeschnittene Lösungen dar – marktspezifisch, maßgeschneidert und modular. Zudem ist ein zunehmender Trend zu beobachten, dass Fahrzeuginnenräume für verschiedene Zwecke genutzt werden. Diese Erkenntnisse fließen direkt in Forschungs- und Entwicklungsstrategien von Continental ein, um den Kundenbedürfnissen gerecht zu werden.

### Continental stellt starke Impulse für Automotive Research and Development (R&D) Excellence

Das ganzheitliche Strategieprogramm R&D Excellence zielt darauf ab, die Forschungs- und Entwicklungs-Quote des Unternehmensbereichs Automotive im Jahr 2027 auf unter 10% des Umsatzes zu senken und Entwicklerinnen und Entwickler zusammenzubringen, um auf höchstem Niveau zu arbeiten: effektiv, effizient und exzellent. Um dies zu erreichen, folgt das Programm der Leitlinie, sich auf priorisierte Maßnahmen mit der größten Wirkung und klaren Zielen zu konzentrieren. Im Laufe des Jahres 2024 sind bereits Fortschritte auf operativer Kostenbasis sichtbar. Die Umsetzung hat in allen vier Säulen des Projekts Fahrt aufgenommen: Software Excellence, Project Execution, Footprint Optimization sowie in spezifischen Maßnahmen der Geschäftsfelder. Die Forschungs- und Entwicklungsteams im Unternehmensbereich Automotive bringen aktiv Ideen für Verbesserungen ein. Automotive gestaltet R&D Excellence, um die operative Arbeit und den strukturellen Aufbau neu zu denken. Hierfür fließen sowohl die Impulse der Entwicklerinnen und Entwickler als auch die von Fahrzeugherstellern ein, und der technologische Fortschritt wird vorangetrieben.

### Continental Holistic Motion Control Software – erster Auftrag aus China

Der Unternehmensbereich Automotive hat mit seiner neu entwickelten Software Holistic Motion Control einen ersten Auftrag erhalten und damit einen wichtigen Schritt in Richtung Industrialisierung des softwaredefinierten Fahrzeugs gemacht. Die Software entkoppelt die Fahrfunktionen beim manuellen, assistierten und autonomen Fahren von der Hardware. Damit ist sie ein wichtiger Wegbereiter für hardwareunabhängige Softwarefunktionen und -innovationen – und zwar über die gesamte Fahrzeuglebensdauer. Neue Funktionsupdates können over-the-air aufgespielt werden.

Das Softwarepaket soll im Jahr 2025 in Zusammenarbeit mit einem großen chinesischen Automobilhersteller als Pilotserie auf den Markt kommen und wird bereits für mehrere Plattformen und neue Kunden skaliert. Holistic Motion Control kann als eigenständiges Produkt vermarktet werden. Das senkt die Entwicklungskosten und erschließt potenziell neue Märkte für das Automotive-Softwarege-

schäft. Es ergänzt das breit aufgestellte Hardware- und Systemgeschäft und verschafft Continental eine ausgezeichnete Position im Wettbewerb um das softwaredefinierte Fahrzeug.

### Continental bringt serverbasierte Fahrzeugarchitekturen mit Zonensteuergeräten voran

Mit der Einführung von Zonensteuergeräten (Zone Control Units, ZCUs) für europäische und asiatische Automobilhersteller hat Continental einen bedeutenden Schritt in Richtung serverbasierte Fahrzeugarchitekturen gemacht. ZCUs bilden die mittlere Schicht in der elektrischen und elektronischen Architektur von softwaredefinierten Fahrzeugen, ermöglichen eine dezentrale Stromversorgung und unterstützen die Trennung von Hard- und Software. Eine modulare Entwicklungsplattform ermöglicht es Continental, innerhalb von etwas mehr als einem Jahr nach Auftragserteilung in die Serienproduktion zu starten und so den Rollout von softwaredefinierten Fahrzeugen zu beschleunigen. ZCUs optimieren das Datenmanagement, indem sie elektronische Verbindungen innerhalb bestimmter Fahrzeugzonen konsolidieren, Komplexität und Gewicht reduzieren und gleichzeitig Over-the-air-Software-Updates erleichtern. Diese innovative Architektur reduziert die hohe Anzahl einzelner Steuergeräte, vereinfacht die Verkabelung und minimiert den CO<sub>2</sub>-Ausstoß.

Durch die modellübergreifende Wiederverwendung bewährter Software reduziert Continental den Validierungsaufwand, um letztlich die Markteinführung zu beschleunigen. ZCUs wurden entwickelt, um Kunden bei der Verwaltung und Minimierung der Komplexität zu unterstützen und einen reibungsloseren Übergang zu fortschrittlichen Fahrzeugarchitekturen zu gewährleisten. Das Potenzial, die Effizienz von softwaredefinierten Fahrzeugarchitekturen kontinuierlich zu verbessern, wird die Relevanz dieser Lösung in Zukunft weiter erhöhen.

### Continental Display mit Durchblick: Invisible Biometrics Sensing Display erfasst Vitalparameter der Passagiere

Continental hat mit dem Invisible Biometrics Sensing Display eine Displayneuheit vorgestellt, die mithilfe einer Kamera und eines Laserprojektors Vitalparameter der Fahrzeuginsassen für umfangreiche Sicherheits- und Komfortfunktionen erfasst. Die Besonderheit: Die gesamte Technologie ist unsichtbar hinter einem OLED-Display verbaut und kann durch das Display hindurchsehen. Dies erhöht die Nutzerakzeptanz und erlaubt Designern eine große Gestaltungsvielfalt. Die Lösung bietet neben umfangreicher Driver-Monitoring-Funktionalität auch neue Sicherheitsfunktionen wie eine 3D-Tiefenkarte von Fahrer und Beifahrer und ermöglicht so die optimale Airbag-Auslösung und zuverlässige Gurterkennung. Durch biometrische Bildanalyse können darüber hinaus auch Vitalparameter, wie etwa die Herzfrequenz, gemessen werden. So können Stresssituationen oder ein sich anbahnender medizinischer Notfall rechtzeitig registriert werden. Für das Invisible Biometrics Sensing Display ist Continental eine Technologiepartnerschaft mit trinamiX, einem führenden Anbieter von biometrischen Lösungen und Tochtergesellschaft der BASF SE, eingegangen und wurde im November 2024 mit einem CES Innovation Award Honoree ausgezeichnet.

### Continental mit dem CLEPA-Innovationspreis ausgezeichnet

Continental ist für ihre herausragende technologische Innovation im Bereich der automobilen Softwareentwicklung mit dem renommierten CLEPA-Innovationspreis 2024 (European Liaison Committee of Manufacturers of Equipment and Auto Parts, CLEPA) ausgezeichnet worden. In der Kategorie „Digital“ prämierte die CLEPA, der Verband europäischer Automobilzulieferer, die Smart-Cockpit-High-Performance-Computer-Virtualisierung, eine cloudbasierte Lösung, die die Entwicklung von Fahrzeugen revolutioniert. Diese Auszeichnung unterstreicht das fortlaufende Engagement von Continental, die Mobilität der Zukunft durch innovative Technologien sicherer, effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Die Virtualisierungslösung ermöglicht es, anhand von virtuellen Steuergeräten mit der Softwareentwicklung zu starten, bevor die Hardware vorhanden ist. So können z. B. künftige Anwendungen und Funktionen simuliert und getestet werden, bevor die Hardware für Mikrocontroller oder Prozessoren verfügbar ist. Dadurch kann die Entwicklung von Hard- und Software in großen Teilen unabhängig voneinander und zugleich parallel verlaufen; die Entwicklungszeit verkürzt sich erheblich und potenzielle Probleme werden frühzeitig im Entwicklungsprozess erkannt.

Die Lösung verwendet den vECU Creator, einen Bestandteil von Continentals cloudbasiertem Automotive-Edge-Framework (CAEdge). CAEdge bietet eine hochmoderne virtuelle Umgebung für die schnelle und flexible Softwareentwicklung und unterstützt verschiedene Betriebssysteme wie z. B. Android oder Linux. Diese Lösung trägt maßgeblich dazu bei, die kontinuierliche Entwicklung und Integration neuer Funktionen für mehr Sicherheit und ein

besseres Fahrerlebnis über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs hinweg zu ermöglichen.

### Continental realisiert domänenübergreifenden Hochleistungsrechner und CAEdge softwaredefinierte Fahrzeuge

Continental hat erfolgreich einen zukunftsweisenden domänenübergreifenden Hochleistungsrechner (HPC) in einem Fahrzeug implementiert und demonstriert damit die Fähigkeiten von softwaredefinierten Fahrzeugen (software-defined vehicles, SDVs). Dieser innovative HPC integriert Cockpit-Funktionen und fortschrittliche Funktionen für Fahrsicherheit und automatisiertes Parken. Zudem zeigt er eine greifbare Anwendung des cloudbasierten Softwareentwicklungs-Framework von Continental, dem CAEdge.

Die Zusammenarbeit mit Qualcomm Technologies hat den Einsatz des Snapdragon Ride Flex System-on-Chip ermöglicht und optimiert so Kosten und Leistung. Die Integration verbessert das Fahrerlebnis, indem sie mehr Assistenzfunktionen, Sicherheit und Komfort bietet.

Das SDV-Technologiefahrzeug dient als Plattform, um die nahtlose Integration mehrerer Technologien innerhalb einer einzigen HPC-Architektur zu validieren und die Machbarkeit und die Kostenvorteile dieses Ansatzes zu untermauern. Durch die Wiederverwendung bewährter Software in allen Bereichen zielt Continental darauf ab, den Validierungsaufwand zu reduzieren und die Entwicklung zu beschleunigen, um letztendlich die Markteinführungsgeschwindigkeit zu erhöhen. Das CAEdge-Framework unterstützt darüber hinaus die effiziente Softwareentwicklung, indem es Ingenieuren ermöglicht, vor der Bereitstellung in einer Cloud-Umgebung zu testen und Fehler zu beheben.

	2024		2023	
	Mio €	% vom Umsatz	Mio €	% vom Umsatz
<b>Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)</b>				
Automotive	2.356	12,1	2.385	11,8
Tires	349	2,5	336	2,4
ContiTech	182	2,9	175	2,6
Contract Manufacturing	0	0,0	0	0,0
<b>Konzern</b>	<b>2.888</b>	<b>7,3</b>	<b>2.896</b>	<b>7,0</b>
<b>Aktivierung von Forschungs- und Entwicklungskosten</b>	<b>16</b>		<b>18</b>	
in % der Forschungs- und Entwicklungskosten	0,6		0,6	
<b>Abschreibungen auf aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten</b>	<b>52</b>		<b>50</b>	



### Conti EfficientPro 5 setzt Maßstäbe beim Rollwiderstand

Continental bietet ihren Kunden innovative Reifenlösungen für den sicheren, nachhaltigen und kosteneffizienten Betrieb von Lkw und Bussen. Dazu zählt der neue Conti EfficientPro 5. Den Entwicklerinnen und Entwicklern ist es gelungen, den Rollwiderstand des Reifens um 10% gegenüber seinem Vorgänger innerhalb des EU-Reifenlabels Klasse A zu reduzieren. Als Lenkachsreifen ist er zudem der erste Fernverkehrsreifen, der in der Größe 315/70 eine Achstraglast von 8,5 Tonnen ermöglicht. Damit eignet er sich ideal für Elektro-Lkw. Dieser Erstausrüstungsreifen für Langstrecken Anwendungen setzt neue Maßstäbe bei der Energieeffizienz und unterstützt so die Batteriereichweite.

Die spezielle Gummimischung des Laufstreifens sowie das steife Profil des Reifens tragen zur Verringerung des Rollwiderstands bei, wie auch zu einer erhöhten Laufleistung. Diese steigt im Vergleich zum Vorgängermodell um rund 5%. Das Profil des Reifens bietet sicheren Grip und eine sehr gute Spurhaltung. Darüber hinaus verfügt der Reifen über besonders leise externe Abrollgeräusche (EU-Reifenlabel Klasse A).

### Continental, DT Swiss und Swiss Side entwickeln Laufrad-Reifen-System mit aerodynamischem Fahrradreifen AERO 111

Continental hat sich mit den führenden Laufrad- und Aerodynamik-Experten DT Swiss und Swiss Side zusammengetan, um das ultimative Laufrad-Reifen-System für Hobby- und Profi-Rennradfahrer zu entwickeln, die nach bester Leistung streben und dabei jeden Vorteil nutzen wollen. Das Ergebnis dieser Zusammenarbeit ist ein innovativer vorderradspezifischer Reifen: der AERO 111.

Als bisher aerodynamischster Reifen von Continental verfügt der AERO 111 über ein patentiertes Profil mit 48 gleichmäßig über der Reifenoberfläche verteilten Luftkammern. Diese sogenannten Vortex-Generatoren wirken als Wirbelerzeuger, die die Turbulenzen des Luftstroms am Vorderrad regulieren. Dadurch bleibt der laminare Luftstrom länger an der Felge haften, was den Segeleffekt maximiert. Durch die rennoptimierte Black-Chili-Reifenmischung von Continental gewährleistet der AERO 111 außergewöhnlichen Rollwiderstand und Grip auf nasser und trockener Fahrbahn. Währenddessen sorgt die Active ComfortTechnology für ein sanftes Fahrgefühl, indem sie Erschütterungen absorbiert.

### Continental bietet Profiltiefenmessung für Nutzfahrzeugreifen jederzeit und automatisiert

Continental bietet automatisierte Profiltiefenmessungen von Reifen an. Möglich macht dies die neue ContiConnect-Sensorgeneration. Flottenbetreiber erhalten so erstmals präzise Daten über den Abnutzungs-

grad ihrer Nutzfahrzeugreifen, die tagesaktuell verfügbar sind. Im Zusammenspiel mit KI-basierten Algorithmen lassen sich anstehende Reifenservices einzelner Nutzfahrzeuge, aber auch ganzer Flotten genau planen. Das erhöht die Sicherheit und Effizienz der Flotte, spart Kosten und trägt dazu bei, ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu reduzieren.

Der Sensor misst die Veränderung der radialen Beschleunigung des Reifens. Hierbei gilt: je biegsamer das Gummi des Laufstreifens, desto geringer die Profiltiefe. Aus den so ermittelten Reifendaten lassen sich Rückschlüsse auf das veränderte Abrollverhalten des Reifens und damit auf den Reifenverschleiß ziehen. Die KI wiederum nutzt Reifenspezifikationen und Reifenkilometerstände unter Berücksichtigung fahrzeugspezifischer Faktoren. Daraus erstellt sie eine Vorhersage der Profiltiefe des Reifens sowie der zu erwartenden Laufleistung. Die neue Profiltiefenmessung und die Reifenserviceplanung ergänzen das bisherige ContiConnect-Lösungsangebot von Continental, welches bereits Daten zu Reifendruck, Reifentemperatur und Laufleistung umfasst.

### Bestnoten für Pkw-Reifen von Continental in unabhängigen Presstests

Im Jahr 2024 wurden die Sommer-, Winter- und Ganzjahresreifen von Continental weltweit 82-mal von unabhängigen Fachmedien getestet und als gute und sichere Wahl bestätigt. Das hat eine interne Analyse Anfang Februar 2025 belegt. In den veröffentlichten Tests dieses Jahres erreichten die Pkw-Reifen von Continental in allen Segmenten 63-mal einen Platz unter den ersten drei. Bei 19 von 22 Veröffentlichungen kam der PremiumContact 7 auf den ersten Platz. Grund für diese Top-Platzierungen sind vor allem seine großen Stärken bei der Sicherheit – der PremiumContact 7 erreichte auf nasser und trockener Fahrbahn deutlich kürzere Bremswege als seine Wettbewerber. In der Umweltwertung punktete er laut ADAC mit seiner guten Laufleistung.

Der WinterContact TS 870, den Continental speziell für Klein- und Mittelklassefahrzeuge entwickelt hat, überzeugte in den Winterreifentests von ADAC, „Auto Bild“ sowie der britischen Fachzeitschrift „Auto Express“.

Der Ganzjahresreifen AllSeasonContact 2 von Continental überzeugt in den diesjährigen Ganzjahresreifentests: Der ACE Auto Club Europa, der zusammen mit dem österreichischen ARBÖ und der Sachverständigenorganisation GTÜ die „Alleskönner“ in Winter- und Sommerdisziplinen prüfte, kürte ihn zum Testsieger mit dem Prädikat „sehr empfehlenswert“. Auch in den Tests der „Auto Zeitung“, der „Sport auto“ sowie des britischen Online-Mediums „Tyre Reviews“ ging er als Testsieger hervor.

### Continental zeigt nachhaltige Oberflächenlösungen für Anwendungen im Fahrzeuginnenraum

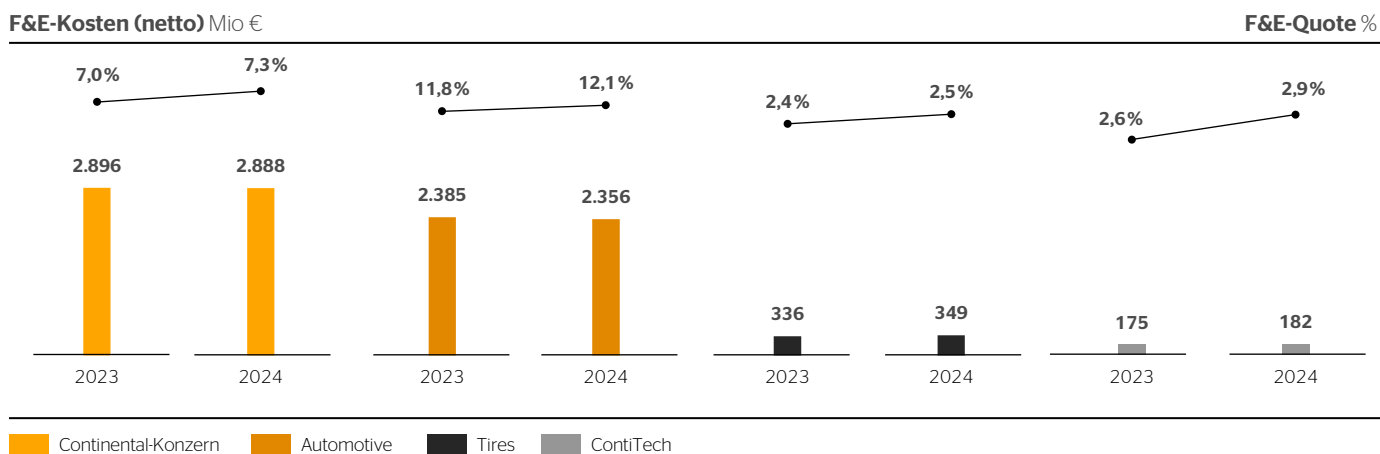
Die Oberflächenspezialisten im Unternehmensbereich ContiTech verfolgen Nachhaltigkeitsambitionen mit Fokus auf CO<sub>2</sub>-Neutralität und eine geschlossene Kreislaufwirtschaft. Dies wird durch innovative Materialien wie Xpreshn unterstützt, das in Fahrzeuginnenräumen eingesetzt wird. Dieses Produkt kann mit einem Product Carbon Footprint (PCF) von null ausgeliefert werden. Das bedeutet, dass nur so viel CO<sub>2</sub> durch die Herstellung freigesetzt wird, wie aus der Atmosphäre entfernt wird. Das Material nutzt biobasierte und durch Recycling gewonnene Rohstoffe. Als Thermoplast und Monomaterial-Konstruktion ist Xpreshn am Ende seines Lebenszyklus einfach recycelbar, das Rezyklat lässt sich in bestehende Kundenprozesse integrieren. Das Material bietet zudem eine Gewichtersparnis von bis zu 60% gegenüber Standardmaterialien und ist als PETA-zertifizierte (People for the Ethical Treatment of Animals, PETA) vegane Variante verfügbar.

### Neue Gummimischung für Luftfedern von Continental reduziert CO<sub>2</sub>-Fußabdruck um mehr als ein Drittel

Der Unternehmensbereich ContiTech hat mit seinen TOUGH-RUNR-Luftfedern eine Alternative zu herkömmlichen Luftfedern entwi-

ckelt, die leistungsfähig und alterungsbeständig in einem besonders breiten Temperaturbereich ist. Darüber hinaus wird eine Reduzierung des Product Carbon Footprints (PCF) des TOUGH-RUNR-Luftfederbalgs von mehr als ein Drittel gegenüber einer Variante, die auf synthetischem Kautschuk basiert, erreicht. Die große Mehrheit der Nutzfahrzeug-Luftfederbälge besteht entweder aus hitze- und ozonbeständigem Chloropren, einem synthetischen Kautschuk, oder aus kältebeständigem reinem Naturkautschuk. Für TOUGH-RUNR hat Continental eine Gummimischung entwickelt, die aus Naturkautschuk besteht, der durch einen besonders leistungsstarken Ethylen-Propylen-Dien-Kautschuk (EPDM) verstärkt wird. Damit wurde eine Kombination von Umweltfreundlichkeit und klimatischer Flexibilität erreicht.

Der TOUGH-RUNR wird seit zwei Jahren in Lkw eines großen europäischen Nutzfahrzeugherstellers ab Werk verbaut. Continental entwickelt das Produkt gegenwärtig weiter, um - bei mindestens gleichbleibender Leistung - die Materialauswahl noch umweltfreundlicher zu gestalten.



# Wirtschaftsbericht

## Rahmenbedingungen

### Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Im Jahr 2024 erzielte die Weltwirtschaft ein moderates Wachstum, welches durch geopolitische Spannungen, hohe Energiepreise und erhöhte Zinssätze gedämpft wurde. Besonders betroffen war hier von der Euroraum. Die Inflation ging in den meisten Regionen langsam zurück, während die Produktivitätsentwicklung und das Tempo bei Strukturreformen weiterhin schwach blieben. Gemäß dem World Economic Outlook Update (WEO Update) des Internationalen Währungsfonds (IWF) von Januar 2025 wuchs die Weltwirtschaft im Geschäftsjahr 2024 um 3,2%. Die IWF-Prognose eines Wachstums von 3,1% von Januar 2024 wurde damit leicht übertroffen.

Im Euroraum stieg 2024 gemäß der Statistikbehörde Eurostat das Bruttoinlandsprodukt (BIP) um 0,7% gegenüber dem Vorjahr. Frankreich und Italien wiesen laut IWF Wachstumsraten von 1,1% bzw. 0,6% aus. Die Volkswirtschaft in Spanien wuchs gemäß IWF um 3,1%, in Deutschland verringerte sich hingegen gemäß Statistischem Bundesamt das BIP um 0,2%. Das Vereinigte Königreich erreichte gemäß IWF ein Wachstum von 0,9% und entwickelte sich somit leicht besser als der Euroraum.

In Nordamerika erhöhte sich im Jahr 2024 das BIP der USA gemäß dem Bureau of Economic Analysis um 2,3%. Für Kanada und Mexiko wies der IWF BIP-Zuwächse von 1,3% bzw. 1,8% aus. Auch in anderen amerikanischen Ländern setzte sich 2024 die wirtschaftliche Erholung fort. Für Brasilien beispielsweise schätzte der IWF einen BIP-Anstieg um 3,7%.

Die asiatischen Länder verzeichneten im Berichtsjahr gemäß IWF ebenfalls eine Fortsetzung der konjunkturellen Belebung. Deutliches Wachstum erzielten 2024 die indische Wirtschaft mit einem BIP-Zuwachs um 6,5%, China mit einem Anstieg um 4,8% sowie die ASEAN-Staaten mit einem BIP-Anstieg um 4,5%. Eine negative Wachstumsrate wies gemäß IWF Japan mit einem BIP-Rückgang um 0,2% aus.

### Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen und Absatzregionen

Die Automobilindustrie - mit Ausnahme des Ersatzgeschäfts - bildet mit einem Anteil von 62% (Vj. 64%) am Konzernumsatz im Geschäftsjahr 2024 den bedeutendsten Kundenkreis für Continental. Den wesentlichen Anteil steuerte hierzu der Unternehmensbereich Automotive bei, aber auch die Unternehmensbereiche Tires und ContiTech erwirtschafteten in diesem Marktsegment signifikante Umsatzerlöse.

Das zweitgrößte Marktsegment für Continental ist mit 27% (Vj. 25%) vom Gesamtumsatz im Geschäftsjahr 2024 das weltweite Ersatzreifengeschäft für Pkw und Nutzfahrzeuge. Wegen des deutlich höheren Anteils von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen am Ersatzreifengeschäft ist ihre Entwicklung von besonderer Bedeutung für unseren wirtschaftlichen Erfolg.

Das drittgrößte Marktsegment für Continental ist mit rund 9% vom Gesamtumsatz (Vj. 9%) das weltweite Geschäft mit Industriekunden und Ersatzteilen des Unternehmensbereichs ContiTech.

Die größte Absatzregion von Continental ist weiterhin Europa mit einem Umsatzanteil von 49% im Berichtsjahr (Vj. 48%), gefolgt von Nordamerika mit 26% (Vj. 27%) und Asien-Pazifik mit 21% (Vj. 21%).

### Entwicklung der Pkw-Neuzulassungen

Im Jahr 2024 haben sich in den großen internationalen Automobilmärkten die Neuzulassungen von Pkw mehrheitlich positiv entwickelt. Dennoch gab es regionale Unterschiede, insbesondere bei den Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen aufgrund von reduzierten oder weggefallenen staatlichen Förderungen. Die Verfügbarkeit vieler Pkw-Modelle verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr weiter, während die Markteinführung neuer Baureihen der Hersteller verschoben wurden. Geopolitische und gesamtwirtschaftliche Unsicherheiten sowie hohe Verbraucherpreise führten zu einer weiterhin gedämpften Nachfrage in vielen relevanten Märkten.

Auf dem europäischen Pkw-Markt (EU27, EFTA und Vereinigtes Königreich) wurden 2024 nach vorläufigen Daten des Verbands der Automobilindustrie (VDA) mit 13,0 Mio Einheiten rund 1% mehr Neufahrzeuge als im Vorjahr zugelassen. In Deutschland wurden 1% weniger Pkw-Modelle im Jahr 2024 zugelassen. Die USA verzeichneten einen leichten Anstieg um 2%, in Brasilien wurden mit 14% deutlich mehr Fahrzeuge neu angemeldet. In Japan sank der Pkw-Absatz um rund 7%.

In China, dem größten Pkw-Markt der Welt, verzeichnete der VDA im Jahr 2024 einen Zuwachs. Die Neuzulassungen erhöhten sich um 6% auf 23,0 Mio Einheiten und entwickelten sich damit etwas stärker als die chinesische Gesamtwirtschaft. In Indien erhöhte sich der Absatz der Neufahrzeuge 2024 um 4% auf 4,3 Mio Einheiten.

### Entwicklung der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

Herausfordernde wirtschaftliche Rahmenbedingungen und eine fehlende Planbarkeit der Förderstrukturen führten im Jahr 2024 branchenweit zu einer Kaufzurückhaltung bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen < 6 t und drückten die Produktionszahlen. Neue volumenstarke Modelle befanden sich hingegen noch im Anlauf. Zeitgleich sind einige Modelle bei traditionellen Herstellern ausgelaufen. Insbesondere jüngere Marken aus Asien und Nordamerika konnten davon profitieren.

Europa und Nordamerika verzeichneten in diesem Umfeld im Berichtsjahr nach vorläufigen Daten einen Rückgang der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen um 5% bzw. 1%. China erhöhte 2024 seine Produktion um 4%.

Die weltweite Produktion sank 2024 nach vorläufigen Zahlen um 1% auf 89,5 Mio Einheiten.

### Entwicklung der Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen

Die Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen > 6 t ist im Berichtszeitraum in unserem Kernmarkt Europa aufgrund konjunktureller Schwäche, hoher Inflation und hoher Energiekosten

gegenüber dem Vorjahr gesunken. Im Vergleich zum Vorjahr reduzierte sich das Fertigungsvolumen von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen nach vorläufigen Daten um 22 %.

In unserem anderen Kernmarkt Nordamerika führten u.a. hohe Finanzierungskosten und ein Nachfragerückgang im Berichtsjahr zu einer Reduktion der Produktionszahlen um 4 % gegenüber dem hohen Niveau des Jahres 2023.

### Entwicklung der Ersatzreifenmärkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Nach einem schwachen Start in das Jahr 2024 entwickelte sich der Absatz im Ersatzgeschäft ab April in Europa besser. Die Erholung der Nachfrage setzte sich im Laufe des Jahres fort, was u.a. auf den Abbau der Lagerbestände der Reifenhändler im Jahr 2023 zurückzuführen ist. Der Markt in Nordamerika entwickelte sich nach einem starken ersten Quartal nur moderat. Der Ersatzreifenmarkt in China hingegen bewegte sich nach einem starken Vorjahr weiterhin auf einem hohen Niveau. Auch im zweiten Halbjahr hielt diese Entwicklung in den Märkten an – insbesondere mit einem starken Geschäft in Europa, unterstützt von der Winterreifen-Nachfrage.

Im Gesamtjahr 2024 stieg der Absatz von Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge < 6 t in Europa (ohne Russland) um 7 % an. In Nordamerika lag die Nachfrage im Berichtsjahr mit 2 % leicht über dem Vorjahresniveau. In China war die Entwicklung mit einem Anstieg um 1 % ebenfalls positiv. Weltweit stieg der Absatz von Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge nach vorläufigen Daten im Berichtsjahr um 3 %.

### Entwicklung der Ersatzreifenmärkte für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge

In unserem Kernmarkt Europa (ohne Russland) bewegte sich die Nachfrage nach Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge > 6 t im Jahr 2024 nach vorläufigen Daten auf dem Vorjahresniveau. In Nordamerika hingegen stieg die Nachfrage um 7 % gegenüber dem Vorjahr.

### Entwicklung der Industrieproduktion

Neben der Fahrzeugproduktion und dem Ersatzgeschäft für die Automobilindustrie ist die Entwicklung verschiedener weiterer Industrien entscheidend für den Erfolg unseres Unternehmensbereichs ContiTech. Produkte von ContiTech werden insbesondere in Anlagen, Maschinen und Fahrzeugen für den Schienenverkehr, den Bergbau, die Agrarindustrie sowie für weitere wichtige Schlüsselindustrien verwendet. Als übergeordneter Indikator für die Entwicklung des ContiTech-Geschäfts mit Industriekunden wird daher neben der allgemeinen Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts insbesondere die Entwicklung der Industrieproduktion angesehen.

Im Berichtszeitraum wurde die Industrieproduktion im Euroraum anhaltend durch gestiegene Kosten und die schwache konjunkturelle Entwicklung belastet und lag insgesamt unter dem Vorjahr. Auch in den USA lag die Industrieproduktion leicht unter dem Vorjahresniveau. In China hingegen konnte die Industrieproduktion gegenüber dem Vorjahreswert u.a. durch staatliche Konjunkturmaßnahmen gesteigert werden.

### Entwicklung der Rohstoffmärkte

Die Rohstoffmärkte entwickelten sich aufgrund einer anhaltend verbesserten Verfügbarkeit im Berichtsjahr in Summe weitestgehend stabil. Die sich normalisierenden weltweiten Lieferketten spiegelten sich auch in weniger volatilen Preisentwicklungen insbesondere für Metalle und bei Rohöl wider. Dennoch gab es bei einzelnen Rohstoffen wie Edelmetallen, Naturkautschuk und Butadien größere Preissteigerungen. Die Gründe hierfür sind anhaltende geopolitische Risiken und eine mangelnde Verfügbarkeit.

Kohlenstoffstahl und Edelstahl sind Vormaterialien vieler von Continental verbauter mechanischer Komponenten wie z.B. Druckgussteile. Stahldraht wird insbesondere in der Reifenproduktion als Stahlcord, aber auch in Förderbändern oder Zahnriemen zur Erhöhung der Zugfestigkeit eingesetzt. Aluminium wird v.a. für Druckguss-, Stanz- und Biegeteile verwendet, während Kupfer v.a. in Elektromotoren, mechatronischen Bauteilen sowie Leiterplatten zum Einsatz kommt.

### Veränderungen von Fahrzeugproduktion, Reifenersatzgeschäft und Industrieproduktion im Jahr 2024 (gegenüber 2023)

Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Fahrzeugproduktion	Reifenersatzgeschäft
Europa	-5 %	7 %
Nordamerika	-1 %	2 %
China	4 %	1 %
<b>Weltweit</b>	<b>-1 %</b>	<b>3 %</b>

Mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge	Fahrzeugproduktion	Reifenersatzgeschäft
Europa	-22 %	0 %
Nordamerika	-4 %	7 %

Industrieproduktion	
Eurozone	-2,9 %
USA	-0,3 %
China	5,4 %

Vorläufige Daten.

Quellen:

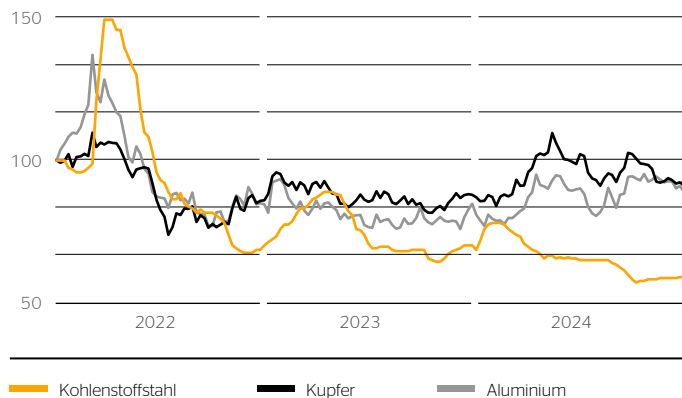
Fahrzeugproduktion: S&P Global (Europa mit West-, Zentral- und Osteuropa inkl. Russland und Türkei).

Reifenersatzgeschäft: LMC International Ltd. (Europa mit West-, Zentral- und Osteuropa (ohne Russland) und Türkei).

Industrieproduktion: Bloomberg.

**Stahl, Kupfer und Aluminium**

indexiert auf den 1. Januar 2022



**Quellen:**

*Kohlenstoffstahl: Warmbreitband Nordeuropa ab Werk, von Kallanish Commodities (€/metrische Tonne, mt).  
Kupfer und Aluminium: rollierende Dreimonatskontrakte der London Metal Exchange (US-Dollar/mt).*

Die Preise für Kohlenstoffstahl, die sich bereits im Vorjahr verringerten, sanken 2024 im Jahresdurchschnitt auf Euro-Basis um ca. 12%. Der Preis für Kupfer, der im Vorjahr ebenfalls leicht gefallen war, erhöhte sich im Jahresdurchschnitt auf US-Dollar-Basis um 9%. Der Preis für Aluminium stieg im Jahr 2024 im Jahresdurchschnitt auf US-Dollar-Basis um 8%.

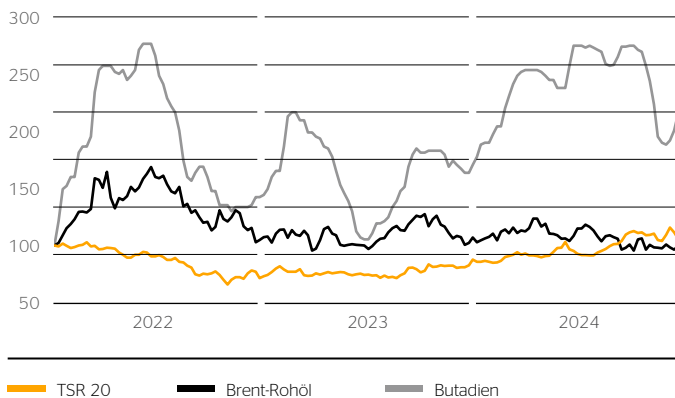
Edelmetalle wie Silber und Gold werden sowohl von Continental als auch von unseren Zulieferern für die Beschichtung von Bauteilen verwendet. Der Preis für Gold stieg im Jahr 2024 im Jahresdurchschnitt auf US-Dollar-Basis um 23%, der für Silber um 21%.

Bei Naturkautschuken setzte sich die rückläufige Preisentwicklung des vergangenen Jahres nicht fort. Der Preis für Naturkautschuk TSR 20 stieg im Jahresdurchschnitt 2024 auf US-Dollar-Basis um 27% im Vergleich zum Vorjahreswert.

Rohöl ist der wichtigste Ausgangsgrundstoff für Synthesekautschukvormaterialien wie Butadien und Styrol, aber auch für Ruß und diverse andere Chemikalien sowie Kunststoffe. Die Preise von Rohöl stabilisierten sich 2024 gegenüber dem Vorjahr weiter. Im Jahresdurchschnitt sank der Preis für die Rohölsorte Brent auf US-Dollar-Basis leicht um 2% gegenüber dem Vorjahreswert.

**TSR 20, Rohöl und Butadien**

indexiert auf den 1. Januar 2022



**Quellen:**

*TSR 20: rollierende Einmonatskontrakte der Börse Singapur (US-Dollar-Cent/kg).  
Rohöl: European-Brent-Spotpreis von Bloomberg (US-Dollar/Barrel).  
Butadien: Südkorea-Spotpreis (FOB) von PolymerUpdate.com (US-Dollar/mt).*

Trotz der geringeren Rohölpreise stiegen 2024 bei verschiedenen Vormaterialien für Synthesekautschuke die Preise insbesondere für Butadien an. Im Jahresdurchschnitt auf US-Dollar-Basis stieg der Preis für Butadien um 47% und für Styrol um 5%.

Kunststoffgranulate, sogenannte Resins, werden als technische Thermoplaste von Continental und unseren Zulieferern v.a. für die Herstellung von Gehäuseteilen im Unternehmensbereich Automotive sowie für diverse andere Kunststoffteile im Unternehmensbereich ContiTech benötigt. Die Preise für Resins sanken 2024 auf US-Dollar-Basis im Durchschnitt um 2%.

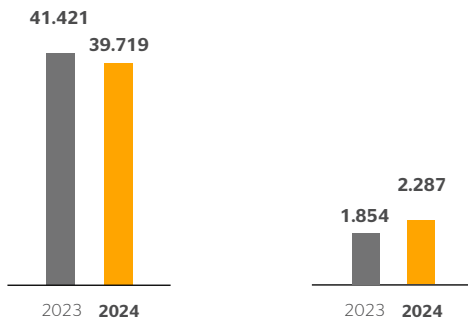
Continental verwendet Natur- und Synthesekautschuke in großer Menge für die Herstellung von Reifen und technischen Gummiprodukten. Außerdem werden in größerem Umfang Ruß als Füllstoff sowie Stahlcord und Nyloncord als Festigkeitsträger eingesetzt. Aufgrund der hohen Volumina und des direkten Bezugs der Rohstoffe hat deren Preisentwicklung einen erheblichen Einfluss auf die Ergebnisentwicklung der Unternehmensbereiche Tires und ContiTech.

# Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

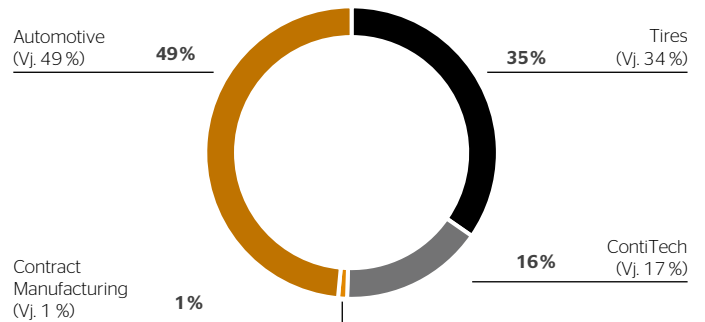
- > Umsatzrückgang um 4,1 % auf 39,7 Mrd €
- > Organischer Umsatzrückgang um 2,6 %
- > Bereinigte EBIT-Marge angestiegen auf 6,8 %

Umsatz; EBIT

Mio €

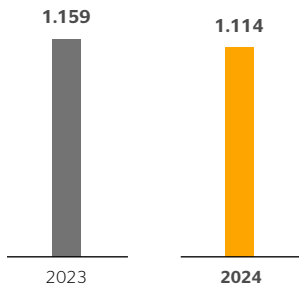


Umsatz nach Unternehmensbereichen



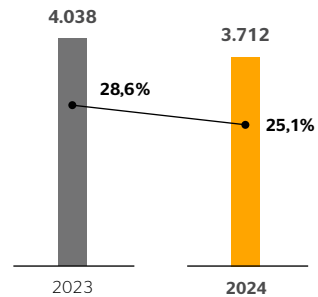
Free Cashflow

Mio €



Netto-Finanzschulden Mio €

Gearing Ratio %



## Ertragslage

- > Umsatzrückgang um 4,1 %
- > Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 2,6 %
- > Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 6,6 %

Continental-Konzern in Mio €	2024	2023	Δ in %
Umsatz	39.719	41.421	-4,1
EBITDA	4.498	4.079	10,3
in % vom Umsatz	11,3	9,8	
EBIT	2.287	1.854	23,4
in % vom Umsatz	5,8	4,5	
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	1.168	1.156	1,0
Ergebnis pro Aktie in €, unverwässert	5,84	5,78	1,0
Ergebnis pro Aktie in €, verwässert	5,84	5,78	1,0
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	2.888	2.896	-0,3
in % vom Umsatz	7,3	7,0	
Abschreibungen <sup>1</sup>	2.211	2.225	-0,6
davon Wertminderungen <sup>2</sup>	37	57	-35,0
Investitionen <sup>3</sup>	2.204	2.437	-9,5
in % vom Umsatz	5,5	5,9	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	19.365	19.550	-0,9
Operative Aktiva (Durchschnitt)	19.980	20.714	-3,5
Kapitalrendite (ROCE) in %	11,4	8,9	
Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) <sup>4</sup>	190.159	202.763	-6,2
Umsatz bereinigt <sup>5</sup>	39.678	41.373	-4,1
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>6</sup>	2.694	2.526	6,6
in % des bereinigten Umsatzes	6,8	6,1	

<sup>1</sup> Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

<sup>2</sup> Wertminderungen beinhalten außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

<sup>3</sup> Investitionen in Sachanlagen und Software.

<sup>4</sup> Ohne Auszubildende.

<sup>5</sup> Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

<sup>6</sup> Bereinigt um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA), Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

### Geschäftsverlauf und Umsatzentwicklung

Der Konzernumsatz reduzierte sich im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 1.702 Mio€ bzw. 4,1 % auf 39.719 Mio€ (Vj. 41.421 Mio€). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Umsatzrückgang um 2,6 %. Wechselkurseffekte wirkten sich in Höhe von 610 Mio€ negativ auf die Umsatzentwicklung aus, während Konsolidierungskreisveränderungen kaum einen Effekt hatten.

In einem weiterhin sehr herausfordernden Marktumfeld und vor dem Hintergrund der rückläufigen Fahrzeugproduktion, insbesondere in Europa, verzeichnete der Unternehmensbereich Automotive einen Umsatzrückgang. Dieser konnte durch die erzielten Preisanpassungen zur Kompensation von inflationsbedingten

Kostensteigerungen abgeschwächt werden. Im Unternehmensbereich Tires ergab sich ein leichter Umsatzrückgang durch negative Wechselkurseffekte und eine schwache Nachfrage im Pkw-Erstausrüstungsgeschäft. Gegenläufig wirkten das Wachstum in den weltweiten Reifenersatzmärkten und weiterhin positive Effekte aus dem Produktmix. Auch bei ContiTech führten die negative Entwicklung des Automobilerausrüstungsgeschäfts in Europa und Nordamerika sowie die anhaltende Marktschwäche v.a. im Industrieumfeld zu rückläufigen Umsatzerlösen. Contract Manufacturing verringerte seinen Umsatz entsprechend dem zwischen Continental und der Schaeffler Gruppe bzw. Vitesco Technologies (bis zu dem Zusammenschluss am 1. Oktober 2024) vertraglich vereinbarten Vorgehen.

Die Umsatzanteile nach Regionen im Jahr 2024 stellen sich wie folgt dar:

Umsatz nach Regionen in %	2024	2023
Deutschland	20	19
Europa ohne Deutschland	30	29
Nordamerika	26	27
Asien-Pazifik	21	21
Übrige Länder	4	4

### Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Konzerns erhöhte sich im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 168 Mio€ bzw. 6,6% auf 2.694 Mio€ (Vj. 2.526 Mio€) und entspricht 6,8% (Vj. 6,1%) des bereinigten Umsatzes.

### Operatives Ergebnis (EBIT)

Das operative Konzernergebnis (EBIT) stieg 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 433 Mio€ bzw. 23,4% auf 2.287 Mio€ (Vj. 1.854 Mio€). Die Umsatzrendite verbesserte sich auf 5,8% (Vj. 4,5%). Dabei verringerten sich die Herstellungskosten um 1.694 Mio€ auf 30.918 Mio€ (Vj. 32.613 Mio€), was v.a. auf das geringere Absatzvolumen, gesunkene Energiepreise, insbesondere im ersten Halbjahr niedrigere Materialkosten sowie Kostensenkungsmaßnahmen und Produktivitätsverbesserungen zurückzuführen ist. Gegenläufig wirkten gestiegene Kosten für Löhne und Gehälter. Das operative Ergebnis des Vorjahres wurde durch höhere Restrukturierungsaufwendungen deutlich belastet.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) im Berichtsjahr um 109 Mio€ (Vj. 118 Mio€).

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 11,4% (Vj. 8,9%).

### Sondereffekte 2024

Für den Konzern ergab sich insgesamt eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2024 in Höhe von 300 Mio€. Hiervon entfielen 170 Mio€ auf Automotive, 27 Mio€ auf Tires, 85 Mio€ auf ContiTech und 27 Mio€ auf die Holding. Gegenläufig ergab sich eine Entlastung durch Sondereffekte in Höhe von 8 Mio€ bei Contract Manufacturing.

Aus Wertminderungen auf Sachanlagen ergaben sich Aufwendungen in Höhe von insgesamt 30 Mio€ (Automotive 29 Mio€, ContiTech 1 Mio€). In diesen Werten sind Wertminderungen und Wertaufholungen, die im Rahmen von Restrukturierungen entstanden sind, nicht enthalten.

Im Unternehmensbereich Automotive ergaben sich Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 201 Mio€, die im Wesentlichen im Bereich der Forschungs- und Entwicklungskosten angefallen sind. Darin sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von

2 Mio€ enthalten. Entgegen den ursprünglichen Einschätzungen zu den Auswirkungen aus den Restrukturierungsplänen wurden im Zeitablauf der Restrukturierungsmaßnahmen Einigungen erzielt, die zu Auflösungen von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 121 Mio€ führten.

Im Unternehmensbereich Tires entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 4 Mio€. Darin sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 2 Mio€ enthalten. Darüber hinaus ergaben sich Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 9 Mio€.

Im Unternehmensbereich ContiTech entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 32 Mio€. Darin sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 3 Mio€ enthalten. Darüber hinaus resultierten Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 20 Mio€.

Im Unternehmensbereich Contract Manufacturing resultierten Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 8 Mio€.

Aus restrukturierungsbezogenen Belastungen entstand ein Aufwand in Höhe von insgesamt 45 Mio€ (Automotive 22 Mio€, Tires 21 Mio€, ContiTech 2 Mio€).

Aus Abfindungen entstand ein negativer Sondereffekt in Höhe von insgesamt 79 Mio€ (Automotive 29 Mio€, Tires 10 Mio€, ContiTech 41 Mio€). Darüber hinaus ergab sich ein Ertrag aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 1 Mio€ im Bereich der Holding.

Infolge eines Beherrschungsverlusts bei einer Unternehmensbeteiligung und der daraus folgenden Änderung der Konsolidierungsmethode von der Vollkonsolidierung zur Equity-Methode ergab sich im Unternehmensbereich Automotive ein Ertrag in Höhe von 19 Mio€. Darüber hinaus ergaben sich Aufwendungen in Höhe von 12 Mio€ im Zusammenhang mit der Veräußerung von Teilaktivitäten des Geschäftsfelds Autonomous Mobility. Für diese Transaktion fielen zudem Verkaufsnebenkosten in Höhe von 4 Mio€ an.

Aus der Veräußerung von Teilaktivitäten des Geschäftsfelds Replacement EMEA ergaben sich Aufwendungen in Höhe von 3 Mio€.



Im Unternehmensbereich Automotive entstanden Aufwendungen in Höhe von 7 Mio€ im Zusammenhang mit der geplanten, organisatorisch unabhängigen Aufstellung des Geschäftsfelds User Experience.

Darüber hinaus ergaben sich zusätzliche Aufwendungen im Unternehmensbereich Automotive im Rahmen einer Beteiligungsbewertung in Höhe von 5 Mio€.

Im Unternehmensbereich Tires ergab sich aus einem Unternehmenserwerb ein Ertrag in Höhe von 1 Mio€.

Im Unternehmensbereich ContiTech wird das Geschäftsfeld Original Equipment Solutions organisatorisch unabhängig aufgestellt. In diesem Zusammenhang entstanden Aufwendungen in Höhe von 29 Mio€.

Für die Holding ergaben sich aus der geplanten Abspaltung der Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing Aufwendungen in Höhe von 28 Mio€.

#### **Sondereffekte 2023**

Für den Konzern ergab sich insgesamt eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2023 in Höhe von 551 Mio€. Hiervon entfielen 387 Mio€ auf Automotive, 138 Mio€ auf Tires, 21 Mio€ auf ContiTech, 3 Mio€ auf Contract Manufacturing und 2 Mio€ auf die Holding.

Aus Wertminderungen auf Sachanlagen ergaben sich Aufwendungen in Höhe von insgesamt 41 Mio€ (Automotive 13 Mio€, Tires 27 Mio€, ContiTech 1 Mio€). In diesen Werten sind Wertminderungen und Wertaufholungen, die im Rahmen von Restrukturierungen entstanden sind, nicht enthalten.

Im Unternehmensbereich Automotive ergaben sich Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 345 Mio€. Darüber hinaus resultierten Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 34 Mio€.

Im Unternehmensbereich Tires entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 18 Mio€. Darin sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 17 Mio€ enthalten. Darüber hinaus ergaben sich Erträge im Zusammenhang mit Restrukturierungen in Höhe von 36 Mio€, darin enthalten ist eine Wertaufholung auf Sachanlagen in Höhe von 2 Mio€.

Im Unternehmensbereich ContiTech entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 11 Mio€. Darüber hinaus resultierten Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 10 Mio€.

Im Unternehmensbereich Contract Manufacturing entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 3 Mio€. Darüber hinaus resultierten Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 1 Mio€.

Aus restrukturierungsbezogenen Belastungen entstand ein Aufwand in Höhe von insgesamt 47 Mio€ (Automotive 16 Mio€, Tires 29 Mio€, ContiTech 2 Mio€).

Aus Abfindungen entstand ein negativer Sondereffekt in Höhe von insgesamt 58 Mio€ (Automotive 23 Mio€, Tires 16 Mio€, ContiTech 17 Mio€, Holding 2 Mio€).

Im Unternehmensbereich Automotive wurde im Jahr 2020 der 50-prozentige Anteil an dem nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen SAS Autosystemtechnik GmbH & Co. KG, Karlsruhe, Deutschland, veräußert. Daraus ergab sich nachträglich ein Ertrag in Höhe von insgesamt 2 Mio€.

Der Unternehmensbereich Tires verzeichnete einen Aufwand aus der Veräußerung eines nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmens in Höhe von 1 Mio€.

Aus dem Verkauf von sämtlichen russischen Aktivitäten der Unternehmensbereiche Automotive und Tires sowie von Teilaktivitäten des Unternehmensbereichs ContiTech in Russland ergaben sich Aufwendungen in Höhe von insgesamt 98 Mio€ (Automotive 27 Mio€, Tires 72 Mio€) und bei ContiTech Erträge in Höhe von 6 Mio€.

Wertberichtigungen auf Forderungen und Vorräte sowie Forderungsverzichte in Verbindung mit der Aufgabe der russischen Aktivitäten führten zudem zu Aufwendungen in Höhe von insgesamt 14 Mio€ (Tires 12 Mio€, ContiTech 3 Mio€).

Im Unternehmensbereich ContiTech wird das Geschäftsfeld Original Equipment Solutions organisatorisch unabhängig aufgestellt. In diesem Zusammenhang entstanden Aufwendungen in Höhe von 4 Mio€.

#### **Beschaffung**

Für die für den Unternehmensbereich Automotive essenziellen Vorprodukte Halbleiter und elektronische Bauteile hat sich die Verfügbarkeit am Markt im Jahr 2024 signifikant im Vergleich zum Vorjahr verbessert. Nach einer Phase niedrigerer Rohstoffpreise in der ersten Jahreshälfte waren die Preissteigerungen bei zahlreichen Rohstoffen im zweiten Halbjahr 2024 für die Unternehmensbereiche Tires und ContiTech wieder eine Herausforderung.

## Überleitung EBIT zum Konzernergebnis

Mio €	2024	2023	Δ in %
Automotive	229	-57	498,5
Tires	1.870	1.743	7,3
ContiTech	261	380	-31,4
Contract Manufacturing	15	5	195,8
Sonstiges/Holding/Konsolidierung	-88	-217	59,2
<b>EBIT</b>	<b>2.287</b>	<b>1.854</b>	<b>23,4</b>
Finanzergebnis	-398	-236	-69,0
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>1.888</b>	<b>1.618</b>	<b>16,7</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-689	-424	-62,4
<b>Konzernergebnis</b>	<b>1.200</b>	<b>1.194</b>	<b>0,5</b>
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	-32	-37	15,0
<b>Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen</b>	<b>1.168</b>	<b>1.156</b>	<b>1,0</b>

## Überleitung Umsatz zum Umsatz bereinigt sowie EBITDA zum bereinigten operativen Ergebnis (EBIT bereinigt) 2024

Mio €	Automotive	Tires	ContiTech	Contract Manufacturing	Sonstiges/ Holding/ Konsolidierung	Konzern
<b>Umsatz</b>	<b>19.416</b>	<b>13.861</b>	<b>6.386</b>	<b>239</b>	<b>-183</b>	<b>39.719</b>
Konsolidierungskreisveränderungen <sup>1</sup>	-	-	-40	-	-	-40
<b>Umsatz bereinigt</b>	<b>19.416</b>	<b>13.861</b>	<b>6.345</b>	<b>239</b>	<b>-183</b>	<b>39.678</b>
<b>EBITDA</b>	<b>1.323</b>	<b>2.663</b>	<b>562</b>	<b>26</b>	<b>-76</b>	<b>4.498</b>
Abschreibungen <sup>2</sup>	-1.094	-792	-301	-11	-12	-2.211
<b>EBIT</b>	<b>229</b>	<b>1.870</b>	<b>261</b>	<b>15</b>	<b>-88</b>	<b>2.287</b>
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA)	55	6	48	-	-	109
Konsolidierungskreisveränderungen <sup>1</sup>	-	-1	-1	-	-	-1
Sondereffekte						
Wertminderungen auf Goodwill	-	-	-	-	-	-
Wertminderungen <sup>3</sup>	29	0	1	0	-	30
Restrukturierungen <sup>4</sup>	80	-5	11	-8	-	78
Restrukturierungsbezogene Belastungen	22	21	2	0	-	45
Abfindungen	29	10	41	0	-1	79
Veräußerungsgewinne und -verluste aus Abgängen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen <sup>5</sup>	-7	3	-	-	-	-4
Sonstiges <sup>6</sup>	16	-1	29	-	28	72
<b>Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)</b>	<b>454</b>	<b>1.902</b>	<b>393</b>	<b>7</b>	<b>-62</b>	<b>2.694</b>

<sup>1</sup> Konsolidierungskreisveränderungen beinhalten Zu- und Abgänge im Rahmen von Share und Asset Deals. Dabei werden Zugänge im Berichtsjahr und Abgänge in der Vergleichsperiode bereinigt.

<sup>2</sup> Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

<sup>3</sup> Wertminderungen beinhalten außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen. Darin nicht enthalten sind Wertminderungen, die im Rahmen einer Restrukturierung entstanden sind, sowie Wertminderungen auf Finanzanlagen und Goodwill.

<sup>4</sup> Hierin sind restrukturierungsbedingte Wertminderungen in Höhe von insgesamt 7 Mio € enthalten (Automotive 2 Mio €, Tires 2 Mio €, ContiTech 3 Mio €).

<sup>5</sup> Hierin sind Aufwendungen in Höhe von 12 Mio € im Zusammenhang mit der Veräußerung von Teilaktivitäten des Geschäftsfelds Autonomous Mobility sowie ein Ertrag in Höhe von 19 Mio € infolge eines Beherrschungsverlusts bei einer Unternehmensbeteiligung und der daraus folgenden Änderung der Konsolidierungsmethode von der Vollkonsolidierung zur Equity-Methode im Unternehmensbereich Automotive enthalten.

<sup>6</sup> Unter Sonstiges werden im Wesentlichen Aufwendungen im Zusammenhang mit der geplanten Abspaltung der Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing sowie der geplanten unabhängigen Aufstellung der Geschäftsfelder User Experience und Original Equipment Solutions ausgewiesen.

**Überleitung Umsatz zum Umsatz bereinigt sowie EBITDA zum bereinigten operativen Ergebnis (EBIT bereinigt) 2023**

Mio €	Automotive	Tires	ContiTech	Contract Manufacturing	Sonstiges/ Holding/ Konsolidierung	Konzern
<b>Umsatz</b>	<b>20.295</b>	<b>13.958</b>	<b>6.842</b>	<b>512</b>	<b>-187</b>	<b>41.421</b>
Konsolidierungskreisveränderungen <sup>1</sup>	-9	-38	0	-	-	-47
<b>Umsatz bereinigt</b>	<b>20.287</b>	<b>13.920</b>	<b>6.841</b>	<b>512</b>	<b>-187</b>	<b>41.373</b>
<b>EBITDA</b>	<b>982</b>	<b>2.586</b>	<b>693</b>	<b>29</b>	<b>-211</b>	<b>4.079</b>
Abschreibungen <sup>2</sup>	-1.039	-843	-313	-24	-6	-2.225
<b>EBIT</b>	<b>-57</b>	<b>1.743</b>	<b>380</b>	<b>5</b>	<b>-217</b>	<b>1.854</b>
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA)	58	6	53	-	-	118
Konsolidierungskreisveränderungen <sup>1</sup>	13	-10	1	-	0	3
Sondereffekte						
Wertminderungen auf Goodwill	-	-	-	-	-	-
Wertminderungen <sup>3</sup>	13	27	1	0	-	41
Restrukturierungen <sup>4</sup>	311	-18	1	2	-	295
Restrukturierungsbezogene Belastungen	16	29	2	-	-	47
Abfindungen	23	16	17	0	2	58
Veräußerungsgewinne und -verluste aus Abgängen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen	25	73	-6	0	-	91
Sonstiges <sup>5</sup>	-	12	6	-	-	18
<b>Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)</b>	<b>401</b>	<b>1.877</b>	<b>455</b>	<b>8</b>	<b>-214</b>	<b>2.526</b>

1 Konsolidierungskreisveränderungen beinhalten Zu- und Abgänge im Rahmen von Share und Asset Deals. Dabei werden Zugänge im Berichtsjahr und Abgänge in der Vergleichsperiode bereinigt.

2 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

3 Wertminderungen beinhalten außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen. Darin nicht enthalten sind Wertminderungen, die im Rahmen einer Restrukturierung entstanden sind, sowie Wertminderungen auf Finanzanlagen und Goodwill.

4 Hierin sind restrukturierungsbedingte Wertminderungen in Höhe von insgesamt 18 Mio € (Tires 17 Mio €, ContiTech 0 Mio €) sowie eine Wertaufholung in Höhe von 2 Mio € im Unternehmensbereich Tires enthalten.

5 Unter Sonstiges werden im Wesentlichen Wertberichtigungen auf Forderungen und Vorräte sowie Forderungsverzichte aus dem Verkauf von sämtlichen russischen Aktivitäten im Unternehmensbereich Tires und von Teilaktivitäten im Unternehmensbereich ContiTech in Russland ausgewiesen.

**Forschung und Entwicklung**

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) verringerten sich gegenüber dem Vorjahr um 8 Mio € bzw. 0,3 % auf 2.888 Mio € (Vj. 2.896 Mio €) und betragen, aufgrund des ebenfalls gesunkenen Konzernumsatzes, 7,3 % vom Umsatz (Vj. 7,0 %). Im Geschäftsjahr 2024 sind hierin erhebliche Restrukturierungsaufwendungen enthalten.

Im Unternehmensbereich Automotive werden Kosten im Zusammenhang mit der erstmaligen Beauftragung für Entwicklungen im Erstausrüstungsgeschäft aktiviert. Dabei erfolgt die Aktivierung ab dem Zeitpunkt der Nominierung als Lieferant 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 als nicht aktivierungsfähige Aufwendungen. Die Abschreibung erfolgt linear über eine Nutzungsdauer von drei bis sieben Jahren und wird in den Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen erfasst. Die angenommene Nutzungsdauer reflektiert nach Einschätzung des Continental-Konzerns den Zeitraum, in dem ein wirtschaftlicher Nutzen aus den entsprechenden Entwicklungspro-

jekten wahrscheinlich erzielbar ist. Von den im Jahr 2024 angefallenen Entwicklungskosten, inklusive Entwicklungsleistungen für selbst erstellte Software, erfüllten im Unternehmensbereich Automotive 16 Mio € (Vj. 18 Mio €) die Aktivierungsvoraussetzungen.

Die Voraussetzungen für eine Aktivierung von Entwicklungsaktivitäten wurden in den Unternehmensbereichen Tires, ContiTech und Contract Manufacturing wie im Vorjahr nicht erfüllt.

Damit ergibt sich für den Konzern eine Aktivierungsquote in Höhe von 0,6 % (Vj. 0,6 %).

**Abschreibungen**

Die Abschreibungen verringerten sich um 14 Mio € auf 2.211 Mio € (Vj. 2.225 Mio €) und entsprechen 5,6 % vom Umsatz (Vj. 5,4 %). Sie enthielten im Jahr 2024 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 37 Mio € (Vj. 57 Mio €).

**Finanzergebnis**

Das negative Finanzergebnis erhöhte sich im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 163 Mio € auf 398 Mio € (Vj. 236 Mio €). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf die Summe der Effekte aus Wäh-

rumsumrechnung sowie aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Bewertungseffekten zurückzuführen.

Die Zinserträge bewegen sich insgesamt auf Vorjahresniveau und betragen unverändert 103 Mio €.

Die Zinsaufwendungen beliefen sich im Jahr 2024 auf insgesamt 449 Mio € (Vj. 419 Mio €) und sind damit um 29 Mio € gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Aufwendungen aus der Aufzinsung von langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer und erwartete Erträge aus langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer sowie aus den Pensionsfonds führten im Berichtsjahr in Summe zu einem Aufwand in Höhe von 90 Mio € (Vj. 85 Mio €). In diesen Zinseffekten sind die Zinserträge auf das Fondsvermögen der Pensionskassen und der Aufwand aus der Aufzinsung der Anwartschaftsverpflichtungen der Pensionskassen nicht enthalten. Der Zinsaufwand, der im Wesentlichen aus Kreditaufnahmen bei Banken, Kapitalmarkttransaktionen und sonstigen Finanzierungsinstrumenten resultierte, lag bei 359 Mio € (Vj. 335 Mio €). Hiervon entfielen 31 Mio € (Vj. 28 Mio €) auf Aufwendungen aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeiten. Die von der Continental AG und der Conti-Gummi Finance B.V., Maastricht, Niederlande, begebenen Anleihen führten zu Aufwendungen in Höhe von 111 Mio € (Vj. 97 Mio €). Zinsaufwendungen im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme des syndizierten Kredits beliefen sich insgesamt auf 32 Mio € (Vj. 19 Mio €).

Die Effekte aus Währungsumrechnung lieferten im Berichtsjahr eine Ergebnisbelastung in Höhe von 2 Mio € (Vj. Ertrag in Höhe von 79 Mio €). Effekte aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstige Bewertungseffekte führten zu einem Aufwand in Höhe von 51 Mio € (Vj. Ertrag in Höhe von 1 Mio €). Hiervon entfiel auf sonstige Bewertungseffekte ein Aufwand in Höhe von 15 Mio € (Vj. Ertrag in Höhe von 1 Mio €). Wird die Summe der Effekte aus Währungsumrechnung und aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten betrachtet, ergab sich im Jahr 2024 eine Ergebnisbelastung in Höhe von 37 Mio € (Vj. Ergebnisentlastung in Höhe von 79 Mio €). Ein wesentlicher Effekt für die Entwicklung gegenüber dem Vorjahr resultierte aus der Entwicklung des chinesischen Renminbi gegenüber dem Euro.

### Steueraufwand

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beliefen sich im Geschäftsjahr 2024 auf 689 Mio € (Vj. 424 Mio €). Die Steuerquote beträgt 36,5 % nach 26,2 % im Vorjahr.

Im Berichtsjahr wirkten sich Steuern für Vorjahre und wie im Jahr 2023 Besteuerungsunterschiede im Ausland sowie Förderungen und Befreiungen positiv aus. Die Steuerquote wurde jedoch durch nicht zahlungswirksame Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern in Höhe von insgesamt 311 Mio € (Vj. 64 Mio €) belastet, davon 258 Mio € (Vj. 42 Mio €) für Vorjahre. Zusätzlich wurde die Steuerquote wie im Vorjahr durch nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und nicht anrechenbare ausländische Quellensteuern in Höhe von 291 Mio € (Vj. 191 Mio €) belastet. Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr resultiert u.a. aus nicht abzugsfähigen Betriebsausgaben im Zusammenhang mit Dividendenausschüttungen von Tochterunternehmen, die als vorbereitende Maßnahme für die geplante Abspaltung der Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing erfolgt sind. Im Berichtsjahr ergaben sich weitere steuerliche Belastungen aus lokalen Ertragsteuern mit abweichender Bemessungsgrundlage und Mindestbesteuerung.

### Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen

Das den Anteilseignern zuzurechnende Konzernergebnis erhöhte sich im Jahr 2024 um 11 Mio € auf 1.168 Mio € (Vj. 1.156 Mio €). Das unverwässerte Ergebnis pro Aktie lag bei 5,84 € (Vj. 5,78 €) und entspricht dem verwässerten Ergebnis pro Aktie.

### Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Zum 31. Dezember 2024 lag die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Continental-Konzern mit 190.159 Beschäftigten um 12.604 unter dem Vorjahreswert von 202.763.

Im Unternehmensbereich Automotive verringerte sich die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Wesentlichen aufgrund von Transformationsprojekten sowie Anpassungen an das Auftragsvolumen um 9.832 Personen.

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmensbereichs Tires erhöhte sich um 711. Dies resultierte im Wesentlichen aus Anpassungen an eine bedarfsgerechte Produktion.

Im Unternehmensbereich ContiTech führten im Wesentlichen Anpassungen an das Produktionsvolumen sowie die Umsetzung struktureller Anpassungen zu einer Verringerung der Beschäftigtenzahl um 2.738.

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Unternehmensbereich Contract Manufacturing reduzierte sich um 706 auf 772 (Vj. 1.478).

### Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach Regionen in %

	2024	2023
Deutschland	21	22
Europa ohne Deutschland	35	34
Nordamerika	18	19
Asien-Pazifik	21	20
Übrige Länder	5	4

## Finanzlage

- › Free Cashflow bei 1,1 Mrd €
- › Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit bei 1,8 Mrd €
- › Netto-Finanzschulden bei 3,7 Mrd €

### Cashflow-Überleitung

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit lag 2024 mit 2.934 Mio€ um 393 Mio€ unter dem Vorjahresvergleichswert (Vj. 3.328 Mio€) und erreichte 7,4% vom Umsatz (Vj. 8,0%). Dies resultierte im Wesentlichen aus der Auszahlung für den Rückkauf von Anteilen an der ContiTech AG (nunmehr firmierend unter ContiTech Deutschland GmbH) in Höhe von 476 Mio€. Dem Zugang zum Planvermögen im Jahr 2022, welches mit den dazugehörigen Verpflichtungen an Arbeitnehmer nach IAS 19, *Leistungen an Arbeitnehmer*, saldiert dargestellt wurde, stand eine Verbindlichkeit gegenüber, die im ersten Halbjahr 2024 zur Auszahlung gekommen ist (zu weiteren Erläuterungen verweisen wir auf den Geschäftsbericht 2022, Kapitel 29 und 34). Da Veränderungen der Leistungen an Arbeitnehmer in der Kapitalflussrechnung dem Mittelabfluss/-zufluss aus laufender Geschäftstätigkeit zugeordnet sind, wurde die Zahlung der Verbindlichkeit ebenfalls dem Mittelabfluss/-zufluss aus laufender Geschäftstätigkeit zugeordnet und in den Veränderungen der übrigen Aktiva und Passiva sowie weiterer nicht zahlungswirksamer Effekte dargestellt. Zudem belasteten Zahlungen für Restrukturierungen den Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit. Gegenläufig wirkten der Anstieg des EBIT um 433 Mio€ auf 2.287 Mio€ (Vj. 1.854 Mio€) sowie der zahlungsmittelwirksame Abbau des Working Capital.

Der zahlungsmittelwirksame Abbau des Working Capital führte zu einem Mittelzufluss in Höhe von 223 Mio€ (Vj. Mittelabfluss in Höhe von 264 Mio€). Dieser Mittelzufluss resultierte zum einen aus einem Rückgang der Vorräte um 131 Mio€ (Vj. 378 Mio€) und zum anderen aus einem Abbau der operativen Forderungen in Höhe von 460 Mio€ (Vj. 51 Mio€). Diese Entwicklungen sind auf die positiven Effekte des Working Capital Management sowie auf die insgesamt verringerten Umsatzerlöse zurückzuführen. Gegenläufig wirkte der Abbau der operativen Verbindlichkeiten in Höhe von 368 Mio€ (Vj. 693 Mio€).

Die Zinszahlungen stiegen um 67 Mio€ auf 346 Mio€ (Vj. 279 Mio€). Die Auszahlungen für Ertragsteuern erhöhten sich um 59 Mio€ auf 785 Mio€ (Vj. 725 Mio€).

Aus Investitionstätigkeit resultierte ein Mittelabfluss in Höhe von 1.821 Mio€ (Vj. 2.169 Mio€). Die Investitionen in Sachanlagen und Software, ohne Berücksichtigung von aktivierten Fremdkapitalkosten und aktivierten Nutzungsrechten aus Leasingverhältnissen, verringerten sich von 2.124 Mio€ um 187 Mio€ auf 1.938 Mio€.

Der Saldo aus dem Erwerb und der Veräußerung von Gesellschaften und Geschäftsbereichen führte im Jahr 2024 zu einem Mittelzufluss in Höhe von 61 Mio€ (Vj. Mittelabfluss in Höhe von 133 Mio€). Dieser Mittelzufluss ist hauptsächlich auf die Veräußerung von Teilaktivitäten des Geschäftsfelds Autonomous Mobility im Unternehmensbereich Automotive zurückzuführen.

Aus den genannten Effekten ergab sich für das Geschäftsjahr 2024 ein Free Cashflow in Höhe von 1.114 Mio€ (Vj. 1.159 Mio€), was einem Rückgang von 45 Mio€ gegenüber dem Vorjahr entspricht.

### Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang für Sachanlagen und Software belief sich 2024 auf 2.204 Mio€ (Vj. 2.437 Mio€). Zur Reduzierung in Höhe von 233 Mio€ hat insbesondere der Unternehmensbereich Automotive beigetragen. Die Investitionsquote beträgt 5,5% (Vj. 5,9%).

### Finanzierung und Finanzschulden

Die Brutto-Finanzschulden lagen zum Jahresende 2024 mit 6.909 Mio€ (Vj. 7.170 Mio€) um 261 Mio€ unter dem Vorjahresniveau.

Basierend auf den Quartalsendwerten waren im Jahresdurchschnitt 68,5% (Vj. 74,4%) der Brutto-Finanzschulden nach Sicherungsmaßnahmen mit festen Zinssätzen ausgestattet.

Der Buchwert der Anleihen reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr nur leicht von 3.969 Mio€ auf 3.861 Mio€ zum Ende des Geschäftsjahres 2024. Unter dem Rahmen-Emissionsprogramm (Debt Issuance Programme, DIP) hat die Continental AG am 1. Oktober 2024 eine börsennotierte Euro-Anleihe mit einem Emissionsvolumen in Höhe von 600 Mio€ ausgegeben. Der Ausgabekurs dieser Anleihe mit einer Laufzeit von fünf Jahren und einem festen Zinssatz von 3,500% p.a. lag bei 99,946%. Im zweiten Halbjahr wurde die am 25. September 2024 fällige Euro-Anleihe der Conti-Gummi Finance B.V., Maastricht, Niederlande, über 625 Mio€ zu einem Kurs von 100,000% zurückgezahlt. Diese Anleihe wurde mit 1,125% p.a. verzinst und hatte eine Laufzeit von vier Jahren und drei Monaten. Zudem wurde am 16. Oktober 2024 die im Oktober 2019 emittierte Privatplatzierung der Continental AG zu einem Kurs von 100,000% zurückgezahlt. Die Privatplatzierung hatte ein Nominalvolumen von 100 Mio€, eine Laufzeit von fünf Jahren und einen Festzins in Höhe von 0,231% p.a.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten lagen am 31. Dezember 2024 bei 1.042 Mio€ (Vj. 1.386 Mio€) und damit 343 Mio€ unter dem Vorjahresniveau.

Der im Dezember 2019 vorzeitig erneuerte syndizierte Kredit besteht aus einer revolvingen Tranche in Höhe von 4.000 Mio€ mit einer ursprünglichen Laufzeit von fünf Jahren. Die Marge ist auch von der Nachhaltigkeitsleistung im Konzern abhängig. Werden die im Kreditvertrag konkret vereinbarten Leistungsverbesserungen bei der Nachhaltigkeit erreicht, wirkt dies margenmindernd, eine Nichterreichung führt zu einem Margenaufschlag. Continental hat zwei Optionen auf Verlängerung der Laufzeit um jeweils ein Jahr ausgeübt. Somit steht die Finanzierungszusage der Banken nun bis Dezember 2026 zur Verfügung. Dieser revolvingende Kredit wurde am 31. Dezember 2024 nicht in Anspruch genommen (Vj. Inanspruchnahme von der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, in Höhe von 316 Mio€).

Die sonstigen Finanzschulden erhöhten sich zum Jahresende 2024 um 190 Mio€ auf 2.005 Mio€ (Vj. 1.815 Mio€). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf ein höheres Emissionsvolumen von Commercial Paper zurückzuführen. Hieraus resultierten Verbindlichkeiten in

Höhe von 335 Mio€ (Vj. 16 Mio€). Die Ausnutzung von Forderungsverkaufsprogrammen lag Ende 2024 mit 299 Mio€ (Vj. 321 Mio€) leicht unter dem Vorjahresniveau. Im Continental-Konzern wurden zum Jahresende 2024 wie im Vorjahr drei Forderungsverkaufsprogramme mit einem Finanzierungsvolumen in Höhe von insgesamt 400 Mio€ genutzt.

Die flüssigen Mittel, derivativen Finanzinstrumente und verzinslichen Anlagen erhöhten sich um 64 Mio€ auf 3.197 Mio€ (Vj. 3.132 Mio€).

Die Netto-Finanzschulden reduzierten sich gegenüber dem Jahresende 2023 um 326 Mio€ auf 3.712 Mio€ (Vj. 4.038 Mio€).

Die Gearing Ratio hat sich mit 25,1 % (Vj. 28,6 %) gegenüber dem Vorjahreswert verbessert.

Zum 31. Dezember 2024 verfügt der Continental-Konzern über ein Liquiditätspolster in Höhe von insgesamt 7.931 Mio€ (Vj. 7.492 Mio€), davon 2.966 Mio€ (Vj. 2.923 Mio€) an flüssigen Mitteln sowie zugesagte, ungenutzte Kreditlinien im Volumen von 4.966 Mio€ (Vj. 4.569 Mio€). Von den vorab genannten flüssigen Mitteln sind zum 31. Dezember 2024 insgesamt 2.720 Mio€ (Vj. 2.683 Mio€) unbeschränkt verfügbar. Die Beurteilung der flüssigen Mittel hinsichtlich etwaiger Beschränkungen erfolgt zum jeweiligen Stichtag.

### Herleitung der Netto-Finanzschulden

Mio €	31.12.2024	31.12.2023
Langfristige Finanzschulden <sup>1</sup>	4.112	4.528
Kurzfristige Finanzschulden <sup>1</sup>	2.797	2.642
Langfristige derivative Finanzinstrumente und verzinsliche Anlagen	-81	-89
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente und verzinsliche Anlagen	-151	-120
Flüssige Mittel	-2.966	-2.923
<b>Netto-Finanzschulden</b>	<b>3.712</b>	<b>4.038</b>

<sup>1</sup> Aufgrund der Änderungen des IAS 1, Darstellung des Abschlusses, wird ab dem Berichtsjahr 2024 der Ausweis von lang- und kurzfristigen Verbindlichkeiten neu geregelt. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

### Herleitung der Veränderung der Netto-Finanzschulden

Mio €	2024	2023
<b>Netto-Finanzschulden am Anfang der Periode</b>	<b>4.038</b>	<b>4.499</b>
Mittelabfluss/-zufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	2.934	3.328
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-1.821	-2.169
<b>Cashflow vor Finanzierungstätigkeit (Free Cashflow)</b>	<b>1.114</b>	<b>1.159</b>
Gezahlte Dividende	-440	-300
Dividenden an Minderheitsgesellschafter und Veränderungen aus Eigenkapitaltransaktionen bei Gesellschaften mit Minderheitsanteilseignern	-25	-24
Nicht zahlungswirksame Veränderungen	-319	-312
Sonstiges	0	-1
Wechselkurseffekte	-3	-60
<b>Veränderung der Netto-Finanzschulden</b>	<b>326</b>	<b>462</b>
<b>Netto-Finanzschulden am Ende der Periode</b>	<b>3.712</b>	<b>4.038</b>

## Vermögenslage

- > Eigenkapital bei 14,8 Mrd €
- > Eigenkapitalquote bei 40,0 %
- > Gearing Ratio bei 25,1 %

### Bilanzsumme

Die Bilanzsumme reduzierte sich zum 31. Dezember 2024 gegenüber dem Vorjahresstichtag um 787 Mio€ auf 36.966 Mio€ (Vj. 37.753 Mio€).

### Langfristige Vermögenswerte

Die langfristigen Vermögenswerte verringerten sich im Vergleich zum Vorjahreswert um 149 Mio€ auf 19.016 Mio€ (Vj. 19.165 Mio€). Der Goodwill reduzierte sich um 23 Mio€ auf 3.165 Mio€ (Vj. 3.187 Mio€), ebenso sanken die sonstigen immateriellen Vermögenswerte um 201 Mio€ auf 619 Mio€ (Vj. 820 Mio€). Die Sachanlagen stiegen um 76 Mio€ auf 11.798 Mio€ (Vj. 11.722 Mio€). Die aktiven latenten Steuern erhöhten sich um 12 Mio€ auf 2.523 Mio€ (Vj. 2.512 Mio€).

### Kurzfristige Vermögenswerte

Die kurzfristigen Vermögenswerte verringerten sich um 637 Mio€ auf 17.950 Mio€ (Vj. 18.588 Mio€). Die Vorräte sanken im Berichtsjahr um 163 Mio€ auf 6.113 Mio€ (Vj. 6.276 Mio€). Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen reduzierten sich um 465 Mio€ auf 7.104 Mio€ (Vj. 7.569 Mio€). Der Rückgang der Vorräte und der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ist auf die positiven Effekte des Working Capital Management sowie auf die insgesamt verringerten Umsatzerlöse zurückzuführen. Die flüssigen Mittel sind mit 2.966 Mio€ um 42 Mio€ höher als am Vorjahresstichtag (Vj. 2.923 Mio€).

### Eigenkapital

Das Eigenkapital inklusive der Anteile in Fremdbesitz ist mit 14.798 Mio€ (Vj. 14.125 Mio€) um 673 Mio€ höher als im Vorjahr. Die erfolgsneutralen Rücklagen reduzierten sich um 43 Mio€ auf -1.801 Mio€ (Vj. -1.759 Mio€). Die Gearing Ratio veränderte sich von 28,6% auf 25,1%. Die Eigenkapitalquote stieg auf 40,0% (Vj. 37,4%).

### Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten sanken um 595 Mio€ auf 7.899 Mio€ (Vj. 8.494 Mio€). Dabei reduzierten sich die langfristigen Rückstellungen für sonstige Risiken und Verpflichtungen um 182 Mio€ auf 522 Mio€ (Vj. 703 Mio€). Dies ist hauptsächlich auf Auflösungen und Inanspruchnahmen aus Restrukturierungsrückstellungen zurückzuführen. Die langfristigen Finanzschulden verringerten sich um 416 Mio€ auf 4.112 Mio€ (Vj. 4.528 Mio€).

### Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten

Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten sanken um 865 Mio€ auf 14.269 Mio€ (Vj. 15.134 Mio€). Dies ist insbesondere auf den Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 404 Mio€ auf 6.471 Mio€ (Vj. 6.875 Mio€) zurückzuführen sowie auf die Verringerung der kurzfristigen sonstigen

finanziellen Verbindlichkeiten um 421 Mio€ auf 1.249 Mio€ (Vj. 1.670 Mio€).

### Operative Aktiva

Die operativen Aktiva verringerten sich zum 31. Dezember 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 185 Mio€ auf 19.365 Mio€ (Vj. 19.550 Mio€).

Das Working Capital reduzierte sich um 203 Mio€ auf 7.005 Mio€ (Vj. 7.208 Mio€). Diese Entwicklung ist auf eine Verringerung sowohl der operativen Forderungen um 444 Mio€ auf 7.362 Mio€ (Vj. 7.806 Mio€) als auch der Vorräte um 163 Mio€ auf 6.113 Mio€ (Vj. 6.276 Mio€) zurückzuführen. Gegenläufig verringerten sich ebenso die operativen Verbindlichkeiten um 404 Mio€ auf 6.471 Mio€ (Vj. 6.875 Mio€).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 16.170 Mio€ (Vj. 16.322 Mio€) auf und lagen damit um 152 Mio€ unter dem Vorjahreswert. Der Goodwill verringerte sich um 23 Mio€ auf 3.165 Mio€ (Vj. 3.187 Mio€). Dieser Rückgang resultierte aus Abgängen aus dem Konsolidierungskreis in Höhe von 44 Mio€, gegenläufig wirkten Wechselkurseffekte in Höhe von 21 Mio€. Das Sachanlagevermögen erhöhte sich um 76 Mio€ auf 11.798 Mio€ (Vj. 11.722 Mio€). Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 201 Mio€ auf 619 Mio€ (Vj. 820 Mio€). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 109 Mio€ (Vj. 118 Mio€) wirkten sich wertmindernd auf die immateriellen Vermögenswerte aus.

Im Unternehmensbereich Automotive verringerten sich die operativen Aktiva um 91 Mio€ aufgrund einer Veräußerung von Teilaktivitäten des Geschäftsfelds Autonomous Mobility. Gegenläufig erhöhten sich die operativen Aktiva um 23 Mio€ durch die Änderung der Konsolidierungsmethode bei einer Gesellschaft infolge eines Beherrschungsverlusts von der Vollkonsolidierung zur Equity-Methode.

Im Unternehmensbereich Tires ergab sich eine Verminderung der operativen Aktiva um 10 Mio€ aus der Veräußerung von Teilaktivitäten des Geschäftsfelds Replacement EMEA. Gegenläufig führte ein Share Deal zu einer Erhöhung der operativen Aktiva um 3 Mio€.

Im Unternehmensbereich ContiTech reduzierten sich die operativen Aktiva durch die finale Kaufpreisermittlung für den Erwerb der Printing Solutions Sweden Holding AB, Trelleborg, Schweden, aus dem Jahr 2023 um 1 Mio€.

Weitere Konsolidierungskreisveränderungen hatten auf Konzernebene keine nennenswerten Zu- oder Abgänge operativer Aktiva zur Folge.

Wechselkurseffekte wirkten sich im Berichtsjahr mit 58 Mio€ erhöhend (Vj. vermindernd um 301 Mio€) auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Konzerns aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva verringerten sich gegenüber dem Vorjahr um 734 Mio€ auf 19.980 Mio€ (Vj. 20.714 Mio€).

## Konzernbilanz

Aktiva in Mio €	31.12.2024	31.12.2023
Goodwill	3.165	3.187
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	619	820
Sachanlagen	11.798	11.722
Anteile an nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	326	299
Langfristige übrige Vermögenswerte	3.108	3.137
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>19.016</b>	<b>19.165</b>
Vorräte	6.113	6.276
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.104	7.569
Kurzfristige übrige Vermögenswerte	1.768	1.819
Flüssige Mittel	2.966	2.923
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>17.950</b>	<b>18.588</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>36.966</b>	<b>37.753</b>
Passiva in Mio €	31.12.2024	31.12.2023
<b>Eigenkapital</b>	<b>14.798</b>	<b>14.125</b>
<b>Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten<sup>1</sup></b>	<b>7.899</b>	<b>8.494</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.471	6.875
Kurzfristige sonstige Rückstellungen und Verbindlichkeiten <sup>1</sup>	7.798	8.259
<b>Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten<sup>1</sup></b>	<b>14.269</b>	<b>15.134</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>36.966</b>	<b>37.753</b>
<b>Netto-Finanzschulden</b>	<b>3.712</b>	<b>4.038</b>
<b>Gearing Ratio in %</b>	<b>25,1</b>	<b>28,6</b>

<sup>1</sup> Aufgrund der Änderungen des IAS 1, Darstellung des Abschlusses, wird ab dem Berichtsjahr 2024 der Ausweis von lang- und kurzfristigen Verbindlichkeiten neu geregelt. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.



## Überleitung zu operativen Aktiva 2024

Mio €	Automotive	Tires	ContiTech	Contract Manufacturing	Sonstiges/ Holding/ Konsolidierung	Konzern
<b>Summe Aktiva/Bilanzsumme</b>	<b>14.692</b>	<b>10.824</b>	<b>4.419</b>	<b>120</b>	<b>6.910</b>	<b>36.966</b>
Flüssige Mittel	–	–	–	–	2.966	2.966
Kurz- und langfristige derivative Finanzinstrumente, verzinsliche Anlagen	–	–	–	–	231	231
Andere finanzielle Vermögenswerte	39	36	11	0	21	106
<b>Abzüglich finanzieller Vermögenswerte</b>	<b>39</b>	<b>36</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>3.218</b>	<b>3.303</b>
<b>Abzüglich sonstiger nicht operativer Vermögenswerte</b>	<b>-145</b>	<b>-7</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>519</b>	<b>375</b>
Aktive latente Steuern	–	–	–	–	2.523	2.523
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	285	285
<b>Abzüglich Ertragsteuervermögen</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>2.808</b>	<b>2.808</b>
<b>Segmentvermögen</b>	<b>14.798</b>	<b>10.796</b>	<b>4.401</b>	<b>120</b>	<b>365</b>	<b>30.480</b>
<b>Summe Verbindlichkeiten und Rückstellungen</b>	<b>7.866</b>	<b>4.138</b>	<b>1.893</b>	<b>94</b>	<b>8.177</b>	<b>22.168</b>
Kurz- und langfristige Finanzschulden	–	–	–	–	6.909	6.909
Andere finanzielle Verbindlichkeiten	–	–	–	–	20	20
<b>Abzüglich finanzieller Verbindlichkeiten</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>6.929</b>	<b>6.929</b>
Passive latente Steuern	–	–	–	–	97	97
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	–	–	–	531	531
<b>Abzüglich Ertragsteuerverpflichtungen</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>628</b>	<b>628</b>
<b>Abzüglich sonstiger nicht operativer Verbindlichkeiten</b>	<b>1.670</b>	<b>718</b>	<b>549</b>	<b>28</b>	<b>531</b>	<b>3.496</b>
<b>Segmentschulden</b>	<b>6.195</b>	<b>3.420</b>	<b>1.344</b>	<b>66</b>	<b>89</b>	<b>11.115</b>
<b>Operative Aktiva</b>	<b>8.603</b>	<b>7.376</b>	<b>3.057</b>	<b>54</b>	<b>276</b>	<b>19.365</b>

## Überleitung zu operativen Aktiva 2023

Mio €	Automotive	Tires	ContiTech	Contract Manufacturing	Sonstiges/ Holding/ Konsolidierung	Konzern
<b>Summe Aktiva/Bilanzsumme</b>	<b>15.519</b>	<b>10.314</b>	<b>4.582</b>	<b>537</b>	<b>6.800</b>	<b>37.753</b>
Flüssige Mittel	–	–	–	–	2.923	2.923
Kurz- und langfristige derivative Finanzinstrumente, verzinsliche Anlagen	–	–	–	–	209	209
Andere finanzielle Vermögenswerte	48	33	19	0	19	120
<b>Abzüglich finanzieller Vermögenswerte</b>	<b>48</b>	<b>33</b>	<b>19</b>	<b>0</b>	<b>3.151</b>	<b>3.252</b>
<b>Abzüglich sonstiger nicht operativer Vermögenswerte</b>	<b>-138</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>522</b>	<b>396</b>
Aktive latente Steuern	–	–	–	–	2.512	2.512
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	305	305
<b>Abzüglich Ertragsteuervermögen</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>2.817</b>	<b>2.817</b>
<b>Segmentvermögen</b>	<b>15.609</b>	<b>10.277</b>	<b>4.557</b>	<b>536</b>	<b>310</b>	<b>31.288</b>
<b>Summe Verbindlichkeiten und Rückstellungen</b>	<b>8.482</b>	<b>3.902</b>	<b>2.008</b>	<b>178</b>	<b>9.058</b>	<b>23.628</b>
Kurz- und langfristige Finanzschulden	–	–	–	–	7.170	7.170
Andere finanzielle Verbindlichkeiten	–	–	–	–	510	510
<b>Abzüglich finanzieller Verbindlichkeiten</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>7.680</b>	<b>7.680</b>
Passive latente Steuern	–	–	–	–	72	72
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	–	–	–	541	541
<b>Abzüglich Ertragsteuerverpflichtungen</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>613</b>	<b>613</b>
<b>Abzüglich sonstiger nicht operativer Verbindlichkeiten</b>	<b>1.718</b>	<b>700</b>	<b>576</b>	<b>37</b>	<b>566</b>	<b>3.597</b>
<b>Segmentschulden</b>	<b>6.765</b>	<b>3.202</b>	<b>1.431</b>	<b>141</b>	<b>199</b>	<b>11.737</b>
<b>Operative Aktiva</b>	<b>8.844</b>	<b>7.075</b>	<b>3.125</b>	<b>396</b>	<b>111</b>	<b>19.550</b>

# Entwicklung der Unternehmensbereiche

## Automotive

- > Umsatzrückgang um 4,3 %
- > Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 2,6 %
- > Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 13,2 %

Automotive in Mio €	2024	2023	Δ in %
Umsatz	19.416	20.295	-4,3
EBITDA	1.323	982	34,7
in % vom Umsatz	6,8	4,8	
EBIT	229	-57	498,5
in % vom Umsatz	1,2	-0,3	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	2.356	2.385	-1,2
in % vom Umsatz	12,1	11,8	
Abschreibungen <sup>1</sup>	1.094	1.039	5,3
davon Wertminderungen <sup>2</sup>	30	13	132,9
Investitionen <sup>3</sup>	951	1.226	-22,5
in % vom Umsatz	4,9	6,0	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	8.603	8.844	-2,7
Operative Aktiva (Durchschnitt)	8.960	9.221	-2,8
Kapitalrendite (ROCE) in %	2,6	-0,6	
Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) <sup>4</sup>	92.581	102.413	-9,6
Umsatz bereinigt <sup>5</sup>	19.416	20.287	-4,3
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>6</sup>	454	401	13,2
in % des bereinigten Umsatzes	2,3	2,0	

1 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

2 Wertminderungen beinhalten außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

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.

### Struktur

Der Unternehmensbereich Automotive (49 % des Konzernumsatzes) umfasst Technologien für Sicherheits-, Brems-, Fahrwerk- sowie Bewegungs- und Bewegungskontrollsysteme. Innovative Lösungen für das assistierte und automatisierte Fahren, Anzeige- und Bedientechnologien sowie Kameralösungen für den Innenraum gehören ebenso zum Portfolio wie intelligente Informations- und Kommunikationstechnik rund um Mobilitätsdienstleistungen für Flottenbetreiber und Nutzfahrzeughersteller. Umfassende Aktivitäten rund um Fahrzeugvernetzung, -architektur und -elektronik bis hin zu Hochleistungscomputern und Softwarelösungen ergänzen das Angebot. Der Unternehmensbereich gliedert sich seit dem 1. November 2024 in vier Geschäftsfelder:

- > Architecture and Network Solutions  
(vormals Architecture and Networking)
- > Autonomous Mobility
- > Safety and Motion
- > User Experience

Das vormals bestehende Geschäftsfeld Software and Central Technologies wurde zum 1. November 2024 innerhalb des Unternehmensbereichs Automotive aufgeteilt.

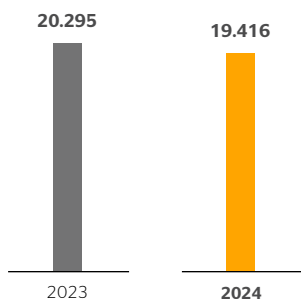
### Geschäftsverlauf und Umsatzentwicklung

Die Absatzentwicklung im Unternehmensbereich Automotive war durch herausfordernde Marktbedingungen geprägt, insbesondere die rückläufige Fahrzeugproduktion in Europa beeinflusste die Nachfrage. Im Geschäftsfeld Safety and Motion gingen die Verkaufszahlen bei Bremssystemen und Airbagsteuergeräten zurück, während der Absatz von Radsensoren stabil blieb. In den Geschäftsfeldern Architecture and Network Solutions sowie Autonomous Mobility lag das Absatzvolumen von Vernetzungstechnologien, Hochleistungsrechnern und Produkten für den Nutzfahrzeugbereich über dem Niveau des Vorjahres. Im Geschäftsfeld User Experience sanken die Verkaufszahlen von Displaylösungen deutlich, was v.a. auf geringere Ausstattungsraten und die zeitliche Verzögerung von Neuanläufen zurückzuführen ist.

Gegenläufig zum volumenbedingt reduzierten Umsatz hatten die mit den Kunden vereinbarten Preisadjustierungen zur Kompensation inflationsbedingter Effekte einen positiven Einfluss auf die Umsatzentwicklung. Der Umsatz reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 4,3 % auf 19.416 Mio € (Vj. 20.295 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Rückgang um 2,6 %.

### Umsatz

Mio €



### Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Unternehmensbereichs Automotive erhöhte sich im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 53 Mio € bzw. 13,2 % auf 454 Mio € (Vj. 401 Mio €) und entspricht 2,3 % (Vj. 2,0 %) des bereinigten Umsatzes.

### Operatives Ergebnis (EBIT)

Der Unternehmensbereich Automotive verzeichnete 2024 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 286 Mio € bzw. 498,5 % auf 229 Mio € (Vj. -57 Mio €). Die Umsatzrendite erhöhte sich damit auf 1,2 % (Vj. -0,3%). Dabei reduzierten sich die Herstellungskosten um 848 Mio € auf 15.928 Mio € (Vj. 16.776 Mio €), was insbesondere auf das geringere Absatzvolumen, eine Normalisierung in den Materialeinkaufspreisen, Maßnahmen zur Kostenreduzierung sowie Effizienzverbesserungen zurückzuführen ist. Das operative Ergebnis des Vorjahres wurde durch Restrukturierungsaufwendungen deutlich belastet.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 55 Mio € (Vj. 58 Mio €).

Für den Unternehmensbereich Automotive beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2024 insgesamt 170 Mio € (Vj. 387 Mio €). Zu weiteren Details verweisen wir auf unsere Erläuterungen zu den Sondereffekten 2024 und 2023 auf Seite 48 f.

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 2,6 % (Vj. -0,6 %).

### Beschaffung

Essenzielle Vorprodukte für den Unternehmensbereich Automotive sind Elektronikkomponenten und Halbleiter. Insbesondere in diesem Beschaffungssegment hat sich die Verfügbarkeit am Markt im Jahr 2024 signifikant im Vergleich zum Vorjahr verbessert. Es konnten von den Herstellern, unter Berücksichtigung der entsprechend mehrmonatigen Vorlaufzeiten für die Produktion der Halbleiter, ausreichend Fertigungskapazitäten zur Verfügung gestellt werden. Dies war bedingt durch die schwache Nachfrage nach Halbleitern in der Industrie, die rückläufige Fahrzeugproduktion im Automobilbereich sowie Bestandskorrekturen in der Automotive-Zulieferkette. Demgegenüber steht ein wachsender Bedarf an spezifischen Komponenten wie z. B. für auf generative künstliche Intelligenz (GenAI) spezialisierte Rechenzentren insbesondere in den USA und Asien.

Im Jahr 2024 konnten teilweise Preissenkungen bei Halbleitern gegenüber 2023 erzielt werden. Allerdings zeigte sich hier ein heterogenes Bild: Multisource-Komponenten wiesen stärkere Preissenkungen auf, während bei Halbleitern, die z. B. in der Automobilindustrie und in GenAI verwendet werden, Kapazitäten knapp sind und die Preise weiter steigen. Hier ist Continental in Verhandlungen mit Lieferanten, um die Versorgung abzusichern.

Die für den Unternehmensbereich Automotive relevanten Rohstoffe Stahl, Aluminium, Kupfer und Kunststoffe waren im Jahresverlauf einem geopolitischen Umfeld ausgesetzt, das von Handels- und Sanktionsbarrieren beeinflusst war. Im Gesamtjahr entwickelten sich Preise und Frachtraten dennoch überwiegend stabil. Die erwartete Wirtschaftserholung in China Anfang des Jahres wurde durch die fortschreitende Immobilienkrise ausgebremst. Dies führte zu höheren Stahlexporten in andere Regionen, wodurch weltweit die Stahlpreise unter Druck gerieten. Die von den USA und Großbritannien im April verhängten Handelsverbote für russisches Aluminium, Kupfer und Nickel an den Metallbörsen COMEX und LME hatten kurzfristige Preisanstiege zur Folge, die sich aufgrund der geringen Nachfrage als nicht nachhaltig erwiesen. Im vierten Quartal sind die Aluminiumpreise im Gegensatz zu den Preisen für die anderen Materialien aufgrund der Lieferengpässe des Vormaterials Bauxit deutlich gestiegen.

### Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) sanken gegenüber dem Vorjahr um 28 Mio € bzw. 1,2 % auf 2.356 Mio € (Vj. 2.385 Mio €) und lagen damit bei 12,1 % vom Umsatz (Vj. 11,8 %). Im Geschäftsjahr 2024 sind hierin erhebliche Restrukturierungsaufwendungen enthalten.

### Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2023 um 55 Mio € auf 1.094 Mio € (Vj. 1.039 Mio €) und betragen 5,6 % vom Umsatz (Vj. 5,1 %). Sie enthielten im Jahr 2024 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 30 Mio € (Vj. 13 Mio €).

### Operative Aktiva

Die operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Automotive verringerten sich zum 31. Dezember 2024 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 241 Mio € auf 8.603 Mio € (Vj. 8.844 Mio €).

Das Working Capital erhöhte sich um 7 Mio € auf 2.620 Mio € (Vj. 2.612 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsabbau von 265 Mio € auf 2.560 Mio € (Vj. 2.825 Mio €). Die operativen Forderungen verringerten sich zum Stichtag um 145 Mio € auf 3.666 Mio € (Vj. 3.811 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten verringerten sich um 417 Mio € auf 3.607 Mio € (Vj. 4.024 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 8.161 Mio € (Vj. 8.453 Mio €) auf und reduzierten sich damit um 293 Mio €. Der Goodwill verringerte sich um 31 Mio € auf 2.129 Mio € (Vj. 2.160 Mio €). Dieser Rückgang resultierte aus Abgängen aus dem Konsolidierungskreis in Höhe von 41 Mio €. Gegenläufig wirkten Wechselkurseffekte in Höhe von 10 Mio €. Das Sachanlage-

vermögen lag mit 5.249 Mio € um 139 Mio € unter dem Vorjahresniveau von 5.388 Mio €. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 144 Mio € auf 418 Mio € (Vj. 562 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 55 Mio € (Vj. 58 Mio €) reduzierten den Wert der immateriellen Vermögenswerte.

Im Unternehmensbereich Automotive verringerten sich die operativen Aktiva um 91 Mio € aufgrund einer Veräußerung von Teilaktivitäten des Geschäftsfelds Autonomous Mobility. Gegenläufig erhöhten sich die operativen Aktiva um 23 Mio € durch die Änderung der Konsolidierungsmethode bei einer Gesellschaft infolge eines Beherrschungsverlusts von der Vollkonsolidierung zur Equity-Methode.

Wechselkurseffekte wirkten sich im Berichtsjahr mit 51 Mio € vermindern (Vj. 98 Mio €) auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Automotive aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Automotive verringerten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2023 um 261 Mio € auf 8.960 Mio € (Vj. 9.221 Mio €).

### Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang des Unternehmensbereichs Automotive reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 276 Mio € auf 951 Mio € (Vj. 1.226 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 4,9 % (Vj. 6,0 %).

Neben Investitionen an deutschen Standorten lagen Schwerpunkte in Serbien, Rumänien, Mexiko, China, Litauen, Tschechien, den USA und Ungarn.

Hierbei wurden insbesondere die Fertigungskapazitäten für die Geschäftsfelder Safety and Motion, User Experience, Architecture and Network Solutions sowie Autonomous Mobility erweitert. Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf die Errichtung neuer Fertigungsanlagen für elektronische Bremssysteme, innovative Anzeige- und Bedienlösungen sowie auf Fahrzeugelektronik bis hin zu Hochleistungscomputern und Radar- und Kameralösungen.

In Novi Sad, Serbien, und Kaunas, Litauen, wurde weiterhin in den Aufbau von Fertigungsstandorten investiert.

### Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Im Unternehmensbereich Automotive verringerte sich die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum 31. Dezember 2024 um 9.832 auf 92.581 Personen (Vj. 102.413). Dies resultierte im Wesentlichen aus der Umsetzung von Transformationsprojekten sowie Anpassungen an das Auftragsvolumen.

## Tires

- > Umsatzrückgang um 0,7 %
- > Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 0,9 %
- > Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 1,3 %

Tires in Mio €	2024	2023	Δ in %
Umsatz	13.861	13.958	-0,7
EBITDA	2.663	2.586	3,0
in % vom Umsatz	19,2	18,5	
EBIT	1.870	1.743	7,3
in % vom Umsatz	13,5	12,5	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	349	336	4,0
in % vom Umsatz	2,5	2,4	
Abschreibungen <sup>1</sup>	792	843	-6,1
davon Wertminderungen <sup>2</sup>	2	42	-95,0
Investitionen <sup>3</sup>	996	967	3,1
in % vom Umsatz	7,2	6,9	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	7.376	7.075	4,3
Operative Aktiva (Durchschnitt)	7.516	7.596	-1,1
Kapitalrendite (ROCE) in %	24,9	22,9	
Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) <sup>4</sup>	57.060	56.349	1,3
Umsatz bereinigt <sup>5</sup>	13.861	13.920	-0,4
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>6</sup>	1.902	1.877	1,3
in % des bereinigten Umsatzes	13,7	13,5	

1 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

2 Wertminderungen beinhalten außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

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.

### Struktur

Der Unternehmensbereich Tires (35 % des Konzernumsatzes) steht mit seinem Premiumpportfolio im Pkw-, Lkw-, Bus-, Zweirad- und Spezialreifensegment für innovative Reifenlösungen. Intelligente Produkte und Services rund um den Reifen sowie zur Förderung von Nachhaltigkeit runden das Angebot ab. Für den Fachhandel und Flottenmanager bietet Tires digitale Reifenüberwachungs- und -managementsysteme sowie weitere Dienstleistungen an, die Flotten mobil halten und deren Effizienz erhöhen. Mit seinen Reifen leistet der Unternehmensbereich einen Beitrag zu sicherer, effizienter und umweltfreundlicher Mobilität. Der Unternehmensbereich gliedert sich in fünf Geschäftsfelder:

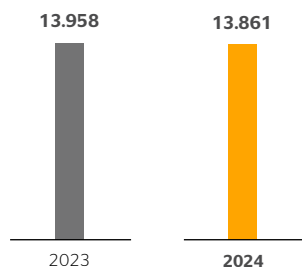
- > Original Equipment
- > Replacement APAC
- > Replacement EMEA
- > Replacement The Americas
- > Specialty Tires

### Geschäftsverlauf und Umsatzentwicklung

Im Unternehmensbereich Tires ergab sich ein leichter Umsatzrückgang auf 13.861 Mio € (Vj. 13.958 Mio €), bedingt durch negative Wechselkurseffekte und eine schwache Nachfrage im Pkw-Erstausstattungsgeschäft. Gegenläufig wirkten Effekte aus dem Wachstum in den weltweiten Ersatzmärkten für Pkw- und Lkw-Reifen sowie weiterhin positive Produktmix-Effekte. Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 0,9 %.

**Umsatz**

Mio €

**Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)**

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Unternehmensbereichs Tires erhöhte sich im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 25 Mio € bzw. 1,3 % auf 1.902 Mio € (Vj. 1.877 Mio €) und entspricht 13,7 % (Vj. 13,5 %) des bereinigten Umsatzes.

**Operatives Ergebnis (EBIT)**

Der Unternehmensbereich Tires verzeichnete 2024 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 128 Mio € bzw. 7,3 % auf 1.870 Mio € (Vj. 1.743 Mio €). Die Umsatzrendite erhöhte sich auf 13,5 % (Vj. 12,5 %). Dabei sanken die Herstellungskosten um 162 Mio € auf 9.762 Mio € (Vj. 9.925 Mio €). Dies ist im Wesentlichen auf niedrigere Kosten für Vorprodukte im Vergleich zum Vorjahr zurückzuführen, während im gleichen Zeitraum der Aufwand für Löhne und Gehälter gestiegen ist. Das operative Ergebnis des Vorjahres war durch den Verkauf der russischen Aktivitäten und Wertminderungen auf Sachanlagen deutlich belastet.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 6 Mio € (Vj. 6 Mio €).

Für den Unternehmensbereich Tires beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2024 insgesamt 27 Mio € (Vj. 138 Mio €). Zu weiteren Details verweisen wir auf unsere Erläuterungen zu den Sondereffekten 2024 und 2023 auf Seite 48 f.

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 24,9 % (Vj. 22,9 %).

**Beschaffung**

Auf den Märkten für Stahl, Chemikalien und Textilien verringerten sich die Preise im Jahresdurchschnitt, wobei in der zweiten Jahreshälfte ein Aufwärtstrend aufgrund erhöhter Frachtkosten zu verzeichnen war. Die Preise für Rohstoffe und Vormaterialien wie Naturkautschuk und Butadien stiegen insbesondere im zweiten Halbjahr im Vergleich zum Vorjahr an, während das Preisniveau für rohöl-basierte Vorprodukte stabil blieb.

**Forschung und Entwicklung**

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 13 Mio € bzw. 4,0 % auf 349 Mio € (Vj. 336 Mio €) und lagen damit bei 2,5 % vom Umsatz (Vj. 2,4 %).

**Abschreibungen**

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2023 um 51 Mio € auf 792 Mio € (Vj. 843 Mio €) und betragen 5,7 % vom Umsatz (Vj. 6,0 %). Sie enthielten im Jahr 2024 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 2 Mio € (Vj. 42 Mio €).

**Operative Aktiva**

Die operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Tires erhöhten sich zum 31. Dezember 2024 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 301 Mio € auf 7.376 Mio € (Vj. 7.075 Mio €).

Das Working Capital erhöhte sich um 144 Mio € auf 3.213 Mio € (Vj. 3.069 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsaufbau von 157 Mio € auf 2.584 Mio € (Vj. 2.427 Mio €). Die operativen Forderungen erhöhten sich zum Stichtag um 118 Mio € auf 2.585 Mio € (Vj. 2.468 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten erhöhten sich um 130 Mio € auf 1.956 Mio € (Vj. 1.826 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 5.463 Mio € (Vj. 5.230 Mio €) auf und erhöhten sich damit um 233 Mio €. Der Goodwill verringerte sich um 5 Mio € auf 407 Mio € (Vj. 411 Mio €). Das Sachanlagevermögen erhöhte sich um 268 Mio € auf 4.883 Mio € (Vj. 4.614 Mio €). Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 8 Mio € auf 26 Mio € (Vj. 33 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 6 Mio € (Vj. 6 Mio €) reduzierten den Wert der immateriellen Vermögenswerte.

Im Unternehmensbereich Tires ergab sich eine Verminderung der operativen Aktiva um 10 Mio € aus der Veräußerung von Teilaktivitäten des Geschäftsfelds Replacement EMEA. Gegenläufig führte ein Share Deal zu einer Erhöhung der operativen Aktiva um 3 Mio €.

Wechselkurseffekte wirkten sich im Berichtsjahr mit 104 Mio € erhöhend (Vj. vermindern um 167 Mio €) auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Tires aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Tires verringerten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2023 um 80 Mio € auf 7.516 Mio € (Vj. 7.596 Mio €).

**Investitionen (Bilanzzugang)**

Der Bilanzzugang des Unternehmensbereichs Tires erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 30 Mio € auf 996 Mio € (Vj. 967 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 7,2 % (Vj. 6,9 %).

Es wurde in die Optimierung und Erweiterung der Fertigungskapazitäten bestehender Werke an den europäischen Niedrigkostenstandorten, in den USA, China, Deutschland sowie in Thailand investiert.

Wesentliche Bilanzzugänge flossen in den Ausbau des Produktionsstandorts in Hefei, China. Weiterhin wurden Maßnahmen zur Qualitätssicherung und Kostensenkung durchgeführt.

**Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter**

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmensbereichs Tires erhöhte sich zum 31. Dezember 2024 um 711 auf 57.060 (Vj. 56.349). Dies resultierte im Wesentlichen aus Anpassungen an eine bedarfsgerechte Produktion.

## ContiTech

- > Umsatzrückgang um 6,7 %
- > Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 6,1 %
- > Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 13,6 %

ContiTech in Mio €	2024	2023	Δ in %
Umsatz	6.386	6.842	-6,7
EBITDA	562	693	-19,0
in % vom Umsatz	8,8	10,1	
EBIT	261	380	-31,4
in % vom Umsatz	4,1	5,6	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	182	175	4,1
in % vom Umsatz	2,9	2,6	
Abschreibungen <sup>1</sup>	301	313	-3,9
davon Wertminderungen <sup>2</sup>	5	2	204,7
Investitionen <sup>3</sup>	240	210	14,6
in % vom Umsatz	3,8	3,1	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	3.057	3.125	-2,2
Operative Aktiva (Durchschnitt)	3.183	3.284	-3,1
Kapitalrendite (ROCE) in %	8,2	11,6	
Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) <sup>4</sup>	39.211	41.949	-6,5
Umsatz bereinigt <sup>5</sup>	6.345	6.841	-7,2
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>6</sup>	393	455	-13,6
in % des bereinigten Umsatzes	6,2	6,7	

1 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

2 Wertminderungen beinhalten außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

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.

### Struktur

Der Unternehmensbereich ContiTech (16% des Konzernumsatzes) erstellt dank seiner Materialkompetenz Lösungen für industrielle Anwendungen aus Kautschuk, Metall und Gewebe. Das breite Portfolio aus Schläuchen, Förderbändern, Luftfedern und Antriebsriemen ist ausgelegt für die teilweise herausfordernden Einsatzbedingungen im industriellen Umfeld. Gleichzeitig bietet ContiTech optisch wie haptisch ansprechende Oberflächenmaterialien für Innenräume in Häusern und Fahrzeugen an. Die industriellen Wachstumsfelder von ContiTech liegen v.a. in den Bereichen Energie-, Bergbau-, Land- und Bauwirtschaft sowie Ex- und Interior Design. Der Unternehmensbereich gliedert sich in fünf Geschäftsfelder:

- > Industrial Solutions Americas
- > Industrial Solutions APAC
- > Industrial Solutions EMEA
- > Original Equipment Solutions
- > Surface Solutions

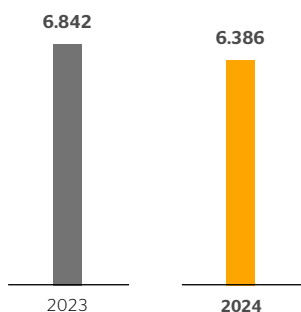
### Geschäftsverlauf und Umsatzentwicklung

Der Umsatz des Unternehmensbereichs ContiTech reduzierte sich im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 6,7% auf 6.386 Mio€ (Vj. 6.842 Mio€). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Rückgang um 6,1%. Dieser Rückgang ist zum einen auf die negative Entwicklung des Automobilerstausrüstungsgeschäfts in Europa und Nordamerika zurückzuführen. Zum anderen verzeichnete das Industrie- und Automobilerstausrüstungsgeschäft aufgrund der anhaltenden Marktschwäche v.a. im Industrieumfeld sowie im Nutzfahrzeug- und Off-Highway-Geschäft rückläufige Umsätze gegenüber dem Vorjahr.



**Umsatz**

Mio €

**Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)**

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Unternehmensbereichs ContiTech reduzierte sich im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 62 Mio € bzw. 13,6% auf 393 Mio € (Vj. 455 Mio €) und entspricht 6,2% (Vj. 6,7%) des bereinigten Umsatzes.

**Operatives Ergebnis (EBIT)**

Der Unternehmensbereich ContiTech verzeichnete 2024 einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 119 Mio € bzw. 31,4% auf 261 Mio € (Vj. 380 Mio €). Die Umsatzrendite reduzierte sich auf 4,1% (Vj. 5,6%). Das operative Ergebnis wurde von negativen Margeneffekten sowie Restrukturierungsaufwendungen, Abfindungszahlungen und Aufwendungen im Zusammenhang mit der geplanten organisatorisch unabhängigen Aufstellung des Geschäftsfelds Original Equipment Solutions deutlich belastet. Ein gegenläufiger Effekt ergab sich aus der Reduzierung der Herstellungskosten um 405 Mio € auf 5.180 Mio € (Vj. 5.585 Mio €), insbesondere aufgrund der niedrigeren Volumina sowie geringerer Kosten für Rohmaterial und Energie und deutlicher Effizienzverbesserungen in der Produktion. Die Kosten für Logistik, Löhne und Gehälter stiegen dagegen an.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 48 Mio € (Vj. 53 Mio €).

Für den Unternehmensbereich ContiTech beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2024 insgesamt 85 Mio € (Vj. 21 Mio €). Zu weiteren Details verweisen wir auf unsere Erläuterungen zu den Sondereffekten 2024 und 2023 auf Seite 48 f.

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 8,2% (Vj. 11,6%).

**Beschaffung**

Die Preise für wichtige Kautschuk-Rohstoffe und Vorprodukte wie Styrol und Butadien schwankten im Laufe des Jahres erheblich. Globale Marktunsicherheiten, einschließlich potenzieller US-Zölle auf chinesische Produkte und schwankender Rohölpreise, wirkten sich weiterhin auf die Naturkautschukpreise aus. Die Preise auf den Stahl- und Textilmärkten bewegten sich im gesamten Jahresverlauf auf einem niedrigeren Niveau, mit einer leicht steigenden Tendenz in der zweiten Jahreshälfte. Die Kosten für Primärrohstoffe für Komponenten, einschließlich Flachstahl und Harze, stabilisierten sich

auf einem etwas niedrigeren Niveau als im Jahr 2023. Anhaltende Probleme mit Rohstoffknappheit und Lieferkettenunterbrechungen trugen jedoch zur Unsicherheit auf den Märkten bei.

**Forschung und Entwicklung**

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 7 Mio € bzw. 4,1% auf 182 Mio € (Vj. 175 Mio €) und lagen damit bei 2,9% (Vj. 2,6%) vom Umsatz.

**Abschreibungen**

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2023 um 12 Mio € auf 301 Mio € (Vj. 313 Mio €) und betragen 4,7% vom Umsatz (Vj. 4,6%). Sie enthielten im Jahr 2024 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 5 Mio € (Vj. 2 Mio €).

**Operative Aktiva**

Die operativen Aktiva des Unternehmensbereichs ContiTech verringerten sich zum 31. Dezember 2024 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 69 Mio € auf 3.057 Mio € (Vj. 3.125 Mio €).

Das Working Capital reduzierte sich um 29 Mio € auf 1.220 Mio € (Vj. 1.249 Mio €). Im Vorratsbereich ergab sich ein Bestandsabbau von 35 Mio € auf 941 Mio € (Vj. 976 Mio €). Die operativen Forderungen verringerten sich zum Stichtag um 68 Mio € auf 1.067 Mio € (Vj. 1.136 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten verringerten sich um 75 Mio € auf 788 Mio € (Vj. 863 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 2.253 Mio € (Vj. 2.311 Mio €) auf und reduzierten sich damit um 57 Mio €. Der Goodwill erhöhte sich um 12 Mio € auf 629 Mio € (Vj. 616 Mio €). Dieser Anstieg resultierte im Wesentlichen aus Wechselkurseffekten. Das Sachanlagevermögen lag mit 1.390 Mio € um 18 Mio € unter dem Vorjahresniveau von 1.407 Mio €. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 49 Mio € auf 175 Mio € (Vj. 224 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 48 Mio € (Vj. 53 Mio €) reduzierten den Wert der immateriellen Vermögenswerte.

Im Unternehmensbereich ContiTech reduzierten sich die operativen Aktiva durch die finale Kaufpreisermittlung für den Erwerb der Printing Solutions Sweden Holding AB, Trelleborg, Schweden, aus dem Jahr 2023 um 1 Mio €.

Wechselkurseffekte wirkten sich im Berichtsjahr mit 13 Mio € erhöhend (Vj. vermindernd um 48 Mio €) auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Unternehmensbereichs ContiTech aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva des Unternehmensbereichs ContiTech verringerten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2023 um 102 Mio € auf 3.183 Mio € (Vj. 3.284 Mio €).

**Investitionen (Bilanzzugang)**

Der Bilanzzugang des Unternehmensbereichs ContiTech erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 31 Mio € auf 240 Mio € (Vj. 210 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 3,8% (Vj. 3,1%).

Es wurde in die Fertigungskapazitäten in Deutschland, den USA, Mexiko, China, Brasilien sowie in Rumänien und Ungarn investiert.

Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf die Ausweitung der Fertigungskapazitäten in selektierten Wachstumsmärkten für die Geschäftsfelder Industrial Solutions Americas, Surface Solutions, Original Equipment Solutions und Industrial Solutions EMEA. Darüber hinaus wurden in allen Geschäftsfeldern Investitionen zur Optimierung bestehender Produktionsabläufe durchgeführt.

#### **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter**

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmensbereichs ContiTech verringerte sich zum 31. Dezember 2024 um 2.738 Personen auf 39.211 (Vj. 41.949). Dies resultierte im Wesentlichen aus Anpassungen an das Produktionsvolumen sowie der Umsetzung struktureller Anpassungen.

## Contract Manufacturing

- › Umsatzrückgang um 53,4%
- › Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 52,5%

Contract Manufacturing in Mio €	2024	2023	Δ in %
Umsatz	239	512	-53,4
EBITDA	26	29	-8,9
in % vom Umsatz	11,0	5,6	
EBIT	15	5	195,8
in % vom Umsatz	6,3	1,0	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	0	0	-189,6
in % vom Umsatz	0,0	0,0	
Abschreibungen <sup>1</sup>	11	24	-52,9
davon Wertminderungen <sup>2</sup>	0	0	-99,9
Investitionen <sup>3</sup>	4	7	-39,9
in % vom Umsatz	1,7	1,3	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	54	396	-86,4
Operative Aktiva (Durchschnitt)	120	460	-73,8
Kapitalrendite (ROCE) in %	12,6	1,1	
Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) <sup>4</sup>	772	1.478	-47,8
Umsatz bereinigt <sup>5</sup>	239	512	-53,4
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>6</sup>	7	8	-12,1
in % des bereinigten Umsatzes	2,9	1,6	

<sup>1</sup> Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

<sup>2</sup> Wertminderungen beinhalten außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

<sup>3</sup> Investitionen in Sachanlagen und Software.

<sup>4</sup> Ohne Auszubildende.

<sup>5</sup> Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

<sup>6</sup> Bereinigt um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA), Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

### Struktur

Der Unternehmensbereich Contract Manufacturing (1 % des Konzernumsatzes) bündelt die Auftragsfertigung von Produkten von Continental-Gesellschaften für die Schaeffler Gruppe bzw. Vitesco Technologies (bis zu dem Zusammenschluss am 1. Oktober 2024). Die Auftragsfertigung ist nicht auf Dauer angelegt; vielmehr wird die operative Trennung der Produktion weiterhin vorangetrieben und das Volumen der Auftragsfertigung reduziert. Contract Manufacturing beinhaltet ein Geschäftsfeld:

- › Contract Manufacturing

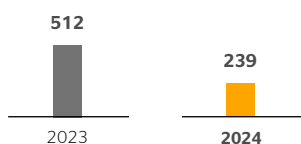
### Geschäftsverlauf und Umsatzentwicklung

Im Unternehmensbereich Contract Manufacturing sank das Absatzvolumen im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr. Dies entspricht dem zwischen Continental und der Schaeffler Gruppe bzw. Vitesco Technologies (bis zu dem Zusammenschluss am 1. Oktober 2024) vertraglich vereinbarten Vorgehen.

Der Umsatz reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 53,4% auf 239 Mio€ (Vj. 512 Mio€). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Rückgang um 52,5%.

**Umsatz**

Mio €

**Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)**

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Unternehmensbereichs Contract Manufacturing reduzierte sich im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 1 Mio € bzw. 12,1 % auf 7 Mio € (Vj. 8 Mio €). Das entspricht einer Marge von 2,9 % (Vj. 1,6 %) des bereinigten Umsatzes.

**Operatives Ergebnis (EBIT)**

Der Unternehmensbereich Contract Manufacturing verzeichnete 2024 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 10 Mio € bzw. 195,8 % auf 15 Mio € (Vj. 5 Mio €). Die Umsatzrendite erhöhte sich auf 6,3 % (Vj. 1,0 %). Die Herstellungskosten lagen im Geschäftsjahr 2024 mit 233 Mio € deutlich unter dem Niveau des Vorjahres (Vj. 514 Mio €). Dies ist neben dem geplanten Rückgang der Umsatzerlöse im Wesentlichen auf die Umsetzung von Effizienzmaßnahmen im Unternehmensbereich zurückzuführen.

Für den Unternehmensbereich Contract Manufacturing beträgt die Entlastung durch Sondereffekte im Jahr 2024 insgesamt 8 Mio € (Vj. Belastung in Höhe von 3 Mio €). Zu weiteren Details verweisen wir auf unsere Erläuterungen zu den Sondereffekten 2024 und 2023 auf Seite 48 f.

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 12,6 % (Vj. 1,1 %).

**Beschaffung**

Die Beschaffung im Unternehmensbereich Contract Manufacturing war geprägt durch eine sich stabilisierende Lieferkette, abgesehen von einzelnen Verknappungen. Die Produktionskapazitäten der Lieferanten haben sich dem jährlichen Bedarf angepasst. Die Preise folgten der allgemeinen Marktentwicklung. Aufgrund der vertraglichen Regelungen mit der Schaeffler Gruppe bzw. Vitesco Technologies (bis zu dem Zusammenschluss am 1. Oktober 2024) werden sämtliche Preisänderungen im Einkaufsvolumen quartalsweise an

die Schaeffler Gruppe weiterverrechnet und haben somit keinen Einfluss auf das operative Ergebnis des Unternehmensbereichs Contract Manufacturing.

**Abschreibungen**

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2023 um 13 Mio € auf 11 Mio € (Vj. 24 Mio €) und betragen 4,7 % vom Umsatz (Vj. 4,6 %).

**Operative Aktiva**

Die operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Contract Manufacturing reduzierten sich zum 31. Dezember 2024 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 342 Mio € auf 54 Mio € (Vj. 396 Mio €).

Das Working Capital reduzierte sich um 333 Mio € auf 21 Mio € (Vj. 354 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsabbau von 20 Mio € auf 29 Mio € (Vj. 49 Mio €). Die operativen Forderungen verringerten sich zum Stichtag um 360 Mio € auf 30 Mio € (Vj. 390 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten reduzierten sich um 47 Mio € auf 38 Mio € (Vj. 85 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 52 Mio € (Vj. 89 Mio €) auf und lagen damit um 36 Mio € unter dem Vorjahreswert. Das Sachanlagevermögen lag mit 52 Mio € um 36 Mio € unter dem Vorjahresniveau von 88 Mio €.

Wechselkurseffekte wirkten sich im Berichtsjahr mit 7 Mio € vermindern (Vj. erhöhend um 11 Mio €) auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Contract Manufacturing aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Contract Manufacturing verringerten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2023 um 339 Mio € auf 120 Mio € (Vj. 460 Mio €).

**Investitionen (Bilanzzugang)**

Der Bilanzzugang des Unternehmensbereichs Contract Manufacturing reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 3 Mio € auf 4 Mio € (Vj. 7 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 1,7 % (Vj. 1,3 %).

Die Investitionen entfielen hauptsächlich auf Produktionsausrüstungen zur Herstellung spezifischer Produkte und zur Umsetzung neuer Technologien.

**Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter**

Im Vergleich zum Vorjahr sank die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Unternehmensbereich Contract Manufacturing zum 31. Dezember 2024 um 706 auf 772 Personen (Vj. 1.478).

# Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf und zur Lage des Konzerns

Der Geschäftsverlauf des Continental-Konzerns war im Berichtsjahr durch eine schwache volkswirtschaftliche Entwicklung, insbesondere im Kernmarkt Europa, sowie eine weltweit rückläufige Automobilproduktion geprägt. Vor diesem Hintergrund zeigte die auf Wertschaffung fokussierte Strategie aus Sicht des Vorstands Wirkung. Während der konsolidierte Umsatz des Konzerns mit 39,7 Mrd € um 1,7 Mrd € unter dem entsprechenden Vorjahreswert von 41,4 Mrd € lag, konnte die bereinigte EBIT-Marge auf 6,8 % (Vj. 6,1 %) verbessert werden. Gründe hierfür sind neben gesunkenen Energiepreisen und insbesondere im ersten Halbjahr niedrigeren Materialkosten v.a. die Umsetzung von Kostensenkungsmaßnahmen und Effizienzsteigerungen. Der bereinigte Free Cashflow lag mit einem Wert von 1.052 Mio € (Vj. 1.292 Mio €) leicht oberhalb der angestrebten Bandbreite. Dabei belasteten die Auszahlung für den Rückkauf von Anteilen an der ContiTech AG (nunmehr firmierend unter ContiTech Deutschland GmbH) sowie Auszahlungen für Restrukturierungen den bereinigten Free Cashflow, während das gestiegene operative Ergebnis und positive Effekte des Working Capital Management gegenläufig wirkten.

In einem weiterhin sehr herausfordernden Marktumfeld und vor dem Hintergrund der rückläufigen Fahrzeugproduktion, insbesondere in Europa, verzeichnete der Unternehmensbereich Automotive einen Umsatzrückgang in Höhe von 0,9 Mrd € auf 19,4 Mrd € (Vj. 20,3 Mrd €). Gleichzeitig steigerte Automotive die bereinigte EBIT-Marge auf 2,3 % (Vj. 2,0 %). Auch das operative Ergebnis (EBIT) konnte deutlich verbessert werden. Die Verbesserung basiert v.a. auf der konsequenten Umsetzung der Maßnahmen zur Kostenreduzierung, Effizienzverbesserungen und Abschlüssen aus

Preisverhandlungen mit Automobilherstellern. Zudem war der Vorjahreswert deutlich durch Restrukturierungsaufwendungen belastet.

Im Unternehmensbereich Tires ergab sich ein leichter Umsatzrückgang auf 13,9 Mrd € (Vj. 14,0 Mrd €) bedingt durch negative Wechselkurseffekte und eine schwache Nachfrage im Pkw-Erstausüstungsgeschäft mit gegenläufigen Effekten aus dem Wachstum in den weltweiten Reifenersatzmärkten. Dennoch gelang es Tires, die bereinigte EBIT-Marge leicht von 13,5 % im Vorjahr auf 13,7 % im Jahr 2024 zu steigern. Die Margenverbesserung resultiert v.a. aus dem zunehmenden starken Anteil an Premiumreifen sowie einem starken Winterreifengeschäft in Europa.

Auch bei ContiTech führte die negative Entwicklung des Automobil-erstausrüstungsgeschäfts in Europa und Nordamerika sowie die anhaltende Marktschwäche v.a. im Industrieumfeld zu rückläufigen Umsatzerlösen. Der Unternehmensbereich erreichte einen Umsatz in Höhe von 6,4 Mrd € (Vj. 6,8 Mrd €). Das schwache Marktumfeld belastete gleichzeitig die Ergebnissituation von ContiTech. Die bereinigte EBIT-Marge verringerte sich auf 6,2 % (Vj. 6,7 %).

Im Unternehmensbereich Contract Manufacturing war das Geschäft weiterhin rückläufig, was dem zwischen Continental und der Schaeffler Gruppe bzw. Vitesco Technologies (bis zu dem Zusammenschluss am 1. Oktober 2024) vertraglich vereinbarten Vorgehen entspricht. Der Umsatz lag 2024 bei 0,2 Mrd € (Vj. 0,5 Mrd €) und die bereinigte EBIT-Marge bei 2,9 % (Vj. 1,6 %).

# Die Continental AG – Kurzfassung nach HGB

## Ergänzend zur Konzernberichterstattung erläutern wir hier separat die 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. 5 HGB mit dem des Continental-Konzerns zusammengefasst, weil die künftigen Risiken und Chancen der Muttergesellschaft und ihre voraussichtliche 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 für den Vorschlag des Vorstands zur Ergebnisverwendung.

Die Continental AG übt eine reine Leitungs- und Holdingfunktion für den Continental-Konzern aus.

Die Bilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 2.239 Mio € auf 23.250 Mio € (Vj. 21.011 Mio €). Die Veränderung auf der Aktivseite resultierte im Wesentlichen aus dem Anstieg der Forderungen gegen verbundene Unternehmen um 2.403 Mio € auf 11.300 Mio € (Vj. 8.897 Mio €). Gegenläufig dazu reduzierten sich die Flüssigen Mittel um 209 Mio € auf 164 Mio € (Vj. 372 Mio €).

Das Finanzanlagevermögen erhöhte sich gegenüber der Vergleichsperiode um 3 Mio € auf 11.378 Mio € (Vj. 11.375 Mio €) und entsprach damit einem Anteil von 48,9% an der Bilanzsumme (Vj. 54,1%).

Das Sachanlagevermögen reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 2 Mio € auf 261 Mio € (Vj. 264 Mio €).

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten erhöhten sich um 38 Mio € auf 120 Mio € (Vj. 82 Mio €). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus einem im Vergleich zum Vorjahr höheren Abgrenzungsvolumen für IT-Dienstleistungen.

Vermögens- und Finanzlage der Continental AG	31.12.2024	31.12.2023
<b>Aktiva in Mio €</b>		
Immaterielle Vermögensgegenstände	7	10
Sachanlagen	261	264
Finanzanlagen	11.378	11.375
<b>Anlagevermögen</b>	<b>11.647</b>	<b>11.649</b>
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	11.320	8.908
Flüssige Mittel	164	372
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>11.483</b>	<b>9.280</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>120</b>	<b>82</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>23.250</b>	<b>21.011</b>
<b>Passiva in Mio €</b>		
Gezeichnetes Kapital	512	512
Kapitalrücklage	4.179	4.179
Gewinnrücklagen	3.401	55
Bilanzgewinn	5.317	2.412
<b>Eigenkapital</b>	<b>13.409</b>	<b>7.157</b>
<b>Rückstellungen</b>	<b>616</b>	<b>881</b>
<b>Verbindlichkeiten</b>	<b>9.224</b>	<b>12.973</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>23.250</b>	<b>21.011</b>
Eigenkapitalquote in %	57,7	34,1

Die Veränderung auf der Passivseite resultierte im Wesentlichen aus dem Anstieg des Eigenkapitals um 6.252 Mio€ auf 13.409 Mio€ (Vj. 7.157 Mio€) sowie der Anleihen um 824 Mio€ auf 4.183 Mio€ (Vj. 3.359 Mio€). Dies wurde teilweise kompensiert durch den Rückgang der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 4.345 Mio€ auf 4.208 Mio€ (Vj. 8.553 Mio€).

Der Anstieg der Anleihen ist zum einen auf die Emission einer neuen Euro-Anleihe im Oktober 2024 mit einem Nominalvolumen von insgesamt 600 Mio€ zurückzuführen. Zum anderen wurden von der Continental AG zum Bilanzstichtag Commercial Paper in Höhe von 309 Mio€ emittiert. Gegenläufig wirkte sich die fristgerechte Rückzahlung einer Privatplatzierung am 16. Oktober 2024 mit einem Nominalvolumen von 100 Mio€ aus.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten erhöhten sich um 145 Mio€ auf 710 Mio€ (Vj. 565 Mio€).

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr um 4.345 Mio€ auf 4.208 Mio€ (Vj. 8.553 Mio€). Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus der reduzierten Bereitstellung von Krediten und Tagesgeldern, die der Continental AG von Tochterunternehmen zur Verfügung gestellt wurden.

Die sonstigen Verbindlichkeiten reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr um 372 Mio€ auf 21 Mio€ (Vj. 393 Mio€). Der Rückgang ist in Höhe von insgesamt 364 Mio€ auf die im Januar 2024 erfolgte Zahlung des Kaufpreises aus dem Rückerwerb von Anteilen an der ContiTech AG (nunmehr firmierend unter ContiTech Deutschland GmbH) an den Continental Pension Trust e.V. zurückzuführen.

Die Rückstellungen reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr um 264 Mio€ auf 616 Mio€ (Vj. 881 Mio€), bedingt durch den Rückgang der sonstigen Rückstellungen um 104 Mio€ auf 87 Mio€ (Vj. 191 Mio€), den Rückgang der Pensionsrückstellungen um 99 Mio€ auf 285 Mio€ (Vj. 384 Mio€) sowie den Rückgang der Steuerrückstellungen um 62 Mio€ auf 244 Mio€ (Vj. 306 Mio€).

Der Rückgang der Pensionsrückstellungen um 99 Mio€ resultierte im Wesentlichen ebenfalls aus dem Rückerwerb der Anteile an der ContiTech AG (nunmehr firmierend unter ContiTech Deutschland GmbH). Dies führte zu einem Anstieg des Deckungsvermögens um 111 Mio€. Gegenläufig führte die Erstattung von in den Geschäftsjahren 2023 und 2024 von der Continental AG gezahlten Pensionen aus dem Treuhandvermögen des Continental Pension Trust e. V. zu einem Rückgang des Deckungsvermögens in Höhe von 22 Mio€.

Das Eigenkapital erhöhte sich um 6.252 Mio€ von 7.157 Mio€ im Vorjahr auf 13.409 Mio€. Der Anstieg resultierte aus dem im Geschäftsjahr erzielten Jahresüberschuss von 6.692 Mio€. Gegenläufig wirkte sich die im Geschäftsjahr 2024 vorgenommene Dividendenausschüttung von 440 Mio€ aus. Die Eigenkapitalquote hat sich von 34,1 % im Vorjahr auf 57,7 % erhöht.

Die Umsatzerlöse des Geschäftsjahres 2024 erhöhten sich um 59 Mio€ auf 396 Mio€ (Vj. 337 Mio€), im Wesentlichen bedingt durch den Anstieg der Umsatzerlöse aus Konzerndienstleistungen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 219 Mio€ auf 321 Mio€ (Vj. 102 Mio€). Dies resultierte im Wesentlichen aus der verursachungsgerechten Weiterbelastung von Aufwendungen an Konzerngesellschaften. Diese Aufwendungen waren der Continental AG aus den Verfahren der Staatsanwaltschaften Frankfurt a. M. und Hannover aufgrund unzulässiger Abschalteneinrichtungen in Dieselmotoren in den Vorjahren entstanden. Entsprechend der Weiterbelastung erfolgte die Auflösung der Rückstellung in Höhe der Bußgeldbeträge, die aus dem Verfahren der Staatsanwaltschaft Hannover auf andere Konzerngesellschaften entfielen. Die im Geschäftsjahr 2024 angefallenen Verfahrenskosten wurden anteilig, entsprechend der Höhe der Bußgeldbescheide, auf die verursachenden Konzerngesellschaften verteilt. Die hierfür in der Continental AG bilanzierte Rückstellung wurde in entsprechender Höhe aufgelöst.

Das Beteiligungsergebnis erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 6.992 Mio€ auf 7.043 Mio€ (Vj. 51 Mio€). Wie im Vorjahr setzte sich das Beteiligungsergebnis überwiegend aus den Ergebnisabführungen der Tochterunternehmen zusammen. Die Erträge aus Gewinnabführung in Höhe von 7.043 Mio€ (Vj. 767 Mio€) resultierten im Wesentlichen aus der Continental Caoutchouc-Export GmbH, Hannover, in Höhe von 6.915 Mio€ sowie aus der Continental Automotive GmbH, Hannover, in Höhe von 110 Mio€. Die Erhöhung der Gewinnabführung ist im Wesentlichen auf vorbereitende Maßnahmen für die geplante Abspaltung der Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing zurückzuführen. Aufwendungen aus Verlustübernahmen wurden im Geschäftsjahr nicht erfasst (Vj. 719 Mio€).

Das negative Zinsergebnis des Geschäftsjahres 2024 erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 65 Mio€ auf 293 Mio€ (Vj. 229 Mio€). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf einen im Vergleich zum Geschäftsjahr 2023 durchschnittlich höheren Fremdkapitalbestand zurückzuführen.

Die Zinsaufwendungen erhöhten sich im Geschäftsjahr um 95 Mio € auf 457 Mio € (Vj. 362 Mio €). Dabei erhöhten sich die Zinsaufwendungen gegenüber verbundenen Unternehmen um 85 Mio € auf 293 Mio € (Vj. 208 Mio €). Weiterhin führten die von der Continental AG begebenen Euro-Anleihen zu Aufwendungen in Höhe von 104 Mio € (Vj. 75 Mio €). Der Anstieg um 29 Mio € resultierte dabei im Wesentlichen aus der im Oktober 2024 mit einem Nominalvolumen von 600 Mio € begebenen Euro-Anleihe, die mit einem Festzinssatz von 3,500 % p.a. verzinst wird.

Die Zinserträge erhöhten sich im Geschäftsjahr um 30 Mio € auf 164 Mio € (Vj. 134 Mio €). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus Zinserträgen von verbundenen Unternehmen.

Der Steueraufwand in Höhe von 29 Mio € (Vj. 23 Mio €) resultierte im Wesentlichen aus nicht anrechenbaren Quellensteuern für den ertragsteuerlichen Organkreis der Continental AG sowie aus der Auflösung von steuerlichen Risikopositionen, einer Rückstellungsbildung für Steuerrisiken aus der Betriebsprüfung durch eine ausländische Steuerbehörde und erstmaligem Steueraufwand von 9 Mio € aus der globalen Mindestbesteuerung.

Nach Berücksichtigung der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergab sich für die Continental AG ein Jahresüberschuss in

Höhe von 6.692 Mio € (Vj. Jahresfehlbetrag 423 Mio €). Die Eigenkapitalrendite nach Steuern belief sich auf 49,9 % (Vj. -5,9 %).

Die Continental AG hat für die Dividendenausschüttung einen Zielkorridor von 20 % bis 40 % des den Anteilseignern zuzurechnenden Konzernergebnisses definiert. Aus dem Jahresüberschuss des Geschäftsjahres 2024 sind 3.346 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt worden. Unter Berücksichtigung des Bilanzgewinns aus dem Vorjahr in Höhe von 2.412 Mio € und der Dividendenausschüttung in Höhe von 440 Mio € sowie der Einstellung in die Gewinnrücklage von 3.346 Mio € ergibt sich ein Bilanzgewinn in Höhe von 5.317 Mio €. Aufsichtsrat und Vorstand werden der Hauptversammlung vorschlagen, die Auszahlung einer Dividende von 2,50 € je dividendenberechtigte Stückaktie zu beschließen. Die Ausschüttungssumme beträgt somit bei 200.005.983 dividendenberechtigten Stückaktien 500.014.957,50 €. Der verbleibende Bilanzgewinn in Höhe von 4.817 Mio € soll in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt werden.

Für das Geschäftsjahr 2025 erwarten wir weiterhin Erträge aus Ergebnisabführungen und Beteiligungserträgen der Tochtergesellschaften im Rahmen der Holdingtätigkeit der Continental AG. Darüber hinaus wird die Continental AG die Finanzierungsfunktion für ihre Tochtergesellschaften fortsetzen.

<b>Geschäftsverlauf der Continental AG in Mio €</b>	<b>2024</b>	2023
Umsatzerlöse	396	337
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	-381	-326
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>15</b>	<b>11</b>
Allgemeine Verwaltungskosten	-272	-213
Sonstige betriebliche Erträge	321	102
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-94	-125
Beteiligungsergebnis	7.043	51
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	2	1
Zinsergebnis	-293	-229
<b>Ergebnis der Geschäftstätigkeit</b>	<b>6.721</b>	<b>-401</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-29	-23
<b>Jahresüberschuss (Vj. Jahresfehlbetrag)</b>	<b>6.692</b>	<b>-423</b>
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	1.972	2.835
Einstellung in andere Gewinnrücklagen	-3.346	-
<b>Bilanzgewinn</b>	<b>5.317</b>	<b>2.412</b>



# Sonstige Angaben

## Abhängigkeitsbericht

### Schlusserklärung zum Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG

Die Continental AG war im Geschäftsjahr 2024 ein von der INA-Holding Schaeffler GmbH & Co. KG, Herzogenaurach, Deutschland, 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 und Maßnahmen vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 nach den Umständen, die uns in dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen oder Maßnahmen getroffen oder unterlassen 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 2024 als Ausgleich ein Rechtsanspruch auf einen adäquaten Vorteil eingeräumt. Dadurch, dass Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, ist die Gesellschaft nicht benachteiligt worden.“

## Ergänzende Angaben und Erläuterungen gemäß § 289a und § 315a HGB

### 1. Zusammensetzung des ausgegebenen Kapitals

Das ausgegebene Kapital der Gesellschaft beträgt zum Bilanzstichtag 512.015.316,48 €. Es ist eingeteilt in 200.005.983 Stückaktien. Bei den Aktien der Continental AG handelt es sich ausnahmslos um Stammaktien, verschiedene Aktiegattungen sind nicht ausgegeben und in der Satzung nicht vorgesehen. Jede Aktie ist ab dem Zeitpunkt der Entstehung stimm- und dividendenberechtigt. Jede Stückaktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme (§ 20 Abs. 1 der Satzung). Aktien, die Sonderrechte gewähren, bestehen nicht.

### 2. Beschränkungen von Stimmrechten oder Übertragungsmöglichkeiten

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien der Gesellschaft betreffen, sind dem Vorstand nicht bekannt.

### 3. Beteiligungen am Kapital, die zehn vom Hundert der Stimmrechte überschreiten

Zu den Beteiligungen am Kapital, die zehn vom Hundert der Stimmrechte überschreiten (gemeldete Beteiligungshöhe), wird auf die Angaben im Anhang (Kapitel 42) sowie auf den Anhang des Einzelabschlusses der Continental AG, Mitteilungen nach dem Wertpapierhandelsgesetz, verwiesen.

### 4. Inhaber von Aktien mit Sonderrechten

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

### 5. Art der Stimmrechtskontrolle bei Arbeitnehmerbeteiligungen

Arbeitnehmer, die am Kapital beteiligt sind und die ihre Stimmrechtskontrolle nicht unmittelbar ausüben, sind der Gesellschaft nicht bekannt.

### 6. Vorschriften zur Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands und über die Änderung der Satzung

- a) Gemäß Satzung besteht der Vorstand aus mindestens zwei Mitgliedern, im Übrigen bestimmt der Aufsichtsrat die Anzahl der Vorstandsmitglieder. Die Bestellung und die Abberufung

der Mitglieder des Vorstands erfolgen gemäß § 84 AktG in Verbindung mit § 31 MitbestG. Danach ist für die Bestellung und Abberufung eines Vorstandsmitglieds der Aufsichtsrat zuständig. Er entscheidet mit einer Mehrheit von zwei Dritteln seiner Mitglieder. Kommt im Fall einer Bestellung diese Mehrheit nicht zustande, so hat der sogenannte 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 Stimmgleichheit ergibt, hat der Aufsichtsratsvorsitzende gemäß § 31 Abs. 4 MitbestG bei einer erneuten Abstimmung zwei Stimmen.

- b) Satzungsänderungen werden durch die Hauptversammlung vorgenommen. Die Hauptversammlung hat in § 20 Abs. 3 der Satzung von der in § 179 Abs. 1 Satz 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 besondere Regelungen der Satzung jeweils etwas anderes vorschreiben. Das Gesetz schreibt zwingende Kapitalmehrheiten von drei Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals, z. B. für Satzungsänderungen, vor, die mit wesentlichen Kapitalmaßnahmen einhergehen, wie etwa Beschlüsse über die Schaffung von genehmigtem oder bedingtem Kapital.

## 7. Befugnisse des Vorstands, insbesondere hinsichtlich der Möglichkeit, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

- a) Der Vorstand kann neue Aktien nur auf der Grundlage von Beschlüssen der Hauptversammlung ausgeben. Am Bilanzstichtag besteht für den Vorstand weder eine Ermächtigung, neue Aktien im Zusammenhang mit einer Kapitalerhöhung (genehmigtes Kapital) auszugeben, noch eine Ermächtigung, Wandel-, Optionsschuldverschreibungen oder andere Finanzinstrumente auszugeben, die zum Bezug neuer Aktien berechtigen könnten.
- b) Der Vorstand darf Aktien nur unter den in § 71 AktG normierten Voraussetzungen zurückkaufen. Eine Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien durch die Hauptversammlung gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG ist dem Vorstand nicht erteilt.

## 8. Wesentliche Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen, und die hieraus folgenden Wirkungen

Es bestehen folgende wesentliche Vereinbarungen, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels bei der Continental AG stehen:

- a) Der am 3. Dezember 2019 abgeschlossene Vertrag über einen syndizierten revolving Kredit in Höhe von 4,0 Mrd € gibt jedem Kreditgeber das Recht, den Vertrag vorzeitig zu kündigen und Rückzahlung der von ihm gewährten Darlehen zu verlangen, falls eine Person oder gemeinsam handelnde Personen die Kontrolle über die Continental AG erwerben und anschließende Verhandlungen über eine Fortsetzung des Kredits zu keiner Einigung geführt haben. Der Begriff „Kontrolle“ ist als das Halten von mehr als 50 % der Stimmrechte sowie als Abschluss eines Beherrschungsvertrags im Sinne von § 291 AktG durch die Continental AG als beherrschte Gesellschaft definiert.
- b) Die von der Continental AG emittierten Anleihen, begeben im September 2019 mit einem Nominalbetrag von 600 Mio€, im Mai 2020 mit einem Nominalbetrag von 750 Mio€, im November 2022 mit einem Nominalbetrag von 625 Mio€, im Juni 2023 mit einem Nominalbetrag von 750 Mio€, im August 2023 mit einem Nominalbetrag von 500 Mio€ und im Oktober 2024 mit einem Nominalbetrag von 600 Mio€ berechnen jeden Anleihegläubiger, im Falle eines Kontrollwechsels bei der Continental AG („Change of Control“) zu verlangen, die vom Anleihegläubiger gehaltenen Anleihen zu einem in den Anleihebedingungen festgelegten Kurs einzulösen bzw. zu erwerben. Die Anleihebedingungen definieren Kontrollwechsel als die Veräußerung aller oder aller wesentlichen Vermögenswerte der Gesellschaft an nicht mit der Gesellschaft verbundene Dritte sowie das Halten von mehr als 50 % der Stimmrechte an der Continental AG durch eine Person oder durch mehrere im Sinne des § 2 Abs. 5 Wertpapiererwerbs- und Übernahmegesetz (WpÜG) gemeinsam handelnde Personen infolge Erwerbs oder als Ergebnis einer

Verschmelzung oder einer anderen Form des Zusammenschlusses unter Beteiligung der Continental AG.

Sollte ein Kontrollwechsel im Sinne der vorstehend beschriebenen Vereinbarungen eintreten und ein Vertragspartner oder Anleihegläubiger seine entsprechenden Rechte ausüben, könnten dann erforderlich werdende Anschlussfinanzierungen möglicherweise nicht zu den jetzt bestehenden Konditionen abgeschlossen werden und zu höheren Finanzierungskosten führen.

- c) Im Jahr 1996 haben die damalige Compagnie Financière Michelin SCmA, Granges-Paccot, Schweiz (nunmehr Compagnie Financière Michelin SAS, Clermont-Ferrand, Frankreich), und die Continental AG die MC Projects B.V., Maastricht, Niederlande, gegründet, an der beide mit je 50 % beteiligt sind. Michelin hat die Rechte für Europa an der Marke Uniroyal in das Unternehmen eingebracht. Die MC Projects B.V. lizenziert diese Rechte an Continental. Nach den Vereinbarungen kann u.a. 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 Continental Barum s.r.o., Otrokovice, Tschechien, auf 51 % zu erhöhen. Im Falle eines solchen Kontrollwechsels und der Ausübung dieser Rechte könnten sich Einbußen in den Umsatzerlösen des Unternehmensbereichs Tires und Einschränkungen bei den diesem Unternehmensbereich zur Verfügung stehenden Produktionskapazitäten ergeben.

## 9. Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft mit Vorstandsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots

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. Sie umfassen eine erfolgsunabhängige Festvergütung mit bestimmten Nebenleistungen und der Zusage einer betrieblichen Altersversorgung sowie eine erfolgsabhängige variable Vergütung, die aus einer kurzfristigen Vergütungskomponente und langfristigen Vergütungskomponenten besteht. Nähere Einzelheiten einschließlich der individualisierten Bezüge enthält der Vergütungsbericht, der auf unserer Internetseite [in der Rubrik Unternehmen/Corporate Governance/Vorstand](#) verfügbar ist.

# Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB ist den Aktionären auf unserer Internetseite [☒](#) in der Rubrik Unternehmen/Corporate Governance/Grundsätze und Erklärungen zugänglich. Im Übrigen verweisen wir auf die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f und § 315d HGB im Corporate Governance Bericht (Seite 16 ff).

# Risiko- und Chancenbericht

## Im Rahmen des Risiko- und Chancenmanagements wird die Gesamtsituation konzernweit analysiert und gesteuert.

Continental's Risikostrategie ist als integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie auf die strategischen Ziele des Unternehmens abgestimmt. Sie zielt auf eine nachhaltige Wertschaffung ab, wobei die Differenzierung der einzelnen Unternehmensbereiche berücksichtigt wird. Um unser Ziel der Wertschaffung zu erreichen, wägen wir uns bietende Chancen und sich ergebende Risiken laufend und verantwortungsbewusst ab.

Unter Risiko verstehen wir die Möglichkeit des Eintretens interner oder externer Ereignisse, die das Erreichen unserer strategischen und operativen Ziele negativ beeinflussen können. Als weltweit tätiger Konzern ist Continental vielfältigen Risiken ausgesetzt, die das Geschäft beeinträchtigen und im Extremfall den Bestand des Unternehmens gefährden könnten. Gleichzeitig wollen wir sich ergebende Chancen, wie im Kapitel Konzernstrategie beschrieben, konsequent nutzen. Risiken, die sich überschauen und handhaben lassen, akzeptieren wir, wenn die ihnen gegenüberstehenden Chancen eine nachhaltige Wertsteigerung erwarten lassen. Unter Wertsteigerung verstehen wir die im Kapitel Unternehmenssteuerung beschriebene Systematik der Continental Value Contribution (CVC).

## Continental's internes Kontroll- und Risikomanagementsystem

Die Governance-Systeme bei Continental umfassen das interne Kontrollsystem (IKS), das Risikomanagementsystem (RMS) sowie – als Teilbereich dieser Systeme – das Compliance-Managementsystem (CMS). Dabei schließt das Risikomanagementsystem auch das Risikofrüherkennungssystem nach § 91 Abs. 2 AktG ein.

Für die Governance-Systeme, die sämtliche von Continental beherrschte Tochtergesellschaften umfassen, ist der Vorstand verantwortlich. Der Aufsichtsrat und dessen Prüfungsausschuss überwachen ihre Wirksamkeit.

### Wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems

Um in einem komplexen Geschäftsumfeld als Unternehmen erfolgreich agieren zu können und dabei die Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und Ordnungsmäßigkeit sämtlicher Prozesse sowie die Einhaltung der maßgeblichen gesetzlichen und untergesetzlichen Vorschriften zu sichern, hat Continental ein internes Kontrollsystem etabliert, das in seiner Gesamtheit alle relevanten Geschäftsprozesse umfasst. Zusätzlich werden Aspekte der Nachhaltigkeit, in Übereinstimmung mit den regulatorischen Vorgaben, berücksichtigt und kontinuierlich weiterentwickelt. Die Überführung der Steuerung und Überwachung des internen Kontrollsystems in eine holistische IKS-Governance ist im Berichtsjahr weiter vorangeschritten.

Das Governance, Risk und Compliance (GRC) Committee, unter Vorsitz des für Finanzen, Integrität und Recht zuständigen Vorstandsmitglieds, trägt die Verantwortung für die Überwachung des IKS und des RMS sowie – als Teilbereich dieser Systeme – des CMS.

Das konzernweite IKS hat als wesentliche Elemente eine klare Zuordnung von Verantwortlichkeiten und systemimmanenten Kontrollen in den jeweiligen Prozessabläufen. Das Vieraugenprinzip und die Funktionstrennung sind dabei grundlegende Prinzipien der Organisation. Darüber hinaus stellt die Geschäftsleitung von Conti-

ental durch Richtlinien für alle Geschäftsprozesse ein wirtschaftliches, ordnungsgemäßes und gesetzeskonformes Handeln sicher. Konzern- und bereichsspezifische Richtlinien werden zentral in dem sogenannten „House of Rules“ verwaltet und stehen den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Continental damit zur Verfügung.

Auf Basis dieser Grundprinzipien und der weltweit anzuwendenden Richtlinien folgt das IKS von Continental dem sogenannten „Three Lines“-Modell.

In der **ersten Linie** wurden systemimmanente Kontrollen in allen für die Organisation relevanten Funktionsbereichen eingerichtet, um entsprechend der konzernweiten Richtlinien die Prozessabläufe bei der wirtschaftlichen, ordnungsgemäßen und rechtskonformen Durchführung von Transaktionen zu unterstützen. Gleichzeitig helfen diese transaktionalen Kontrollen, Risiken und Abweichungen aufzudecken, die einer gesonderten Betrachtung unterzogen werden müssen. Da es sich bei den in der ersten Linie eingerichteten Kontrollen und Prozessabläufen um Regelungen für das operative Geschäft von Continental handelt, sind diese grundsätzlich auf Ebene unserer operativen Einheiten wie den Konzerngesellschaften, den Geschäftsfeldern und Unternehmensbereichen eingerichtet.

In der **zweiten Linie** unseres IKS werden die Richtlinien für die Prozessabläufe entwickelt, implementiert, ggf. aktualisiert und die Einhaltung der Kontrollen und Richtlinien überwacht. Neben den Geschäftsfeldern und Unternehmensbereichen sind dafür v.a. die Unternehmensfunktionen verantwortlich. Zu diesen Verantwortlichkeiten gehören u.a. das RMS und das CMS. Zur Wahrnehmung dieser Aufsichts- und Überwachungsfunktion wurde u.a. ein integriertes Reportingsystem etabliert, das beispielsweise das rechnungslegungsbezogene IKS (Financial Reporting Internal Control System, Financial Reporting ICS), das General Risk Management, das Compliance Risk Management und das Tax Compliance Management System umfasst. Im Zuge der weiter voranschreitenden Formalisierung

der Governance-Systeme und der kontinuierlichen Verbesserung der Prozesse wurden das IKS und das RMS in verschiedenen Projekten weiterentwickelt und standardisiert. Die Aufsichts- und Überwachungsfunktion wird anhand von regelmäßigen Reportings wahrgenommen und ggf. durch Effektivitätstests im Rahmen von Selbstbeurteilungen („Self Audits“) und regelmäßigen internen wie externen Nachschauen ergänzt.

Das CMS übernimmt eine wichtige Funktion im Rahmen der zweiten Linie. So trägt es maßgeblich zur Vorbeugung und Aufdeckung sowie Reaktion auf Compliance-Verstöße bei. Verantwortlich für das CMS ist die Unternehmensfunktion Group Compliance. Der Chief Compliance Officer berichtet direkt an das Vorstandsmitglied für Finanzen, Integrität und Recht. Inhaltlicher Schwerpunkt der Arbeit von Group Compliance sind die Vorbeugung und Aufdeckung von Korruption, Betrug und anderen Vermögensdelikten, Verstößen gegen das Kartell- und Wettbewerbsrecht, Geldwäsche, die Umsetzung des Datenschutzes sowie die Reaktion auf Compliance-Verstöße. Für andere Teilrechtsgebiete, wie etwa Steuern, Zollrecht, Exportkontroll- und Sanktionsrecht sowie Qualität/technische Compliance, in denen das Risiko von Compliance-Verstößen besteht, liegt die Verantwortung für ein angemessenes und wirksames Compliance Management bei den dafür zuständigen Fachbereichen, die dabei von Group Compliance unterstützt werden.

Grundlage der Vorbeugung ist eine effektive Compliance-Kultur. Sie beginnt mit dem Setzen eines entsprechenden „Tone from the Top“ durch den Vorstand sowie durch das weitere Management und umfasst neben einer Risikoanalyse insbesondere die Schulung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Compliance-Beratung sowie die interne Veröffentlichung von Leitlinien.

Im Zuge der Risikoanalyse werden die Geschäftsaktivitäten von Continental in Bezug auf Compliance-Risiken im Rahmen eines Top-down- sowie Bottom-up-Prozesses untersucht. Das Risiko von Compliance-Verstößen ergibt sich v.a. aus den aufbau- und ablauforganisatorischen Strukturen, der jeweiligen Marktsituation sowie aus einer Tätigkeit in bestimmten geografischen Regionen, nicht angemessenen Anreizsystemen, Interessenkonflikten oder krimineller Energie einzelner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Weiterhin werden Erkenntnisse aus Untersuchungen der Unternehmensfunktion Group Internal Audit wie auch Gespräche mit dem Management und Mitarbeiterinnen sowie Mitarbeitern aller Hierarchieebenen berücksichtigt. Diese Risikoanalyse ist kein einmaliger Vorgang: Sie wird regelmäßig durchgeführt und kontinuierlich weiterentwickelt.

Der Vorbeugung dienen darüber hinaus die Beratung durch Group Compliance zu konkret angefragten Sachverhalten sowie die unternehmensinterne Veröffentlichung von Leitlinien zu Themen wie Antikorruption (inkl. Annahme und Geben von Geschenken sowie Spenden/Sponsoring), Kartell- und Wettbewerbsrecht, Antigeldwäsche und Datenschutz. In Schulungsveranstaltungen und einer Vielzahl anderer Kommunikationsformate tritt Group Compliance in einen Dialog über Themen mit direktem Bezug zu alltäglichen Compliance-Fragestellungen und -Herausforderungen.

Um Compliance-Verstöße durch Zulieferer, Dienstleister, Vertreter oder vergleichbare Dritte zu vermeiden, hat Continental einen

„Business Partner Code of Conduct“ eingeführt. Dessen Anerkennung ist grundsätzlich Voraussetzung für eine Geschäftsbeziehung mit Continental.

Im Rahmen der Aufdeckung hat Continental eine sogenannte Integrity Hotline eingerichtet, um Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie Dritten außerhalb des Konzerns die Möglichkeit zu geben, Verstöße gegen gesetzliche Vorschriften, Grundwerte und ethische Normen zu melden. Über diese Hotline können – auch anonym – Informationen zu potenziellen Rechtsverletzungen inklusive Manipulation im Rahmen der Rechnungslegung mitgeteilt werden. Die Hotline ist weltweit in einer Vielzahl von Sprachen verfügbar. Substantiierte Hinweise werden durch Group Internal Audit konsequent weiterverfolgt.

Die Aufdeckung umfasst ebenfalls die Unterstützung regelmäßiger und anlassbezogener Prüfungen durch Group Internal Audit. Compliance-relevante Fragestellungen sind ebenfalls und regelmäßig Gegenstand von Prüfungen durch Group Internal Audit.

Die Reaktion befasst sich mit den Maßnahmen als Konsequenz festgestellter Compliance-Verstöße. In die Entscheidung über notwendige Maßnahmen ist Group Compliance einbezogen. Hierbei erfolgt eine sorgfältige Analyse, um sicherzustellen, dass Einzelfälle nicht Symptom systemischer Schwächen sind. So können entsprechende Lücken präventiv geschlossen und sowohl das CMS als auch das IKS konsequent weiterentwickelt werden.

Für die Vorbeugung gegen Verstöße im Bereich der technischen Compliance ist die Unternehmensfunktion Group Quality, technical Compliance, CBS und Umwelt, unterstützt von den Zentralfunktionen der Unternehmensbereiche, verantwortlich. Die Konzeption und Funktionsweise des technischen Compliance-Managementsystems sind in der Policy für die technische Compliance sowie dem Handbuch des technischen Compliance-Managementsystems und weiter detaillierenden Verfahrensstandards definiert.

Zur Unterstützung der Aufdeckung von Risiken und Bedenken der technischen Compliance wird ein Netzwerk von unterstützenden Rollen in den verschiedenen Funktionen der Unternehmensbereiche, Geschäftsfelder, Segmente und Standorte kontinuierlich weiterentwickelt.

Die **dritte Linie** unseres IKS stellt unsere interne Revision – die Unternehmensfunktion Group Internal Audit – dar.

Group Internal Audit hat eine unabhängige und objektive Prüfungs- und Beratungsfunktion und hilft durch einen systematischen, risikoorientierten Ansatz, die Angemessenheit und Wirksamkeit der Governance-Systeme der Organisation zu prüfen, zu bewerten und zu verbessern. Der Continental-Vorstand ermächtigt Group Internal Audit, Prüfungen in allen Regionen, Gesellschaften und Funktionen der Continental AG und ihrer verbundenen vollkonsolidierten Unternehmen weltweit durchzuführen.

Group Internal Audit erstellt jährlich einen risikoorientierten Prüfungsplan, der dem Vorstand von Continental zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt wird. Zusätzlich zu den geplanten allgemeinen

Prüfungen führt Group Internal Audit Sonderuntersuchungen durch. Diese basieren auf Hinweisen und Informationen über dolose Handlungen aus internen oder externen Quellen wie z.B. der Integrity Hotline.

Die Ergebnisse der Prüfungen berichtet Group Internal Audit regelmäßig an den Vorstand und den Prüfungsausschuss. Im Rahmen der Berichterstattung an die genannten Gremien werden wesentliche Risiken und Verbesserungspotenziale im Bereich der internen Kontrollen präsentiert. Die Umsetzung der im Rahmen der Prüfungen empfohlenen Maßnahmen durch das Management wird durch Group Internal Audit überwacht und ebenfalls an den Vorstand und den Prüfungsausschuss berichtet.

#### **Wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess (§§ 289 Abs. 4 und 315 Abs. 4 HGB)**

Gemäß §§ 289 Abs. 4 und 315 Abs. 4 HGB müssen die wesentlichen Merkmale des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess beschrieben werden. In die Berichterstattung sind alle Teile des RMS und des IKS einzubeziehen, die einen wesentlichen Einfluss auf den Jahres- und Konzernabschluss haben können.

Der Konzernabschluss der Continental AG wird auf Basis einer einheitlichen Berichterstattung der in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt. Die Berichterstattung erfolgt in Übereinstimmung mit den IFRS sowie dem konzernweit anzuwendenden Bilanzierungshandbuch. Auf Konzernebene erfolgen die Kapitalkonsolidierung, die Schuldenkonsolidierung, die Aufwands- und Ertragskonsolidierung sowie die Zwischenergebniseliminierung.

Die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen IKS wird in wesentlichen Bereichen durch quartalsweise durchgeführte Effektivitätstests der berichtenden Einheiten beurteilt. Darüber hinaus prüft Group Internal Audit die Effizienz und Effektivität der Kontrollprozesse sowie die Einhaltung von internen und externen Vorgaben. Bei etwaigen Schwächen leitet das Konzernmanagement die erforderlichen Maßnahmen ein.

#### **Wesentliche Merkmale des Risikomanagementsystems**

In den vom Vorstand verabschiedeten GRC und RMS Policies hat Continental die Rahmenbedingungen für ein integriertes GRC und das Risikomanagementsystem definiert, das die Identifikation, Bewertung, Steuerung sowie die Berichterstattung und Dokumentation von Risiken regelt. Dadurch wird zusätzlich das konzernweite Risikobewusstsein weiter erhöht und der Rahmen für eine einheitliche Risikokultur geschaffen.

Im Rahmen des GRC-Systems sind alle Komponenten der Risikoberichterstattung sowie der Wirksamkeitsprüfung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems integriert. Die Identifizierung, Bewertung und Berichterstattung von Risiken erfolgen

dabei auf der organisatorischen Ebene, die auch für die Steuerung der identifizierten Risiken verantwortlich ist. Über einen mehrstufigen Bewertungsprozess werden die übergeordneten organisatorischen Einheiten ebenfalls mit eingebunden. Somit umfasst das GRC-System alle Berichtsebenen, von der Gesellschafts- bis hin zur obersten Konzernebene.

Auf Konzernebene ist das GRC Committee u.a. dafür verantwortlich, auf Basis des mehrstufigen Berichtsprozesses die für den Konzern wesentlichen Risiken zu identifizieren sowie die Einhaltung und Umsetzung der GRC Policy und der RMS Policy sicherzustellen. Der Vorstand sowie der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats werden durch das GRC Committee regelmäßig über die wesentlichen Risiken, etwaige Kontrollschwächen und ergriffene Maßnahmen informiert. Darüber hinaus ist der Abschlussprüfer verpflichtet, dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats über wesentliche Schwächen im rechnungslegungsbezogenen IKS zu berichten, die er im Rahmen seiner Prüfungstätigkeit festgestellt hat.

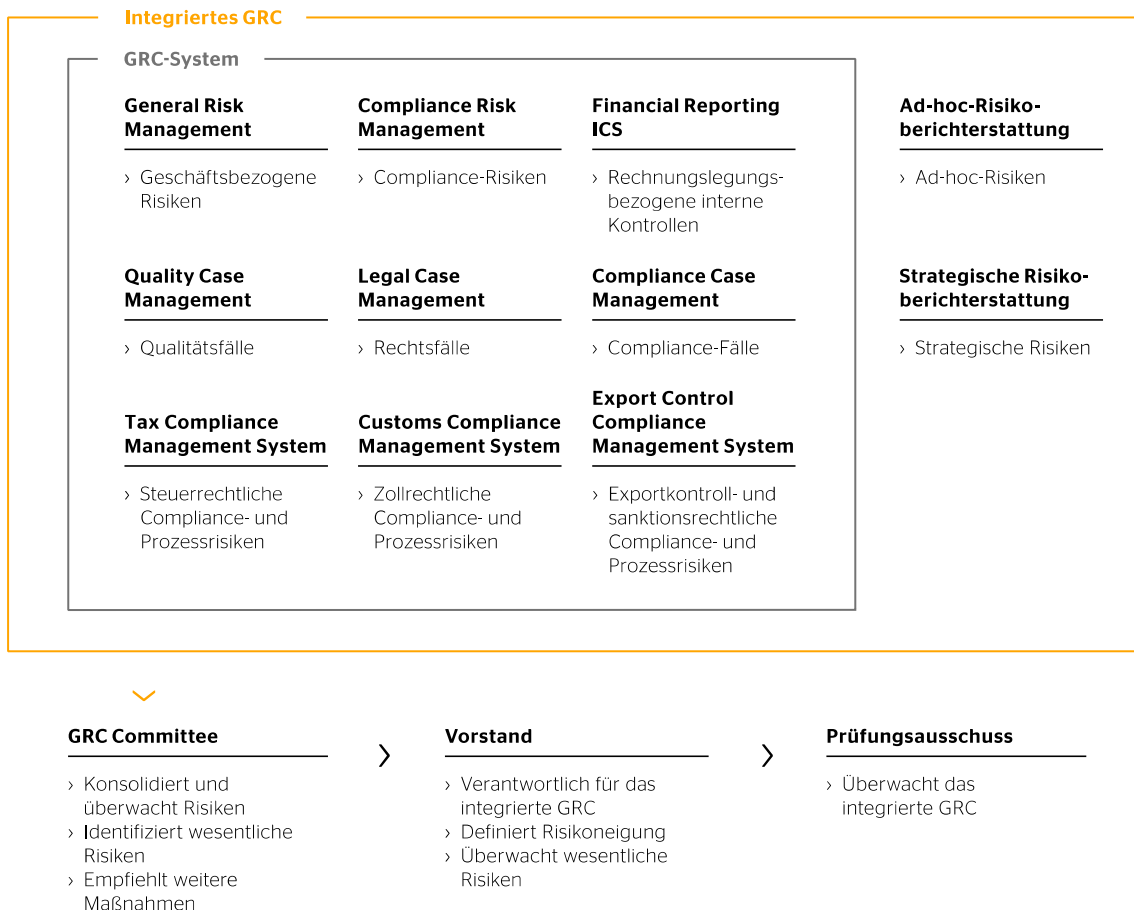
Grundsätzlich gilt für die Einschätzung der Chancen und Risiken ein Betrachtungszeitraum von einem Jahr. Die Bewertung der Risiken und ihrer Auswirkungen erfolgt anhand einer durchgehenden Brutto- und Netto-Bewertungsmethodik, wodurch die Auswirkung von risikomitigierenden Maßnahmen ersichtlich wird. Dabei werden die Risiken vornehmlich nach quantitativen Kriterien in verschiedenen Kategorien bewertet. Ist eine quantitative Bewertung eines Risikos nicht möglich, so erfolgt die Bewertung qualitativ auf Basis der potenziellen negativen Auswirkungen des Risikoeintritts auf die Erreichung der Konzernziele sowie anhand weiterer qualitativer Kriterien, wie z.B. der Auswirkung auf die Reputation von Continental. Eine Verrechnung von Risiken und Chancen erfolgt nicht.

Auf Basis der Eintrittswahrscheinlichkeit und der potenziellen Schadenhöhe im Betrachtungszeitraum werden aus der Gesamtheit aller berichteten Risiken die für den Konzern wesentlichen Einzelrisiken identifiziert. Für die quantifizierten Risiken wird dabei auf den EBIT-Effekt und auf den Free-Cashflow-Effekt abgestellt.

Diese von Continental als wesentlich eingestufteten Einzelrisiken und die zu Risikokategorien aggregierten Risiken werden im Risiko- und Chancenbericht beschrieben, sofern der potenzielle negative Effekt des Einzelrisikos oder der summierte potenzielle negative Effekt der in der Kategorie enthaltenen Einzelrisiken 100 Mio€ im Betrachtungszeitraum überschreitet oder eine wesentliche negative Auswirkung auf das Erreichen der Konzernziele besteht.

Das durch eine Monte-Carlo-Simulation aggregierte Risikoinventar wird unter Berücksichtigung möglicher wesentlicher Wechselwirkungen und quantitativer Annahmen zu qualitativ bewerteten Risiken der zum Stichtag ermittelten Risikotragfähigkeit gegenübergestellt sowie durch eine qualitative Einschätzung des GRC Committees zu übergeordneten, nicht quantifizierbaren Risiken ergänzt, um eine Aussage über eine mögliche Bestandsgefährdung abzuleiten.

## Risikoberichterstattung



Bei der Risikobewertung kann das lokale Management auf verschiedene Instrumente zurückgreifen. Dazu zählen vordefinierte Risikokategorien (z. B. Wechselkursrisiken, Produkthaftungsrisiken, rechtliche Risiken) und Bewertungskriterien, zentral entwickelte funktions-spezifische Fragebögen sowie die Prozess- und Kontrollbeschreibungen des Financial Reporting ICS. Damit werden die wesentlichen Kontrollen in den Geschäftsprozessen (Purchase to Pay, Order to Cash, Asset Management, HR, IT-Berechtigungen, Abschlusserstellungprozess, Nachhaltigkeitsberichterstattung) im Hinblick auf ihre Effektivität getestet.

In der IT-gestützten Risikomanagementanwendung des GRC-Systems erfolgt durch alle wesentlichen Konzerngesellschaften eine halbjährliche Bewertung von geschäftsbezogenen Risiken sowie eine regelmäßige Bottom-up-Identifizierung bzw. -Bewertung von Compliance-Risiken. Bei der Bewertung dieser Risiken werden ergänzend auch tatsächlich eingetretene Qualitäts-, Rechts- und Compliance-Fälle berücksichtigt. Das GRC-System umfasst darüber hinaus das Tax Compliance Management System, das Customs Compliance Management System sowie das Export Control Compliance Management System, um eine einheitliche und regelmä-

ßige Überprüfung und Berichterstattung entsprechender Risiken sicherzustellen. Das quartalsweise durchgeführte Financial Reporting ICS komplettiert die regelmäßige GRC-Berichterstattung.

Im Berichtsjahr hat Continental den Prozess zur Identifikation und Berichterstattung von strategischen Risiken und Chancen weiterentwickelt. Kommt es ad hoc zu neuen wesentlichen Risiken außerhalb der Regelberichterstattung, sind diese umgehend zu melden und vom GRC Committee zu berücksichtigen. Hierunter fallen auch die Risiken, die im Rahmen der Audits durch Unternehmensfunktionen identifiziert worden sind.

Ergänzend zu den von den Berichtseinheiten im Rahmen des integrierten GRC durchgeführten Risikoanalysen erfolgen Prüfungen durch Group Internal Audit. Um Auswirkungen möglicher Risiken zu beurteilen, analysieren verschiedene Zentralfunktionen die im Rahmen des Reportings berichteten Kennzahlen zusätzlich auf Konzern- und Unternehmensbereichsebene.

Für jedes identifizierte Einzelrisiko leitet das verantwortliche Management geeignete Gegenmaßnahmen ein, die für die wesentlichen

Risiken auch im GRC-System dokumentiert werden. Die wesentlichen Risiken und die entsprechenden Gegenmaßnahmen werden durch das GRC Committee auf Konzernebene überwacht und konsolidiert. Es berichtet dem Vorstand regelmäßig und empfiehlt ggf. weitere Maßnahmen. Der Vorstand erörtert und beschließt die Maßnahmen und berichtet dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Die zuständigen Gremien überwachen laufend die Entwicklung aller identifizierten Risiken und den Stand der eingeleiteten Maßnahmen. Group Internal Audit überprüft regelmäßig den Risikomanagementprozess, wodurch dessen Effektivität und Weiterentwicklung fortlaufend überwacht werden.

### **Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems**

Der Vorstand hat sich bei seiner Beurteilung der Angemessenheit und der Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems neben den Erkenntnissen aus den turnusmäßigen internen Berichterstattungen insbesondere auf funktionspezifische Stellungnahmen zum internen Kontroll- und Risikomanagementsystem sowie eine Würdigung dieser durch Group Internal Audit gestützt, welche im GRC Committee zu einer Gesamtaussage konsolidiert wurden. Zielsetzung dieser Stellungnahmen zusammen mit der Gesamtaussage des GRC Committee ist es, einen Überblick über wesentliche implementierte Aktivitäten und Kontrollen zu vermitteln, Maßnahmen zur Überprüfung der Angemessenheit und Wirksamkeit zusammenzufassen und auf kritische Kontrollschwächen sowie ggfs. damit zusammenhängende Verbesserungsmaßnahmen hinzuweisen.

In die funktionspezifischen Stellungnahmen, die auf Basis eines risikoorientierten Auswahlprozesses erhoben wurden, sind verschiedene Aspekte entsprechend dem umgesetzten „Three Lines Model“ eingegangen. Dazu wurden u.a. das Vorhandensein und die Durchführung von dokumentierten Prozessabläufen und Kontrollen innerhalb der ersten Linie und die entsprechende Kommunikation dieser Elemente überprüft. Die Verantwortung für Richtlinien und Prozessabläufe obliegt dabei insbesondere der zweiten Linie, welche sich im Rahmen der Überprüfung der Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, einschließlich des Compliance-Managementsystems, von dem Stand der Implementierung der Regelungen auf Basis von Stichprobenprüfungen sowie durch die Verwertung externer Nachweise wie beispielsweise Zertifizierungen nach International Organization of Standardization (ISO), Trusted Information Security Assessment Exchange (TISAX) oder International Automotive Task Force (IATF) in der Regel überzeugt hat. Letztere untermauern nicht nur die Einhaltung regulatorischer Vorschriften, sondern betonen ebenfalls die angemessene und wirksame Funktionsweise der bei Continental implementierten Governance-Systeme entsprechend den Industriestandards. Zusätzlich wurden in diesem Jahr die funktionspezifischen Stellungnahmen durch die Formalisierung und den Ausbau des IKS weiter gestärkt. Neben dem Financial Reporting ICS wurden Schlüsselkontrollen für ein ganzheitliches IKS formalisiert, standardisiert und risikoorientiert in der Organisation geprüft. Dies geschah für einen ausgewählten Umfang der Organisation. Die Überwachung des IKS und des RMS ist eine der Kernaufgaben von Group Internal Audit als dritter Linie. Im Rahmen ihrer Prüfungen evaluiert Group Internal Audit u.a. die Umsetzung risikosteuernder Maßnah-

men und der internen Kontrollen. Dies erfolgt unter Zuhilfenahme anerkannter Standards und Methoden. Festgestellte Abweichungen und Schwachstellen werden für die jeweils Verantwortlichen in einem Bericht zusammengefasst und etwaige Verbesserungsmaßnahmen initiiert. Im Rahmen der Berichterstattung an den Vorstand und den Prüfungsausschuss werden wesentliche Risiken und Verbesserungspotenziale im Bereich der internen Kontrollen präsentiert. Die Umsetzung der im Rahmen der Prüfungen empfohlenen Maßnahmen durch das Management werden durch Group Internal Audit überwacht und ebenfalls an den Vorstand und den Prüfungsausschuss berichtet.

Basierend auf den Stellungnahmen der jeweiligen Funktionsbereiche, der Würdigung dieser durch Group Internal Audit und der konsolidierten Gesamtaussage des GRC Committee, sind dem Vorstand keine Sachverhalte bekannt, die zu der Einschätzung führen, dass das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem, einschließlich des Compliance Managementsystems, im Geschäftsjahr 2024 in allen wesentlichen Belangen nicht angemessen und wirksam ist.

Das IKS und RMS, einschließlich des CMS, der Continental AG unterliegt darüber hinaus einer kontinuierlichen Verbesserung, um bestehende Prozesse und Kontrollen auszubauen und neuen regulatorischen Anforderungen gerecht zu werden. Teil der kontinuierlichen Verbesserung waren im Berichtsjahr u.a. die Implementierung eines technischen Compliance-Managementsystems (tCMS), die weitergehende Stärkung der Data Compliance, die weiterführende Ausgestaltung des IKS im Nachhaltigkeitsbereich sowie verschiedene Maßnahmen innerhalb der IT-Organisation. Dabei ist die Formalisierung eines integrierten IKS im Berichtsjahr vorangeschritten. Im Zuge der Reorganisation des Unternehmens werden weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Governance-Systeme implementiert. Dazu zählen u.a. die weitere Stärkung der Cybersicherheit, verschiedene Maßnahmen im Steuerbereich und in den Vertriebsorganisationen sowie die weitere Ausgestaltung des tCMS. Zusätzlich wird kontinuierlich innerhalb funktionsübergreifender Projekte an einem verstärkt integrativen Ansatz und der Steigerung der Transparenz innerhalb von Prozessen und Entscheidungsfindungen gearbeitet.

Dessen ungeachtet gibt es inhärente Grenzen in jedem IKS bzw. RMS, einschließlich des CMS. Auch ein als angemessen und wirksam beurteiltes System bietet keine Garantie dafür, dass alle tatsächlichen Risiken oder möglichen – insbesondere auch gezielt vorsätzlichen – Verstöße vorab aufgedeckt sowie jedwede Prozessstörungen vollständig ausgeschlossen werden können.

Der Prüfungsausschuss ist systematisch in die Überwachung des IKS und RMS, einschließlich des CMS, eingebunden. Er befasst sich insbesondere mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des IKS bzw. RMS sowie des internen Revisionssystems.

### **Chancenmanagement**

Im Rahmen unseres Chancenmanagements werten wir Markt- und Konjunkturanalysen sowie die Veränderung rechtlicher Vorschriften (z. B. hinsichtlich Verbrauchs- und Abgasnormen sowie Sicherheitsvorschriften) aus. Darüber hinaus befassen wir uns mit den entsprechenden Auswirkungen auf die für uns relevanten Branchen und Märkte, unsere Produktionsfaktoren sowie die Gestaltung und Weiterentwicklung unseres Produktportfolios.



# Wesentliche Risiken

Die Reihenfolge der dargestellten Risikokategorien bzw. Einzelrisiken innerhalb der vier Risikogruppen spiegelt die gegenwärtige Einschätzung des relativen Risikoausmaßes für Continental wider und bietet daher einen Anhaltspunkt für die gegenwärtige Bedeutung dieser Risiken. Sind keine quantitativen Angaben zur Schadenhöhe gemacht, so erfolgt die Bewertung auf Basis qualitativer Kriterien. Sofern kein Unternehmensbereich explizit hervorgehoben wird, betreffen die Risiken alle Unternehmensbereiche.

## Finanzrisiken

### **Continental ist Risiken im Zusammenhang mit ihren Finanzierungsvereinbarungen und dem syndizierten Kredit ausgesetzt.**

Continental ist Risiken in Verbindung mit ihren Finanzierungsvereinbarungen ausgesetzt. Risiken ergeben sich aus den Anleihen, die die Continental AG und die Conti-Gummi Finance B.V., Maas-tricht, Niederlande, unter dem Rahmen-Emissionsprogramm begeben haben. Diese Finanzierungsvereinbarungen enthalten Bedingungen, die Continental in ihrer Handlungsfähigkeit einschränken könnten, sowie Bestimmungen für den Fall eines Kontrollwechsels.

Zur Finanzierung des laufenden Geschäfts, der Investitionen und Zahlungsverpflichtungen besteht ein syndizierter Kreditvertrag, aus dem sich Risiken ergeben können. Die Kreditgeber haben nach dem syndizierten Kreditvertrag im Falle eines Kontrollwechsels bei der Continental AG das Recht, die Rückzahlung des Kredits zu verlangen.

Die Voraussetzungen und Folgen eines Kontrollwechsels nach den Bedingungen der Anleihen bzw. des syndizierten Kreditvertrags sind im Einzelnen im Kapitel Ergänzende Angaben und Erläuterungen gemäß § 289a und § 315a HGB (Seite 73 f.) beschrieben. Die hier genannten Kredite und Anleihen könnten außerdem unverzüglich fällig gestellt werden, wenn andere Finanzierungsvereinbarungen in Höhe von mehr als 75 Mio€ nicht fristgerecht bedient oder vorzeitig zur Rückzahlung fällig gestellt werden. Continental überwacht fortlaufend die Einhaltung der geltenden Bedingungen.

Das zugesagte Volumen des syndizierten Kredits besteht aus einer revolvingierenden Tranche in Höhe von 4,0 Mrd € (Fälligkeit Dezember 2026). Sie wurde zum Ende des Geschäftsjahres 2024 nicht in Anspruch genommen.

### **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 und/oder Verbindlichkeiten in einer Währung mit steigendem Wechselkurs teurer werden. Wechselkursschwankungen können zudem Schwankungen der Rohstoffpreise in Euro verstärken oder reduzieren, da Continental einen großen Teil ihres Rohstoffbedarfs in fremden Währungen einkauft. Aufgrund dieser Faktoren können Kursschwankungen die Ertragslage von Continental beeinflussen.

Externe und interne Transaktionen, bei denen Produkte und Leistungen an Dritte und an Unternehmen des Continental-Konzerns

geliefert werden, können mit Barmittelzuflüssen und -abflüssen verbunden sein, die in anderen Währungen als der funktionalen Währung der betreffenden Continental-Konzerngesellschaft geführt werden (Transaktionsrisiko). 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, Devisenswaps 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 Barmittelzuflüsse 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, Devisenswaps und kombinierte Zins- und Währungsswaps, abgesichert. Grundsätzlich können alle in Form von derivativen Finanzinstrumenten durchgeführten Sicherungstransaktionen zu Verlusten führen.

Für die Quantifizierung der möglichen Auswirkungen des transaktionsbezogenen Wechselkursrisikos aus Finanzinstrumenten auf die Ertragslage des Continental-Konzerns werden auf Basis des aktuellen Netto-Exposure die Transaktionswährungen mit einem signifikanten Wechselkursrisiko innerhalb der kommenden zwölf Monate bestimmt. Sofern sich die Wechselkurse dieser Währungen alle gleichzeitig für Continental nachteilig entwickeln, beläuft sich der aus einer Veränderung um 10 % des aktuellen Stichtagskurses ermittelte hypothetische negative Effekt auf die Ertragslage des Konzerns auf 400 Mio€ bis 500 Mio€.

### **Continental ist Ausfallrisiken im Zusammenhang mit flüssigen Mitteln, derivativen Finanzinstrumenten und verzinslichen Anlagen ausgesetzt.**

Um das Ausfallrisiko bei flüssigen Mitteln sowie derivativen Finanzinstrumenten und verzinslichen Anlagen zu minimieren, werden grundsätzlich Banken genutzt, die von Continental aufgrund von festgelegten Kriterien als Kernbanken klassifiziert wurden. Diese sollen grundsätzlich mindestens über eine Kreditratingeinstufung einer der global tätigen Ratingagenturen im Investment-Grade-Bereich verfügen. Daher kann das Ausfallrisiko als sehr gering eingeschätzt werden. Die Bonität der Kernbanken sowie weiterer Banken, mit denen aus operativen oder regulatorischen Gründen abweichend vom Kernbankenprinzip Anlagen bzw. Ausleihungen getätigt werden oder Handel mit derivativen Finanzinstrumenten betrieben wird, wird laufend überwacht. Dabei werden neben den Kreditratingeinstufungen insbesondere auch die Prämien für die Versicherung von Kreditausfallrisiken (Credit Default Swap, CDS) beobachtet, sofern diese Informationen verfügbar sind. Darüber hinaus definiert Continental für jede Bank Anlagelimites sowie für derivative Finanzinstrumente Handelslimites. Deren Höhe richtet sich im Wesentlichen an der Bonitätseinschätzung der jeweiligen Bank aus. Die Einhaltung dieser Limites wird kontinuierlich überwacht. Im Rahmen der intern definierten Risikogruppen liegen die bei den Banken, die einer höheren Risikogruppe zugewiesen sind, unterhaltenen flüssigen Mittel, verzinslichen Anlagen und positiven (netto) beizulegenden Zeitwerte von derivativen Finanzinstrumenten bei etwa 200 Mio€.

## Marktrisiken

### **Continental könnte erheblichen Risiken in Verbindung mit einer weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise ausgesetzt sein.**

Die Automobilindustrie – mit Ausnahme des Ersatzgeschäfts – bildet mit einem Anteil von 62 % am Konzernumsatz Continentals bedeutendsten Kundenkreis. Der übrige Umsatz wird in den Ersatz- oder Industriemärkten erzielt, v.a. über das Ersatzgeschäft für Pkw- sowie Lkw-Reifen und, in geringerem Umfang, in den nicht zum Kfz-Bereich gehörenden Endmärkten der anderen Unternehmensbereiche.

Das Berichtsjahr war in einem volkswirtschaftlich schwachen Umfeld von einer rückläufigen Automobilproduktion geprägt. Sollte sich diese Entwicklung fortsetzen oder durch einen gesamtwirtschaftlichen Abschwung weiter verschärfen, müsste Continental mit Umsatz- und Ertragseinbußen rechnen.

Im Berichtsjahr wurden ca. 33 % des Umsatzes von Continental mit den fünf größten OEM-Kunden (BMW, Ford, Mercedes-Benz, Renault-Nissan-Mitsubishi und VW) generiert. 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.

Darüber hinaus erwirtschaftete Continental 49% des Gesamtumsatzes 2024 in Europa, 20% allein in Deutschland. Im Vergleich dazu wurden 26% des Gesamtumsatzes 2024 in Nordamerika, 21% in Asien-Pazifik und 4% in anderen Ländern generiert. So könnte z.B. eine anhaltende Rezession in Europa und insbesondere in Deutschland die Geschäfts- und Ertragslage von Continental stärker beeinträchtigen als die ihrer Wettbewerber. Zudem sind der Automobil- und der Reifenmarkt in Europa und in Nordamerika zu einem großen Teil gesättigt. Zur Minimierung dieser Abhängigkeit strebt Continental eine Verbesserung der regionalen Umsatzverteilung, insbesondere durch den Ausbau des Umsatzes in Schwellenländern, vorrangig in Asien, an.

### **Continental ist geopolitischen Risiken ausgesetzt.**

Aktuelle geopolitische Entwicklungen wie z.B. der anhaltende Krieg in der Ukraine sowie der Konflikt im Nahen Osten und der Konflikt zwischen China und Taiwan könnten weitreichende Auswirkungen auf die Absatz- und Beschaffungsmärkte von Continental haben. Dazu gehören u.a. Sanktionen und andere Risiken in den Lieferketten sowie nicht absehbare Auswirkungen auf die Weltwirtschaft. Continental beobachtet aktuelle Entwicklungen stetig und leitet daraus mögliche Szenarien und erforderliche Maßnahmen ab.

### **Continental ist dem Risiko von zusätzlichen bzw. steigenden Zöllen ausgesetzt.**

Aufgrund der weltweit aktuell weiter verstärkten protektionistischen Tendenzen und Handelskonflikte ist Continental dem Risiko von zusätzlichen bzw. steigenden Zöllen auf Automobile sowie Produkte, Komponenten und Rohmaterialien, die Continental liefert oder ein-

kauft, sowohl direkt als auch indirekt, ausgesetzt. Diese Zölle könnten zu einem Rückgang der Nachfrage nach Produkten von Continental bzw. zu Kostensteigerungen führen und damit eine negative Auswirkung auf die Geschäfts- und Ertragslage von Continental haben. Mit Blick insbesondere auf die USA besteht aktuell die Unsicherheit darüber, wann und in welchem Umfang mit entsprechenden Zöllen und möglichen Gegenmaßnahmen anderer Länder zu rechnen ist. Continental prüft mögliche Auswirkungen und entsprechende risikominimierende Maßnahmen fortlaufend.

### **Continental ist in einer zyklischen Branche tätig.**

Die Automobilindustrie – mit Ausnahme des Ersatzgeschäfts – bildet mit einem Anteil von 62 % am Konzernumsatz Continentals bedeutendsten Kundenkreis. Die weltweite Fahrzeugproduktion und damit auch der Verkauf an OEMs sind zum Teil deutlichen Schwankungen unterworfen. Sie sind u.a. abhängig von den allgemeinen Konjunkturbedingungen, dem verfügbaren Einkommen sowie von den Konsumausgaben und -präferenzen der Haushalte, die von verschiedenen Faktoren, wie beispielsweise den Kraftstoffkosten, der Verfügbarkeit und den Kosten von Verbraucherkrediten, beeinflusst werden können. Infolge der schwankenden Produktionsvolumina in der Automobilindustrie ist auch die Nachfrage nach Produkten von Continental unregelmäßig, da sich OEMs in der Regel gegenüber ihren Zulieferern nicht zu Mindestabnahmemengen oder Fixpreisen verpflichten. Die weitere Entwicklung in den von Continental bedienten Märkten ist schwer vorherzusagen, was auch die Planung der benötigten Produktionskapazitäten erschwert. Das Geschäft von Continental ist von hohen Fixkosten geprägt. Daher besteht für Continental bei anhaltend zurückgehender Nachfrage und einer damit einhergehenden ungenügenden Auslastung ihrer Werke (insbesondere bei Automotive) das Risiko einer Fixkostenunterdeckung. Sollten hingegen die Märkte, in denen Continental tätig ist, schneller als erwartet wachsen, könnte es zu Kapazitätsengpässen kommen. Zur Reduzierung der Auswirkungen des aus dieser Abhängigkeit von der Automobilindustrie resultierenden möglichen Risikos stärkt Continental ihr Ersatz- und Industriegeschäft u.a. durch Akquisitionen.

### **Continental ist Preisschwankungen bei Rohstoffen und Elektronikbauteilen sowie dem Risiko von steigenden Logistikkosten ausgesetzt.**

Für den Unternehmensbereich Automotive können sich insbesondere aus höheren Preisen für Rohstoffe und Elektronikbauteile Kostensteigerungen ergeben. Die Unternehmensbereiche Tires und ContiTech setzen im Wesentlichen Natur- und Synthesekautschuke sowie ölbasierte Rohstoffe ein. Die Preise für diese Rohmaterialien und Komponenten sind weltweit zum Teil erheblichen Schwankungen ausgesetzt, wenngleich sich die Volatilität der Preise für Metalle und Rohöl im Berichtsjahr verringerte. Continental sichert derzeit das Risiko steigender Preise für Elektronikbauteile oder Rohstoffe nicht mithilfe von derivativen Finanzinstrumenten ab. Darüber hinaus können sich Steigerungen der Logistikkosten ergeben. Sollte es dem Unternehmen nicht möglich sein, die steigenden Kosten auszugleichen oder an die Kunden weiterzugeben, könnten diese Preissteigerungen die Ertragslage von Continental mit 100 Mio € bis 200 Mio € belasten.

## Operative Risiken

### **Continental ist bei bestimmten Produkten abhängig von einer begrenzten Anzahl wichtiger Lieferanten.**

Für Continental besteht das potenzielle Risiko, dass gewisse Roh- und Produktionsmaterialien nicht verfügbar sind. Wenngleich Continental grundsätzlich die Strategie verfolgt, Produktkomponenten von mehreren Anbietern zu beziehen, kommt es vor, dass ein Produkt nur bei einer Bezugsquelle eingekauft wird. Folglich ist Continental insbesondere im Hinblick auf bestimmte von Automotive hergestellte Produkte, aber auch bei Tires und ContiTech, abhängig von einigen Lieferanten. Da Continental ihre 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 nicht nachkommen können (beispielsweise wegen Insolvenz, Beschädigung von Produktionsanlagen durch Naturkatastrophen oder einer Leistungsverweigerung nach einem Kontrollwechsel) oder entsprechende Lieferungen von Sanktionen aufgrund geopolitischer Auseinandersetzungen betroffen sein, kann Continental unter Umständen die für die Herstellung ihrer eigenen Erzeugnisse benötigten Produkte kurzfristig nicht in den benötigten Mengen von anderen Lieferanten beziehen. Dementsprechend können solche Entwicklungen und Ereignisse 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 bezüglich der von Continental eingesetzten Zulieferer, wodurch es unmöglich werden könnte, 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, was zu Auftragsstornierungen führen könnte. Dabei wären auch Schadenersatzforderungen in erheblichem Umfang nicht auszuschließen. Zudem könnte die Reputation von Continental gegenüber OEM-Kunden leiden, mit der möglichen Folge, dass diese entscheiden, andere Zulieferer auszuwählen.

### **Continental ist informationstechnischen Risiken ausgesetzt.**

Continental ist im Hinblick auf ihre Geschäfts- und Produktionsprozesse, ihre Produkte sowie ihre interne und externe Kommunikation in hohem Maße von zentralisierten und standardisierten Informationstechnologiesystemen und -netzwerken abhängig. Diese Systeme und Netzwerke sowie die Produkte an sich sind potenziell dem Risiko verschiedenster Formen von Cyberkriminalität sowie Schäden und Störungen, die eine Vielzahl anderer Ursachen haben können, ausgesetzt. Im Rahmen von Hackerangriffen könnten Dritte versuchen, unberechtigt Zugriff auf vertrauliche Informationen und Daten, die in den Systemen und Netzwerken gespeichert, verarbeitet bzw. kommuniziert werden, oder auf die Systeme selbst zu erhalten. Darüber hinaus könnten Daten, Produkte und Systeme durch eine Infizierung mit Viren oder Malware gesperrt, beschädigt, kontrolliert oder zerstört werden.

Wenngleich Continental entsprechende Vorkehrungen für das Management der mit System- und Netzwerkstörungen und entsprechenden Angriffen verbundenen Risiken getroffen hat, könnte 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. Die getroffenen Maßnahmen zur Minimierung solcher Risiken umfassen technische und organisatorische Vorkehrungen wie doppelte Datenhaltung und Notfallpläne, aber auch entsprechende Schulungsmaßnahmen, die insbesondere zur Steigerung des Bewusstseins für die zunehmende Bedrohung durch Cyberkriminalität kontinuierlich erweitert werden. Darüber hinaus sind die Erkenntnisse aus der Aufarbeitung des Cyberangriffs im August 2022 in die Stärkung der IT-Systeme eingeflossen.

Sollten die Vorkehrungen zum angemessenen Schutz der Systeme, Netzwerke, Produkte und Informationen nicht ausreichen, könnten Continental durch Ausfälle oder die Kenntnis und Nutzung ihrer Informationen durch Dritte erhebliche Schäden und Nachteile entstehen.

### **Continental ist dem Risiko von Gewährleistungs- und Produkthaftungsansprüchen ausgesetzt.**

In seiner Qualitätsstrategie hat Continental die Rahmenbedingungen für alle qualitätsbezogenen Aktivitäten definiert und schreibt darin der Qualität den höchsten Stellenwert zu. Continental sieht sich jedoch ständig Produkthaftungsansprüchen und Verfahren ausgesetzt, in denen dem Unternehmen die angebliche Verletzung seiner Sorgfaltspflichten, Verstöße gegen Gewährleistungspflichten oder Sachmängel vorgehalten werden, sowie Ansprüchen aus Vertragsverstößen aufgrund von Rückrufen oder staatlichen Verfahren. Alle diese Prozesse, Verfahren und sonstigen Ansprüche könnten für Continental zusätzliche Kosten bedeuten. Zudem könnten fehlerhafte Produkte Einbußen bei Umsatz, Kunden- und Marktakzeptanz bewirken. Continental hat für solche Risiken Versicherungen abgeschlossen, deren Deckungsumfang aus kaufmännischer Sicht als angemessen erachtet wird, doch könnte sich dieser Versicherungsschutz im Einzelfall als unzureichend erweisen. Zudem könnte jeder Mangel an einem Produkt von Continental (insbesondere an Reifen und anderen sicherheitsrelevanten Produkten) ebenfalls erhebliche negative Folgen für den Ruf der Gesellschaft und die Art und Weise haben, wie sie am Markt wahrgenommen wird. Das könnte wiederum nachteilig für Umsatz und Ertrag von Continental sein. Darüber hinaus verlangen Fahrzeughersteller in zwischen von ihren Lieferanten immer häufiger einen Beitrag zu potenziellen Produkthaftungs-, Gewährleistungs- und Rückrufansprüchen. Zurzeit ist etwa das für die BMW Group produzierte integrierte Bremssystem MK C2 von einem teilweisen Austausch betroffen. Auf Basis der bereits getauschten Systeme sowie unseres aktuellen Erkenntnisstands gehen wir derzeit weiterhin davon aus, dass nur ein geringer Anteil der ausgelieferten Bremssysteme tatsächlich getauscht werden muss. Ferner ist Continental 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.

Dies könnte unter Umständen zu Umsatz- und Ergebnisausfällen führen. 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.

Da es sich bei den quantifizierbaren Risiken um Einzelsachverhalte handelt, unterbleiben weitergehende Angaben nach IAS 37.92 bzw. DRS 20.154, um die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

### **Continental ist Risiken in Verbindung mit ihren Pensionsverpflichtungen ausgesetzt.**

Continental bietet in Deutschland, in den USA, im Vereinigten Königreich und in bestimmten anderen Ländern eine betriebliche Altersvorsorge mit Leistungszusage. Zum 31. Dezember 2024 beliefen sich die Pensionsverpflichtungen auf 5.632 Mio€. Diese Verpflichtungen werden v.a. über extern investierte Pensionsplanvermögen finanziert. 2006 richtete Continental zur Finanzierung der Pensionsverpflichtungen bestimmter deutscher Tochtergesellschaften im Rahmen von Treuhandvereinbarungen rechtlich unabhängige Treuhandfonds (Contractual Trust Arrangements, CTAs) ein. 2007 übernahm Continental in Verbindung mit der Übernahme der Siemens VDO zusätzliche CTAs. Zum 31. Dezember 2024 beliefen sich die Netto-Pensionsverpflichtungen von Continental (Anwartschaftsbarwerte abzüglich des Fondsvermögens zum Zeitwert) auf 2.540 Mio€.

Das extern investierte Fondsvermögen wird von extern gemanagten Fonds und Versicherungsgesellschaften verwaltet. Continental legt zwar die grundsätzlichen Vorgaben für die Anlagestrategien dieser Fonds fest und berücksichtigt diese bei der Auswahl der externen Fondsmanager, hat jedoch keinen Einfluss auf deren Investmententscheidungen im Einzelnen. Die Mittel werden in verschiedenen Anlageklassen wie Aktien, festverzinslichen Wertpapieren, Immobilien und anderen Anlageinstrumenten investiert. Die Werte des extern investierten Fondsvermögens 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 im Zusammenhang mit der Lebenserwartung und den Zinsänderungen bei ihren 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 Arbeitnehmer bzw. Pensionäre zu leisten. Insofern besteht für Continental das potenzielle Risiko, dass sich diese Kosten künftig erhöhen.

Sollten sich, bei sonst unveränderten Annahmen, die für die Ermittlung der Netto-Pensionsverpflichtungen zu verwendenden Diskontierungssätze am Jahresende um 0,5 Prozentpunkte verringern,

hätte dies einen Anstieg der Netto-Pensionsverpflichtungen in einer Bandbreite von 400 Mio€ bis 500 Mio€ zur Folge, der sich nicht durch risikominimierende Maßnahmen reduzieren ließe. Eine Auswirkung auf das EBIT hätte dies jedoch nicht.

### **Continental ist Risiken aus Handelsbeschränkungen, Sanktionen und Exportkontrollen ausgesetzt.**

Aufgrund der globalen Ausrichtung der wirtschaftlichen Tätigkeit des Continental-Konzerns bestehen Geschäftsrisiken mit Blick auf Embargos, Sanktionen und Exportkontrollen. Als global ausgerichtetes Unternehmen unterhält Continental auch Geschäftsverbindungen zu Kunden und Partnern, die in Ländern ansässig sind, die Exportkontrollbeschränkungen, Embargos, Wirtschaftssanktionen oder anderen Formen von Handelsbeschränkungen unterliegen oder diesen künftig unterworfen werden könnten. Neben dem grundsätzlichen Einfluss, den solche Beschränkungen auf die Geschäftstätigkeit des Continental-Konzerns haben, können Verstöße gegen einschlägige Bestimmungen erhebliche Strafen, administrative Sanktionen, Reputationsschäden sowie Schadenersatzansprüche auslösen. Mögliche Risiken von derartigen Verstößen werden im Rahmen des Export Control Compliance Management Systems mitigiert. Darüber hinaus kann Continental auch durch neue Handelsbeschränkungen dazu gezwungen werden, die Geschäftstätigkeit in Ländern oder Regionen einzuschränken oder zu beenden.

### **Continental könnte durch den Verlust von Sachanlagevermögen und durch Betriebsunterbrechungen Schaden nehmen.**

Brände, Naturkatastrophen, terroristische Handlungen, Stromausfälle oder andere Störungen in den Produktionseinrichtungen oder innerhalb der Lieferkette von Continental – bei Kunden oder Zulieferern – können erhebliche Schäden und Verluste verursachen. Solche weitreichenden nachteiligen Folgen können auch aufgrund politischer Unruhen oder Instabilität entstehen. Naturkatastrophen und dabei im Wesentlichen Extremwetterereignisse sind vor dem Hintergrund des Klimawandels mit einer anhaltend steigenden Wahrscheinlichkeit sowie mit einem höheren Schadensausmaß zu erwarten. Continental hat für Risiken, die aus Geschäftsunterbrechungen, Produktionsverlusten oder Anlagenfinanzierungen hervorgehen, 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 im Zusammenhang mit ihrer Beteiligung an der MC Projects B.V. ausgesetzt.**

Continental und Compagnie Financière Michelin SAS, Clermont-Ferrand, Frankreich (Michelin), sind zu je 50 % an MC Projects B.V., Maastricht, Niederlande, beteiligt, einem 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 in diesem Zusammenhang abgeschlossenen 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 Continental Barum s.r.o., Otrokovice, Tschechien (einem der größten Continental-Reifenwerke in Europa), auf 51 % zu erhöhen. Diese Ereignisse könnten negative Auswirkungen auf die Geschäfts- und Ertragslage des Unternehmensbereichs Tires von Continental haben.

## Rechtliche, steuerliche und umweltbezogene Risiken

### Continental könnten Geldbußen und Schadenersatzforderungen wegen angeblich oder tatsächlich rechtswidrigen Verhaltens drohen.

Trotz des bei Continental eingerichteten Compliance-Managementsystems ist es aufgrund der globalen Ausrichtung der wirtschaftlichen Tätigkeit des Continental-Konzerns nicht ausgeschlossen, dass es im Einzelfall zu rechtswidrigem Verhalten (z. B. Korruption, Betrug, Verstößen gegen das Kartell- und Wettbewerbsrecht, Geldwäsche) kommt oder dass Continental rechtswidriges Verhalten vorgeworfen wird. Aus solchem tatsächlichen oder angeblich rechtswidrigen Verhalten könnten insbesondere Geldbußen und Schadenersatzforderungen drohen. Wesentliche Verfahren in diesem Zusammenhang sind nachstehend dargestellt.

Im Mai 2005 leiteten die brasilianischen Kartellbehörden (Conselho Administrativo de Defesa Econômica, CADE) nach einer Anzeige wegen angeblich kartellrechtswidrigen Verhaltens im Bereich der Kommerzialisierung von Tachografen Ermittlungen gegen die brasilianische Tochtergesellschaft von Continental, Continental Brasil Indústria Automotiva Ltda., Guarulhos, Brasilien (CBIA), ein. Am 18. August 2010 hat die brasilianische Kartellbehörde eine „Einladung zum Kartell“ festgestellt und der CBIA eine Geldbuße in Höhe von 12 Mio BRL (rund 2 Mio€) auferlegt, die dann auf 11 Mio BRL (rund 2 Mio€) reduziert wurde. CBIA weist den Vorwurf zurück, dass gegen brasilianisches Wettbewerbsrecht verstoßen wurde. Das von der CBIA angerufene Gericht erster Instanz hat die Entscheidung zwar bestätigt, auf Rechtsmittel der CBIA hat das nächsthöhere Gericht diese Entscheidung jedoch aufgehoben und die Sache zur Neuverhandlung zurückverwiesen. Im Februar 2023 hat das erstinstanzliche Gericht gegen CBIA entschieden und das Verbot der Vollstreckung der Geldbuße gegen CBIA (derzeitiger Betrag rund 34 Mio BRL [rund 5 Mio€]) aufgehoben. CBIA hat einen Antrag auf Klarstellung eingereicht, in dem beantragt wurde, dass die einstweilige Verfügung gegen die Vollstreckung bis zu einer endgültigen und unanfechtbaren Entscheidung in vollem Umfang in Kraft bleibt. Dieser Antrag wurde abgelehnt. CBIA hat Rechtsmittel gegen diese Entscheidung eingelegt. Im Dezember 2024 nahm die CBIA an einer Initiative der CADE teil, um langjährige Verfahren ohne Schuldeingeständnis des Unternehmens gegen erheblichen Abschlag beizulegen. Dementsprechend schloss CBIA eine Vergleichsvereinbarung mit CADE, nach der CBIA im Jahr 2025 14 Mio BRL (rund 2 Mio€) an CADE zahlen muss. CBIA hat ihr letztes Rechtsmittel zurückgezogen (unter der Bedingung, dass die Vergleichsmaßnahmen der CADE abgeschlossen sind). Nach der Zahlung und der Rücknahme des Rechtsmittels wird der Fall abgeschlossen sein. CBIA drohen u.U. auch Schadenersatzforderungen Dritter.

Am 2. Oktober 2006 ging bei der südafrikanischen Kartellbehörde die Anzeige eines Dritten wegen angeblich kartellrechtswidrigen Verhaltens gegen mehrere südafrikanische Reifenhersteller ein, darunter die Continental Tyre South Africa (Pty.) Ltd., Port Elizabeth, Südafrika (CTSA), ein Tochterunternehmen von Continental. Am 31. August 2010 ist die südafrikanische Kartellbehörde zu dem Ergebnis gekommen, CTSA habe gegen südafrikanisches Kartellrecht verstoßen, und hat die Sache dem zuständigen Kartellgericht zur Entscheidung vorgelegt. CTSA weist den Vorwurf von Verstößen gegen südafrikanisches Kartellrecht zurück. Das Kartellgericht könnte jedoch ein Bußgeld von bis zu 10 % des Umsatzes von der CTSA verhängen. Darüber hinaus drohen CTSA im Falle der Verletzung südafrikanischen Kartellrechts u.U. auch Schadenersatzforderungen Dritter.

Aufgrund von 2012 bekannt gewordenen Untersuchungen des US-amerikanischen Department of Justice (DOJ) und der südkoreanischen Kartellbehörde (Korean Fair Trade Commission, KFTC) im Zusammenhang mit dem Verdacht der Beteiligung an Verstößen gegen US-Kartellrecht bzw. südkoreanisches Kartellrecht im Geschäft mit Kombi-Instrumenten hat die KFTC gegen die Continental Automotive Electronics LLC, Bugang-myeon, Südkorea (CAE), Ende 2013 ein Bußgeld verhängt, das 2018 endgültig in Höhe von 32.101 Mio KRW (rund 21 Mio€) bestandskräftig festgesetzt wurde. In den USA haben sich die CAE und die Continental Automotive Korea Ltd., Seongnam-si, Südkorea, 2015 zur Zahlung eines Bußgelds in Höhe von 4 Mio US-Dollar (rund 4 Mio€) verpflichtet. In Verfahren über in den USA und in Kanada erhobene Sammelklagen wegen angeblicher Schädigung durch die Kartellverstöße wurden 2018 in den USA Vergleiche in Höhe von insgesamt 5 Mio US-Dollar (rund 5 Mio€) sowie 2020 in Kanada in Höhe von rund 0,6 Mio kanadischen Dollar (rund 0,4 Mio€) abgeschlossen. Das Risiko von Ermittlungen anderer Kartellbehörden wegen dieses Sachverhalts und die Geltendmachung von Schadenersatz durch weitere angeblich Geschädigte bleiben durch die Festsetzung der Bußgelder unberührt.

Aufgrund von 2014 bekannt gewordenen Untersuchungen hat die Europäische Kommission am 21. Februar 2018 gegen die Continental AG, die Continental Teves AG & Co. oHG, Frankfurt a. M., Deutschland, und die Continental Automotive GmbH, Hannover, Deutschland, ein Bußgeld in Höhe von 44 Mio€ wegen eines rechtswidrigen Informationsaustauschs verhängt. Betroffen davon waren bestimmte Bremskomponenten. Continental hat dieses Bußgeld bezahlt. Zwischenzeitlich haben sich Kunden an Continental gewandt und Schadenersatzansprüche behauptet bzw. vereinzelt auch beziffert. Die Mercedes-Benz Group AG hat im Dezember 2022 eine Feststellungsklage gegen die Continental AG und zwei weitere Gesellschaften des Continental-Konzerns vor dem Landgericht Hannover eingereicht, die sich zunächst nur auf Ansprüche aus Bezügen in den Jahren 2008/09 bezog. Diese Feststellungsklage wurde im April 2024 auf eine Leistungsklage umgestellt. Im April 2023 haben mehrere Gesellschaften der Stellantis-Gruppe und auch mehrere Gesellschaften der Renault-Gruppe jeweils eine zivilrechtliche Klage gegen die Continental AG und zwei weitere Gesellschaften des Continental-Konzerns, sowie gegen mehrere ZF- und Bosch-Gesellschaften vor dem High Court in London, Vereinigtes Königreich, erhoben. Sowohl die Renault-Gruppe als auch die Stellantis-Gruppe haben jeweils ihre Klage in der Zwischenzeit zurückgenommen. Zudem wurden in Kanada zwei Sammelklagen

gegen die Continental AG und mehrere ihrer Tochtergesellschaften eingereicht. Diese Verfahren wurden im November 2024 beigelegt. Die endgültige Beendigung der Sammelklagen steht unter dem Vorbehalt der gerichtlichen Genehmigung voraussichtlich im ersten Halbjahr 2025. Continental ist der Auffassung, dass diese Ansprüche und die Klage von Mercedes-Benz unbegründet sind. Sollten die Klagen jedoch zum Nachteil von Continental entschieden werden, könnten die entstehenden Aufwendungen substanziell sein und die dafür gebildete Vorsorge überschreiten. Weitergehende Angaben zu den Verfahren und den damit verbundenen Maßnahmen unterbleiben nach IAS 37.92 bzw. DRS 20.154, um die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Am 3. März 2021 hat die brasilianische Kartellbehörde (CADE) aufgrund der von der Europäischen Kommission behandelten und zuvor beschriebenen Sachverhalte formell ein Verfahren gegen die Continental Teves AG & Co. oHG, Frankfurt a. M., Deutschland, sowie gegen bestimmte frühere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wegen eines angeblich rechtswidrigen Informationsaustauschs von wettbewerblich sensiblen Informationen betreffend hydraulische Bremssysteme eröffnet. Continental sieht es als möglich an, dass dieses Verfahren mit einer Buße endet. Continental kann daher den Ausgang dieses Verfahrens in keiner Weise verlässlich vorhersagen. Sollte Continental hier für einen Verstoß verantwortlich sein, könnte CADE der Gesellschaft eine Geldbuße in Höhe von 0,1 % bis 20 % des Umsatzes der Gesellschaft oder des Continental-Konzerns in Brasilien im Jahr vor der Eröffnung des Verfahrens (2020) auferlegen. Möglich wären auch nicht pekuniäre Strafen. Ferner könnten Kunden, die angeblich vom vorgeworfenen Austausch betroffen sind, Schadenersatzansprüche geltend machen, sofern in der Tat ein Verstoß gegen brasilianisches Kartellrecht vorliegt.

Die Staatsanwaltschaft Hannover führt seit dem Jahr 2020 ein Ermittlungsverfahren gegen ehemalige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie ehemalige Organmitglieder der Continental AG wegen des Verdachts von Straftaten und Aufsichtspflichtverletzungen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Verwendung von unzulässigen Abschaltvorrichtungen in Diesel- und Benzinmotoren mehrerer Automobilhersteller. Das in diesem Zusammenhang gegen die Continental AG und weitere Konzerngesellschaften geführte Bußgeldverfahren der Staatsanwaltschaft Hannover konnte im zweiten Quartal 2024 durch Zahlung eines Bußgeldes in Höhe von insgesamt 100 Mio € rechtskräftig abgeschlossen werden. Das Unternehmen hatte bereits Rückstellungen gebildet.

Vitesco Technologies und die Continental AG haben im dritten Quartal 2024 auf Basis und nach Maßgabe vertraglicher Regelungen, insbesondere aus dem im Rahmen der Abspaltung von Vitesco Technologies geschlossenen Konzertrennungsvertrag, eine Einigung über eine angemessene Aufteilung der Kosten und Verbindlichkeiten, die im Zuge der Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaften Frankfurt a. M. (bis Ende 2022) und Hannover entstanden sind, erzielt. Zu diesem Zweck hat Vitesco Technologies im dritten Quartal 125 Mio € an Continental gezahlt.

Im Zuge von branchenweiten Durchsuchungen durchsuchte die Europäische Kommission beginnend mit dem 30. Januar 2024 Räumlichkeiten der Continental AG wegen angeblicher kartellrechtswidriger Verhaltensweisen. Am gleichen Tag durchsuchte ferner das deutsche Bundeskartellamt Räumlichkeiten der TON Tyres

Over Night Trading GmbH, Schondra-Schildeck, Deutschland, eines Tochterunternehmens der Continental, ebenfalls wegen angeblicher branchenweiter kartellrechtswidriger Verhaltensweisen. Beide Verfahren befinden sich in einem frühen Stadium. Sollte Continental für einen Verstoß verantwortlich sein, könnten die Europäische Kommission sowie das deutsche Bundeskartellamt jeweils Geldbußen in beträchtlicher Höhe verhängen. Ferner könnten Kunden, die angeblich vom vorgeworfenen Verhalten betroffen sind, Schadenersatzansprüche geltend machen. In diesem Zusammenhang sind in den USA und in Kanada bereits Sammelklagen eingereicht worden, die sich gegen Continental und andere Reifenhersteller richten. Die Klagen in den USA wurden vor dem United States District Court, Northern District of Ohio, zusammengefasst. Die beklagten Reifenhersteller haben Anträge auf Abweisung der Klagen gestellt und warten auf die Entscheidung des Gerichts. Weitergehende Angaben zu den Verfahren und den damit verbundenen Maßnahmen unterbleiben nach IAS 37.92 bzw. DRS 20.154, um die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Seit dem ersten Halbjahr 2024 sind Continental-Konzerngesellschaften Gegenstand von Ermittlungen italienischer Behörden wegen der Nichtabgabe von Steuererklärungen für die Steuerzeiträume ab dem Jahr 2016. In diesem Zusammenhang haben die italienischen Behörden im Oktober 2024 eine Betriebsprüfung für die Wirtschaftsjahre 2016 bis 2023 gegen die Continental AG als Muttergesellschaft begonnen. Continental kooperiert vollumfänglich mit den ermittelnden Behörden und klärt den Sachverhalt intern auf. Für Risiken in diesem Zusammenhang hat Continental Rückstellungen gebildet. Weitergehende Angaben unterbleiben nach IAS 37.92 bzw. DRS 20.154, um die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Am 24. September 2024 führte die türkische Wettbewerbsbehörde (Turkish Competition Authority, TCA) eine Durchsuchung der Räumlichkeiten von Otomotiv Lastikleri Tevzi AS (OLTAS), Istanbul, Türkei, wegen angeblicher Kartellverstöße durch. Am 3. Dezember 2024 veröffentlichte die TCA ihre Untersuchungsmitteilung und leitete eine eingehende Untersuchung der Angelegenheit ein. Das Verfahren befindet sich in einem frühen Stadium. Continental kann in keiner Weise verlässlich vorhersagen, wie dieses Verfahren ausgehen wird. Für den Fall, dass OLTAS für einen Verstoß verantwortlich ist, könnte die TCA erhebliche Geldstrafen verhängen. Darüber hinaus könnten Kunden, die von dem angeblichen Fehlverhalten betroffen sind, Schadenersatz verlangen.

#### **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 liefert u. a. Telekommunikationsmodule, mit denen Fahrzeugdaten übertragen sowie Sprach- und Internetfunktionalitäten ermöglicht werden und die mit Mobilfunkstandards kompatibel sind. Insoweit besteht das Risiko, dass Continental für die Nutzung von Patenten, welche diese Standards betreffen (sogenannte „Standard Essential Patents“), v. a. auf dem Gebiet der Telekommunikationsstandards wie 3G, 4G oder 5G, nunmehr von Lizenzen und deren Konditionen abhängig ist, die an ihre Kunden vergeben werden, da Continental der Erwerb eigener Lizenzen im Berichtsjahr teilweise verweigert wurde. Für Risiken etwaiger Schadenersatzleistungen in diesem Zusammenhang hat Continental Rückstellungen gebildet. Weitergehende Angaben unterbleiben nach IAS 37.92 bzw. DRS 20.154, um die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

**Für Continental könnten zusätzliche, belastende Umwelt- oder Sicherheitsvorschriften zum Tragen kommen. Neu eingeführte Vorgaben könnten die Nachfrage nach Produkten und Leistungen der Gesellschaft beeinträchtigen.**

Als weltweit operierender Konzern ist Continental in zahlreichen Ländern einer großen Zahl unterschiedlicher gesetzlicher und untergesetzlicher Vorschriften unterworfen, die in kurzen Abständen geändert sowie konstant weiterentwickelt und ggf. verschärft werden. Dies gilt insbesondere für die Bereiche Umwelt, Chemikalien und Gefahrstoffe, aber auch für Gesundheitsschutzbestimmungen. Des Weiteren fallen hierunter Vorschriften bezüglich der Verunreinigung von Luft, Gewässern und Boden sowie der Abfallentsorgung, die allesamt in jüngster Zeit durch neue Gesetzgebung verschärft wurden, insbesondere in der Europäischen Union und den USA. Continental könnte dabei insbesondere von einer Ausweitung der Beschränkungen für den Einsatz von per- und polyfluorierten Chemikalien (PFAS) betroffen sein. Darüber hinaus sind für die Standorte und Betriebe von Continental Genehmigungen unterschiedlichster Art erforderlich, deren Auflagen erfüllt werden müssen. Zur Anpassung an neue Vorschriften waren in der Vergangenheit Investitionen notwendig, und Continental geht davon aus, dass dies auch künftig so bleiben wird.

**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 Zahlungen in erheblicher Höhe verbunden sein. Weitere Informationen über Rechtsstreitigkeiten finden Sie im Anhang unter Kapitel 36.

**Continental könnte Steuerrisiken im Zusammenhang mit früheren Veranlagungszeiträumen ausgesetzt sein.**

Die Continental AG und ihre Tochtergesellschaften sind weltweit tätig und werden fortlaufend von lokalen Finanzbehörden geprüft.

Für den Abschluss getroffene steuerliche Einschätzungen können u. a. wegen der Änderung der Steuergesetzgebung und der Entwicklung der Rechtsprechung von der Interpretation durch die Finanzbehörden abweichen. Steuerliche Risiken ergeben sich insbesondere aus der Bewertung der grenzüberschreitenden, konzerninternen Lieferungen und Leistungen (Verrechnungspreise). Durch organisatorische Maßnahmen, wie das Monitoring von Verrechnungspreisen sowie ggf. die Durchführung von bilateralen Rechtsbehelfsverfahren, überwacht und steuert die Continental AG die Entwicklung der steuerlichen Risiken sowie deren Auswirkungen auf den Konzernabschluss. Steuerliche Prozesse werden kontinuierlich an neue Steuergesetze und geänderte Rechtsprechung angepasst.

**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 sowie 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 zur Erlangung eines Patents kann langwierig und teuer sein. Zudem könnte laufenden oder künftigen Patentanmeldungen u. U. letztlich nicht stattgegeben werden, oder es könnte sein, dass der Patentschutz nicht ausreichend weit gefasst oder nicht 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 Wissens 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 Wissens und der Geschäftsgeheimnisse von Continental an 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. Zudem hat Continental eine Reihe von Lizenz-, Lizenz austausch-, Kooperations- und Entwicklungsvereinbarungen mit Kunden, Wettbewerbern und anderen Dritten abgeschlossen, in deren Rahmen Continental Rechte an gewerblichen Schutzrechten und/oder Know-how solcher 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 Rechten an geistigem Eigentum für die Kommerzialisierung ihrer eigenen Technologien eingeschränkt wäre.

# Wesentliche Chancen

Sofern kein Unternehmensbereich explizit hervorgehoben wird, betreffen die Chancen alle Unternehmensbereiche.

## **Continental hat Chancen bei einer volkswirtschaftlichen Entwicklung, die besser als erwartet ausfällt.**

Sollte sich die Konjunktur in unseren großen Absatzregionen besser als erwartet entwickeln, gehen wir davon aus, dass sich die Nachfrage nach Fahrzeugen, Ersatzreifen und Industrieprodukten ebenfalls besser als von uns angenommen entwickeln wird. Aufgrund der dadurch erwarteten verstärkten Nachfrage nach Produkten von Continental durch die Fahrzeughersteller, Industriekunden sowie im Ersatzgeschäft könnte unser Umsatz stärker als erwartet steigen und es könnten positive Effekte bei der Fixkostendeckung entstehen. Insbesondere dem europäischen Markt kommt hierbei wegen des hohen Umsatzanteils von Continental in dieser Region (50%) eine besondere Bedeutung zu.

## **Continental hat Chancen bei sinkenden Preisen auf den für uns relevanten Rohstoffmärkten.**

Die Ertragslage von Continental wird maßgeblich von den Kosten für Rohstoffe, Elektronikbauteile sowie Logistik und Energie beeinflusst. Für Automotive sind dies insbesondere die Kosten für Elektronikbauteile sowie Metalle und Kunststoffe. Die Ertragslage von Tires und ContiTech ist wesentlich von den Kosten für Öl, Natur- und Synthetikgummi beeinflusst. Sollten sich insbesondere die Preise für Natur- und Synthetikgummi reduzieren, könnte sich dies positiv auf die Ertragslage von Continental auswirken, sofern die Absatzpreise für Gummiprodukte stabil bleiben.

## **Continental bieten sich Chancen aus dem Trend zum automatisierten und autonomen Fahren.**

Der Trend vom assistierten Fahren hin zum automatisierten und autonomen Fahren setzt sich fort. Mehrere Fahrzeughersteller planen, in den nächsten Jahren neue Modelle mit teilautomatisierten Funktionen auf den sogenannten Leveln 2+ und 3 anzubieten. Wesentliche Voraussetzung für das teilautomatisierte Fahren ist die Ausstattung der Fahrzeuge mit Sensoren. Für das assistierte Fahren werden bislang pro Fahrzeug je nach Ausstattung zwei bis sieben Sensoren verbaut. Bereits für das teilautomatisierte Fahren werden je nach Funktionsumfang deutlich mehr und zudem hochwertigere Radar-, Kamera- und LiDAR-Sensoren benötigt. Da Continental zu den führenden Anbietern von Fahrerassistenzsystemen gehört, könnten sich aus dem steigenden Volumen von Sensoren, Steuergeräten und neuer Software erhebliche Umsatz- und Ertragschancen für den Unternehmensbereich Automotive ergeben. Weitere Chancen ergeben sich beim autonomen Fahren im Nutzfahrzeugbereich im Level 4. Zusammen mit ihrem strategischen Partner Aurora arbeitet Continental an einer skalierbaren Lösung, die zu wiederkehrenden Umsatz- und Ertragschancen über die gesamte Lebensdauer eines Lkws führen könnte.

## **Continental hat Chancen aus strategischen Partnerschaften, insbesondere im Unternehmensbereich Automotive.**

Continental setzt verstärkt auf strategische Partnerschaften, um den Wandel im Automobilbereich so effizient wie möglich mitzugestalten. Als Beispiele hierfür können die strategischen Partnerschaften mit den Technologieunternehmen Ambarella und Aurora angeführt werden. Im Rahmen der Partnerschaften können die jeweiligen Unternehmen optimal ihre Kompetenzen einbringen und bei-

spielsweise ihren Forschungs- und Entwicklungsaufwand optimieren. Darüber hinaus können die jeweiligen Stärken der Unternehmen zu einer höheren Innovationskraft sowie Agilität bei der Produkteinführung beitragen. Für Continental ergeben sich somit Chancen durch eine Kostenoptimierung sowie eine verbesserte Wettbewerbsposition, u. a. durch eine schnellere Markteinführung von Produkten.

## **Continental bieten sich Chancen aus der Digitalisierung des Fahrzeugs und daraus entstehenden Diensten.**

Die gewaltigen Mengen an erzeugten Daten von Fahrerassistenzsystemen und Fahrerinformationssystemen sowie deren sofortige Verarbeitung noch innerhalb des Fahrzeugs bedingen eine Umstellung der Fahrzeugarchitektur auf modernste Hochleistungsrechner. Hieraus entsteht – zusammen mit den dafür benötigten neuen Softwarelösungen – ein erhebliches Wachstumspotenzial mit positiven Auswirkungen auf den zukünftigen Umsatz und die erzielbaren Margen für Continental (z. B. Continental Holistic Motion Control Software und Smart Cockpit High Performance Computer (HPC), siehe Kapitel Forschung und Entwicklung). Zudem bietet die zunehmende Digitalisierung unserer Produkte die Möglichkeit, unseren Kunden neben dem reinen Produkt softwarebasierte Zusatzdienste und regelmäßige Softwareaktualisierungen anzubieten sowie neue Märkte für Mobilitätsdienste zu eröffnen.

## **Continental hat Chancen durch den zunehmenden Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI).**

In allen Unternehmensbereichen arbeitet Continental an einer großen Anzahl von KI-Lösungen. Einige Lösungen wurden bereits erfolgreich implementiert. Zum einen betrifft dies Produkte und Dienstleistungen, die Kunden von Continental beziehen. Zum anderen beinhaltet dies Lösungen, die innerhalb unserer Geschäftsfelder und Zentralfunktionen zum Einsatz kommen. Sollte der Einsatz von KI weiter gesteigert werden, könnten interne Prozesse weiter optimiert und Effizienzsteigerungen realisiert werden. Dies könnte positive Effekte auf der Ertragsseite zur Folge haben. Gleichzeitig ergeben sich Wachstumschancen u. a. aufgrund einer schnelleren Markteinführung für unsere Kunden.

## **Continental bieten sich Chancen aus Innovationen für den Innenraum des Fahrzeugs.**

Zur optimalen Interaktion der Fahrerinnen und Fahrer mit dem Fahrzeug werden im Automobilbau verstärkt neue Produkte eingesetzt. Für das Nutzererlebnis der Zukunft hat Continental zahlreiche Innovationen entwickelt, wie gebogene digitale 3D-Displays oder temporär verborgene Displays. Mit kundenspezifischen Lösungen für Innenraumsensorik und -oberflächen erhöht Continental zudem den Komfort und die Sicherheit im Fahrzeug (z. B. Invisible Biometrics Sensing Display, siehe Kapitel Forschung und Entwicklung). Da intelligente Konzepte für neue Erlebniswelten im Fahrzeuginnenraum für Fahrzeugkäuferinnen und -käufer immer wichtiger werden und Continental zu den führenden Anbietern gehört, könnten sich aus der steigenden Nachfrage der Fahrzeughersteller erhebliche Umsatz- und Ertragschancen ergeben.

## **Continental bieten sich Chancen im Reifengeschäft.**

Insbesondere in den Wachstumsmärkten Asien und Nordamerika will Continental weiter ihre Marktanteile steigern. Im Pkw-Reifenbereich soll das weltweite Geschäft mit Reifen für die Elektromobilität sowie den Ultra-High-Performance-Reifen gezielt weiter ausgebaut



werden. Das Geschäft mit Lkw- und Busreifen soll in allen Regionen durch das Conti360°-Angebot von Flottendienstleistungen weiterentwickelt werden. Das Spezialreifengeschäft von Continental, das neben Zweirad- und Rennreifen auch Reifen für eine Vielzahl von Industrieanwendungen umfasst, soll ebenfalls weiterwachsen. Zudem tragen smarte, digitale Reifenlösungen wie die neueste ContiConnect-Sensorgeneration zur Umsetzung ambitionierter Nachhaltigkeitsziele und zur Differenzierung im Markt bei. Die Markteinführung des besonders effizienten Erstausrüstungsreifens Conti EfficientPro 5 für Lkw und Busse ist hierfür ein Beispiel (siehe Kapitel Forschung und Entwicklung). Im Bereich der servicebasierten digitalen Lösungen will der Reifenbereich von Continental bis 2030 weltweit führend werden. Sollte es Continental gelingen, ihre Marktanteile in wachstumsstarken Feldern sowie bei digitalen Lösungen und Dienstleistungen stärker als geplant zu steigern, dürfte dies positive Auswirkungen auf den Umsatz und die Ertragslage haben.

**Continental bieten sich Chancen durch eine gesteigerte Fokussierung auf das Industriegeschäft.**

Mit einer möglichen Realisierung des Verkaufs des Geschäftsfelds Original Equipment Solutions (OESL) plant der Unternehmensbereich ContiTech eine Fokussierung und damit einhergehende Stärkung des profitablen Industriegeschäfts. Wachstumspotenziale ergeben sich im Industriegeschäft v.a. aus dem steigenden Bedarf an nachhaltigen sowie digitalen und intelligenten Lösungen. Der

Unternehmensbereich ContiTech nutzt dabei sein langjähriges und umfassendes Industrie- und Materialverständnis zur Erschließung neuer Geschäftsmöglichkeiten. So werden verschiedene Materialien mit elektronischen Komponenten und individuellen Dienstleistungen kombiniert. Darüber hinaus zeigt Continental, wie nachhaltige Oberflächenlösungen für Anwendungen im Fahrzeuginnenraum aussehen (z.B. Materialien wie Xpreshn, siehe Kapitel Forschung und Entwicklung). Sollten sich diese neuen Produkte schneller als geplant durchsetzen, entstünden hieraus entsprechende Umsatz- und Ertragschancen für Continental.

**Continental hat Chancen aus Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen.**

Gesetzliche Vorschriften mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern, bieten die Chance auf eine Steigerung der Nachfrage nach Produkten von Continental. Auf Basis unseres breiten Produktportfolios für aktive Fahrzeugsicherheit haben wir in den vergangenen Jahren weiterführende Sicherheitssysteme entwickelt. Weitere Volumenzuwächse sind durch die steigenden Anforderungen der verschiedenen regionalen Sicherheitstests zu erwarten, da zunehmend mehr Sicherheitssysteme für die Erreichung der höchsten Sicherheitsstufe vorgegeben werden. Darüber hinaus werden mehr und mehr gesetzliche Anforderungen in einzelnen Ländern um aktive Sicherheitssysteme ergänzt und erweitert.

## Aussage zur Gesamtrisiko- und Gesamtchancensituation

Die Risikolage des Continental-Konzerns hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr nach Einschätzung des Vorstands insgesamt nicht wesentlich verändert.

Es muss sich noch zeigen, wie sehr und wie anhaltend sich aktuelle geopolitische Ereignisse und insbesondere die damit verbundenen aktuellen Zollstreitigkeiten auf die Automobilindustrie und die gesamtwirtschaftliche Lage auswirken werden.

In der Analyse für das Berichtsjahr haben sich jedoch weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses Risiken gezeigt, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit den Fortbestand der Gesellschaft oder des Konzerns gefährden. Bestandsgefährdende Risiken sind auch in absehbarer Zeit nach Einschätzung des Vorstands nicht erkennbar.

Unter Berücksichtigung der wesentlichen Chancen zeigt die Gesamtrisikolage des Continental-Konzerns eine angemessene Risiko- und Chancensituation, auf die unsere risikobegrenzenden Maßnahmen und unsere Konzernstrategie entsprechend ausgerichtet sind.

# Prognosebericht

## Künftige Rahmenbedingungen

### Prognose der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung

Für das Jahr 2025 erwartet der Internationale Währungsfonds (IWF) in seinem World Economic Outlook Update (WEO Update) von Januar 2025 ein Wachstum der Weltwirtschaft um 3,3 %. Seine Prognose eines Wachstums leicht über dem Niveau des Jahres 2024 spiegelt die Erwartung einer weiterhin sinkenden Inflation in einer sich stabilisierenden Weltwirtschaft wider. Der IWF sieht diese Annahme in Bezug auf die einzelnen Länder und ihre Chancen als divergierend an.

Europa dürfte im Jahr 2025 gemäß IWF weiterhin von einem gedämpften Wachstum, aufgrund von nachfragebedingt schwachen Produktionszahlen und Exporten, geprägt sein. Für den Euroraum schätzt der IWF den Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP) im Jahr 2025 daher nur auf 1,0 %, darin enthalten ist ein BIP-Wachstum Deutschlands von 0,3 %. Für das Vereinigte Königreich erwartet er einen Anstieg des BIP um 1,6 %.

Für die USA prognostiziert der IWF für 2025 ein BIP-Wachstum von 2,7 %. Der IWF nennt hierbei als wesentliche Effekte eine wirtschaftsfreundliche Politik in Form von Deregulierung und eine weniger restriktive Geld- und Fiskalpolitik der US-amerikanischen Notenbank Fed.

Die japanische Wirtschaft dürfte 2025 wieder zu größeren Wachstumsraten zurückkehren, nachdem das Wachstum 2024 maßgeblich von Versorgungsunterbrechungen beeinflusst war. Für 2025 erwartet der IWF für Japan ein BIP-Wachstum von 1,1 %.

Für Indien prognostiziert der IWF eine wie im Jahr 2024 hohe BIP-Wachstumsrate von 6,5 %. In China wird auf Basis der fiskalpolitischen Unterstützung ebenfalls eine anhaltend starke Entwicklung erwartet, der IWF schätzt das BIP-Wachstum aktuell auf 4,6 %.

Für andere Schwellen- und Entwicklungsländer erwartet der IWF für 2025 eine schwächere konjunkturelle Entwicklung als im Jahr

2024. So rechnet der IWF beispielsweise mit einem Anstieg des BIP in Brasilien um 2,2 %.

Die Prognose des IWF steht unter der Annahme, dass im Jahr 2025 insgesamt sinkende Energiepreise zu beobachten sein werden. Darüber hinaus werden weiter fallende Zinsen in den großen Volkswirtschaften erwartet.

Zudem weist der IWF auf zahlreiche Chancen und Risiken hin. Ein weiterer Rückgang der Inflation könnte sich ebenso positiv auswirken wie noch stärker als angenommen sinkende Energiepreise. Wesentliche Risiken sind aus Sicht des IWF die angespannte geopolitische Lage und ein zunehmender Protektionismus, der sich in Form von Zöllen, handelspolitischen Spannungen und reduzierter Markteffizienz äußert. Verbunden wären damit ein Anstieg von Rohstoffpreisen und Störungen in den weltweiten Lieferketten. Ferner könnte ein erneuter Anstieg der Inflation zu Zinssteigerungen der Zentralbanken führen.

### Prognose der Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen und Absatzregionen

#### Prognose der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

Für die globale Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen < 6 t erwarten wir für 2025 derzeit, dass sich die Fertigung mit einer Entwicklung um -1 % bis 1 % in etwa auf dem Vorjahresniveau bewegen wird.

Im ersten Halbjahr 2025 erwarten wir ein weltweites Produktionsvolumen von ungefähr 44 Mio Einheiten, welches sich im zweiten Halbjahr insbesondere aufgrund der Dynamik des chinesischen Marktes leicht verbessern sollte.

Aufgrund der angespannten geopolitischen Situation sowie der unsicheren Nachfrageentwicklung v.a. in Europa ist dieser Ausblick jedoch mit Unsicherheiten behaftet.

**Veränderungen von Fahrzeugproduktion, Reifenersatzgeschäft und Industrieproduktion im Jahr 2025 (gegenüber 2024)**

<b>Pkw und leichte Nutzfahrzeuge</b>	<b>Fahrzeugproduktion</b>	<b>Reifenersatzgeschäft</b>	<b>Industrieproduktion</b>	
Europa	-5 % bis -3 %	0 % bis 2 %	Eurozone	-1 % bis 1 %
Nordamerika	-3 % bis -1 %	0 % bis 2 %	USA	0 % bis 2 %
China	1 % bis 3 %	1 % bis 3 %	China	4 % bis 6 %
<b>Weltweit</b>	<b>-1 % bis 1 %</b>	<b>0 % bis 2 %</b>		

<b>Mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge</b>	<b>Fahrzeugproduktion</b>	<b>Reifenersatzgeschäft</b>
Europa	2 % bis 4 %	0 % bis 2 %
Nordamerika	-2 % bis 0 %	-2 % bis 1 %

**Quellen:**

Fahrzeugproduktion (Europa mit West-, Zentral- und Osteuropa inkl. Russland und Türkei): S&P Global und eigene Schätzungen.

Reifenersatzgeschäft (Europa mit West-, Zentral- und Osteuropa (ohne Russland) und Türkei): eigene Schätzungen.

Industrieproduktion: Bloomberg und eigene Schätzungen.

Für Europa prognostizieren wir für 2025 einen Rückgang der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen um 3 % bis 5 %. Für Nordamerika erwarten wir ebenfalls einen Produktionsrückgang um 1 % bis 3 %. Für China erwarten wir für 2025 eine positive Entwicklung des Produktionsvolumens von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen zwischen 1 % und 3 %.

**Prognose der Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen**

In unserem Kernmarkt Europa dürfte sich die Produktion von Nutzfahrzeugen > 6 t nach unserer Einschätzung im Jahr 2025 deutlich positiver entwickeln. Wir erwarten derzeit einen Anstieg um 2 % bis 4 %. Für Nordamerika gehen wir von einer stabilen bis rückläufigen Entwicklung von 0 % bis -2 % aus.

**Prognose der Ersatzreifenmärkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge**

Für das Jahr 2025 rechnen wir aktuell weltweit mit einer leichten Belebung der Nachfrage nach Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge < 6 t in einer Bandbreite von 0 % bis 2 % nach einer schwachen Vorjahresentwicklung.

Für Europa und Nordamerika gehen wir aktuell jeweils von einem Anstieg der Volumina um 0 % bis 2 % aus. Für China rechnen wir mit einer etwas stärkeren Nachfragebelebung von 1 % bis 3 %.

**Prognose der Ersatzreifenmärkte für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge**

Für 2025 erwarten wir für unseren Kernmarkt Europa derzeit eine Entwicklung der Nachfrage nach Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge in einer Bandbreite von 0 % bis 2 %.

Für Nordamerika rechnen wir aktuell mit einer Nachfrage von -2 % bis 1 %.

**Prognose der Industrieproduktion**

Für die Eurozone gehen wir derzeit für 2025 von einer Industrieproduktion in etwa auf dem Niveau des Vorjahres aus.

Für die USA rechnen wir mit einem leichten Anstieg der Industrieproduktion zwischen 0 % und 2 % gegenüber dem Vorjahr.

Für China rechnen wir mit einer anhaltenden Belebung der Industrieproduktion in Höhe von 4 % bis 6 %.

# Ausblick des Continental-Konzerns

## Prognoseverfahren

Continental prognostiziert jährlich die Werte für die wichtigsten Steuerungsgrößen des Konzerns für das neue Geschäftsjahr. Dazu zählen der Umsatz und die bereinigte EBIT-Marge für den Konzern sowie für die Unternehmensbereiche Automotive, Tires, ContiTech und Contract Manufacturing.

Zusätzlich informieren wir über die Einschätzung zu wichtigen Einflussgrößen auf das Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern (EBIT). Hierzu gehören die erwartete Entwicklung von Sondereffekten und die Höhe der Abschreibungen aus Kaufpreisallokationen. Damit ermöglichen wir die Überleitung auf das zu erwartende EBIT des Konzerns.

Darüber hinaus geben wir eine Einschätzung zur Entwicklung des Finanzergebnisses vor Effekten aus Währungsumrechnung sowie vor Effekten aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Bewertungseffekten sowie zur Steuerquote für den Konzern. Dies erlaubt die Überleitung auf das zu erwartende Konzernergebnis. Außerdem veröffentlichten wir eine Prognose zu den für das laufende Jahr geplanten Sachinvestitionen sowie zum bereinigten Free Cashflow. Basis unserer Prognose bildet unsere Einschätzung zur Entwicklung der wichtigsten Produktions- und Absatzmärkte im neuen Geschäftsjahr.

Unsere Prognose geben wir im Rahmen der Jahrespressekonferenz und der Veröffentlichung unseres Geschäftsberichts bekannt. Im Verlauf des Geschäftsjahres wird sie kontinuierlich überprüft. Mögliche Änderungen der Prognose werden spätestens in der Berichterstattung zum jeweiligen Quartal beschrieben.

## Prognosevergleich für das vergangene Geschäftsjahr

Unsere im März 2024 veröffentlichte Prognose für das Geschäftsjahr 2024 basierte auf einem Verlauf der weltweiten Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in etwa auf dem Vorjahresniveau, mit einer voraussichtlich negativen Entwicklung in unserem Kernmarkt Europa.

Der Ausblick berücksichtigte die angespannte geopolitische Situation sowie deren erwartete Auswirkung auf das Produktionsvolumen im Jahr 2024.

Zusätzlich rechneten wir mit höheren Kosten für Löhne und Gehälter, die die Ertragslage mit rund 0,5 Mrd € voraussichtlich stark belasten sollten, davon ungefähr die Hälfte im Unternehmensbereich Automotive.

Auf Basis der genannten Annahmen und auf Basis der Wechselkurse zu Beginn des Geschäftsjahres gingen wir von folgenden Werten für die Finanzkennzahlen im Geschäftsjahr 2024 aus:

- › Für den Continental-Konzern erwarteten wir einen Umsatz in einer Bandbreite von rund 41,0 Mrd € bis 44,0 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 6,0% bis 7,0%.
- › Für unseren Unternehmensbereich Automotive rechneten wir mit einem Umsatz von rund 20,0 Mrd € bis 22,0 Mrd €. Die bereinigte EBIT-Marge erwarteten wir bei rund 3,0% bis 4,0%.

- › Für unseren Unternehmensbereich Tires erwarteten wir einen Umsatz von rund 14,0 Mrd € bis 15,0 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 13,0% bis 14,0%.
- › Für unseren Unternehmensbereich ContiTech rechneten wir mit einem Umsatz von rund 6,6 Mrd € bis 7,0 Mrd € und einer bereinigten EBIT-Marge von rund 6,5% bis 7,5%.
- › Für unseren Unternehmensbereich Contract Manufacturing prognostizierten wir einen Umsatz von rund 200 Mio € bis 300 Mio € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 0%.
- › Die Abschreibungen aus Kaufpreisallokationen sollten für den Konzern bei rund 100 Mio € liegen und hauptsächlich die Unternehmensbereiche Automotive und ContiTech betreffen.
- › Außerdem rechneten wir mit negativen Sondereffekten in Höhe von rund 450 Mio €.
- › Das negative Finanzergebnis vor Effekten aus Währungsumrechnung sowie vor Effekten aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Bewertungseffekten erwarteten wir für 2024 bei rund 350 Mio €.
- › Die Steuerquote sollte bei rund 27% liegen.
- › Die Investitionen vor Finanzinvestitionen sollten im Geschäftsjahr 2024 bei rund 6,0% bis 7,0% vom Umsatz liegen.
- › Wir planen, im Jahr 2024 einen bereinigten Free Cashflow von rund 0,7 Mrd € bis 1,1 Mrd € zu erreichen.

In der Quartalsmitteilung zum ersten Quartal 2024 blieb der Ausblick unverändert.

Im Halbjahresfinanzbericht passten wir den Ausblick für das Geschäftsjahr 2024 aus den folgenden Gründen an:

- › Wir gingen nunmehr von einem Rückgang der weltweiten Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen gegenüber dem Vorjahr um 1% bis 3% aus.

Unter der Annahme, dass sich die Wechselkurse im weiteren Jahresverlauf nicht erheblich verändern würden, führte dies zu folgendem angepassten Ausblick für das Geschäftsjahr 2024:

- › Der Konzernumsatz wurde in einer Bandbreite von rund 40,0 Mrd € bis 42,5 Mrd € und die bereinigte EBIT-Marge bei unverändert rund 6,0% bis 7,0% erwartet.
- › Der Umsatz des Unternehmensbereichs Automotive wurde zwischen rund 19,5 Mrd € bis 21,0 Mrd € und die bereinigte EBIT-Marge zwischen rund 2,5% bis 3,5% erwartet.
- › Für den Unternehmensbereich Tires wurde ein Umsatz von rund 13,5 Mrd € bis 14,5 Mrd € sowie unverändert eine bereinigte EBIT-Marge von rund 13,0% bis 14,0% erwartet.

- › Für den Unternehmensbereich ContiTech rechneten wir weiterhin mit einem Umsatz von rund 6,6 Mrd € bis 7,0 Mrd € und einer bereinigten EBIT-Marge von nunmehr rund 6,5 % bis 7,0 %.
- › Wir erwarteten negative Sondereffekte in Höhe von rund 350 Mio €.
- › Der bereinigte Free Cashflow wurde zwischen rund 0,6 Mrd € und 1,0 Mrd € erwartet.

Die übrigen Bestandteile des Ausblicks blieben unverändert.

In der Quartalsmitteilung zum dritten Quartal 2024 passten wir folgende Annahme an:

- › Für das Industriegeschäft rechneten wir weltweit mit einer anhaltend schwachen Entwicklung.

Bei den Finanzkennzahlen nahmen wir folgende Änderungen vor:

- › Der Konzernumsatz wurde in einer Bandbreite von rund 39,5 Mrd € bis 42,0 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von unverändert rund 6,0 % bis 7,0 % erwartet.
- › Für unseren Unternehmensbereich ContiTech rechneten wir nunmehr mit einem Umsatz von rund 6,2 Mrd € bis 6,6 Mrd € und einer bereinigten EBIT-Marge von rund 5,8 % bis 6,3 %.
- › Die Steuerquote wurde nunmehr bei rund 30 % erwartet. Der Anstieg der Steuerquote im Vergleich zur vorherigen Annahme war im Wesentlichen rechnerisch bedingt durch die Verteilung des Konzernergebnisses auf die verschiedenen Länder im Verhältnis zum Gesamtergebnis. Weiterhin wirkten sich auch nicht direkt vom Ergebnis abhängige Steuerbelastungen aus. Zu nennen sind hier ausländische (Mindest-)Steuern mit abweichender Bemessungsgrundlage sowie in Deutschland nicht anrechenbare ausländische Quellensteuern. Hinzu kamen steuerliche Risiken im Zusammenhang mit einem laufenden steuerrechtlichen Ermittlungsverfahren italienischer Behörden. Für wahrscheinliche finanzielle Belastungen in diesem Zusammenhang wurde aus Vorsichtsgründen bilanzielle Vorsorge getroffen.

Alle übrigen Bestandteile des Ausblicks blieben unverändert.

Mit der operativen Geschäftsentwicklung des vierten Quartals erreichten wir die folgenden Ergebnisse für das Geschäftsjahr 2024:

- › Der Continental-Konzern erwirtschaftete einen Umsatz von 39,7 Mrd € mit einer bereinigten EBIT-Marge von 6,8 %.
- › Der Unternehmensbereich Automotive erreichte 2024 einen Umsatz von 19,4 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von 2,3 %.
- › Der Unternehmensbereich Tires erwirtschaftete einen Umsatz von 13,9 Mrd € mit einer bereinigten EBIT-Marge von 13,7 %.
- › Der Unternehmensbereich ContiTech erreichte einen Umsatz von 6,4 Mrd € mit einer bereinigten EBIT-Marge von 6,2 %.

- › Der Unternehmensbereich Contract Manufacturing erzielte einen Umsatz von 0,2 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von 2,9 %.
- › Aus Sondereffekten ergab sich im Jahr 2024 für den Konzern eine Belastung in Höhe von 300 Mio €.
- › Die Abschreibungen aus Kaufpreisallokationen lagen bei 109 Mio €.
- › Das negative Finanzergebnis vor Effekten aus Währungsumrechnung sowie vor Effekten aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Bewertungseffekten belief sich im Berichtsjahr auf 346 Mio €.
- › Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergaben für das Geschäftsjahr 2024 einen Steueraufwand von 689 Mio €. Die Steuerquote belief sich auf 36,5 %.
- › Die Investitionsquote vor Finanzinvestitionen lag bei 5,5 %.
- › Der bereinigte Free Cashflow lag 2024 mit 1.052 Mio € leicht oberhalb der in der Quartalsmitteilung zum dritten Quartal 2024 prognostizierten Bandbreite von 0,6 Mrd € bis 1,0 Mrd €.

### Auftragslage

Die Auftragslage in unserem Unternehmensbereich Automotive ist weiterhin durch schwache Produktionszahlen, verzögerte Produktionsanläufe sowie die Transformation der Automobilindustrie geprägt. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2024 Aufträge in Höhe von rund 19 Mrd € akquiriert (Vj. 27 Mrd €). Diese Summe umfasst die erwarteten Umsätze über die Gesamtdauer der Belieferung, die sogenannten Lifetime Sales. Diese basieren im Wesentlichen auf Annahmen zu den Produktionsvolumina der jeweiligen Fahrzeug- oder Motorenplattformen, den erwarteten und vereinbarten Kostenanpassungen und der Preisentwicklung wichtiger Rohmaterialien.

Aufgrund des hohen Anteils des Ersatzreifengeschäfts am Umsatz des Unternehmensbereichs Tires ist die Ermittlung eines aussagekräftigen Auftragsbestands nicht möglich.

Ähnliches trifft auf den Unternehmensbereich ContiTech zu. Dessen Geschäftsfelder sind in unterschiedlichen Märkten und Industriezweigen tätig, die wiederum eigenen Einflussfaktoren unterliegen. Eine Konsolidierung der Auftragsbestände der verschiedenen Geschäftsfelder des Unternehmensbereichs ContiTech hätte daher nur begrenzte Aussagekraft.

### Ausblick auf das Geschäftsjahr 2025

Wie im Prognosebericht auf Seite 90 dargelegt, erwarten wir die weltweite Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen für das Jahr 2025 in etwa auf dem Vorjahresniveau, mit einer voraussichtlich negativen Entwicklung in unseren Kernmärkten Europa und Nordamerika.

Dieser Ausblick berücksichtigt die derzeitige angespannte geopolitische Situation sowie deren erwartete Auswirkung auf das Produktionsvolumen im Jahr 2025. Potenzielle signifikante Anpassungen weltweiter Zölle sind hingegen nicht berücksichtigt.

## Vergleich der Prognosen für die Unternehmensbereiche von Continental für das Geschäftsjahr 2024

	Automotive		Tires		ContiTech		Contract Manufacturing	
	Umsatz (Mrd €)	Bereinigte EBIT-Marge (%)	Umsatz (Mrd €)	Bereinigte EBIT-Marge (%)	Umsatz (Mrd €)	Bereinigte EBIT-Marge (%)	Umsatz (Mrd €)	Bereinigte EBIT-Marge (%)
Jahrespressekonferenz am 07.03.2024	rd. 20,0 - 22,0	rd. 3,0 - 4,0	rd. 14,0 - 15,0	rd. 13,0 - 14,0	rd. 6,6 - 7,0	rd. 6,5 - 7,5	rd. 0,2 - 0,3	rd. 0
Halbjahresfinanzbericht am 07.08.2024	rd. 19,5 - 21,0	rd. 2,5 - 3,5	rd. 13,5 - 14,5	rd. 13,0 - 14,0	rd. 6,6 - 7,0	rd. 6,5 - 7,0	rd. 0,2 - 0,3	rd. 0
Quartalsmitteilung am 11.11.2024	rd. 19,5 - 21,0	rd. 2,5 - 3,5	rd. 13,5 - 14,5	rd. 13,0 - 14,0	rd. 6,2 - 6,6	rd. 5,8 - 6,3	rd. 0,2 - 0,3	rd. 0
<b>Geschäftsbericht 2024</b>	<b>19,4</b>	<b>2,3</b>	<b>13,9</b>	<b>13,7</b>	<b>6,4</b>	<b>6,2</b>	<b>0,2</b>	<b>2,9</b>

## Vergleich wesentlicher Prognosebestandteile des Continental-Konzerns für das Geschäftsjahr 2024

	Konzern				
	Umsatz (Mrd €)	Bereinigte EBIT-Marge (%)	Sondereffekte (Mrd €)	Investitionen (in % vom Umsatz)	Bereinigter Free Cashflow (Mrd €)
Jahrespressekonferenz am 07.03.2024	rd. 41,0 - 44,0	rd. 6,0 - 7,0	rd. -0,45	rd. 6,0 - 7,0	rd. 0,7 - 1,1
Halbjahresfinanzbericht am 07.08.2024	rd. 40,0 - 42,5	rd. 6,0 - 7,0	rd. -0,35	rd. 6,0 - 7,0	rd. 0,6 - 1,0
Quartalsmitteilung am 11.11.2024	rd. 39,5 - 42,0	rd. 6,0 - 7,0	rd. -0,35	rd. 6,0 - 7,0	rd. 0,6 - 1,0
<b>Geschäftsbericht 2024</b>	<b>39,7</b>	<b>6,8</b>	<b>-0,30</b>	<b>5,5</b>	<b>1,1</b>

Alle Angaben berücksichtigen die im Prognosevergleich jeweils genannten Annahmen und Definitionen.

Auf Basis der genannten Annahmen und auf Basis der Wechselkurse zu Beginn des Geschäftsjahres erwarten wir folgende Werte für die Finanzkennzahlen im Geschäftsjahr 2025:

- > Für den Continental-Konzern erwarten wir einen Umsatz in einer Bandbreite von rund 38,0 Mrd € bis 41,0 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 6,5 % bis 7,5 %.
- > Für unseren Unternehmensbereich Automotive rechnen wir mit einem Umsatz von rund 18,0 Mrd € bis 20,0 Mrd €. Die bereinigte EBIT-Marge erwarten wir bei rund 2,5 % bis 4,0 %.
- > Für unseren Unternehmensbereich Tires erwarten wir einen Umsatz von rund 13,5 Mrd € bis 14,5 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 13,3 % bis 14,3 %.
- > Für unseren Unternehmensbereich ContiTech rechnen wir mit einem Umsatz von rund 6,3 Mrd € bis 6,8 Mrd € und einer bereinigten EBIT-Marge von rund 6,0 % bis 7,0 %.
- > Für unseren Unternehmensbereich Contract Manufacturing prognostizieren wir einen Umsatz von rund 100 Mio € bis 200 Mio € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 0 %.
- > Die Abschreibungen aus Kaufpreisallokationen werden für den Konzern voraussichtlich bei rund 100 Mio € liegen und hauptsächlich die Unternehmensbereiche Automotive und ContiTech betreffen.
- > Außerdem rechnen wir mit negativen Sondereffekten in Höhe von rund 700 Mio €.
- > Das negative Finanzergebnis vor Effekten aus Währungsumrechnung sowie vor Effekten aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Bewertungseffekten erwarten wir für 2025 bei rund 350 Mio €.
- > Die Steuerquote sollte bei rund 27 % liegen.
- > Die Investitionen vor Finanzinvestitionen sollten im Geschäftsjahr 2025 bei rund 6,0 % vom Umsatz liegen.
- > Wir planen, im Jahr 2025 einen bereinigten Free Cashflow von rund 0,8 Mrd € bis 1,2 Mrd € zu erreichen.

# Nachhaltigkeitsbericht

## Einleitung

Dieser Nachhaltigkeitsbericht entspricht dem Konzernnachhaltigkeitsbericht, der zur Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) sowie unter vollständiger Anwendung der Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (ESRS) erstellt wurde. Der Nachhaltigkeitsbericht beinhaltet zudem gleichzeitig die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung entsprechend der §§ 289b bis 289e HGB und der §§ 315b bis 315c HGB für den Continental-Konzern und die Continental AG für das Geschäftsjahr 2024.

Der Nachhaltigkeitsbericht enthält die für das Geschäftsjahr 2024 offenzulegenden Angaben nach Art. 8 EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852 i. V. m. Art. 10 Abs. 2 der delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 der Kommission.

Der vorliegende Nachhaltigkeitsbericht unterlag einer betriebswirtschaftlichen Prüfung mit begrenzter Sicherheit durch den unabhängigen Abschlussprüfer. Der Vermerk über die betriebswirtschaftliche Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts ist auf Seite 220 ff. in diesem Geschäftsbericht zu finden.

## Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

Aufgrund der rechtlichen Unsicherheiten, welche sich durch die zum Berichtszeitpunkt fehlende Umsetzung der CSRD in deutsches Recht ergeben, hat der Vorstand der Continental AG in Abstimmung mit dem Aufsichtsrat der Gesellschaft entschieden, für die Aufstellung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung gemäß §§ 315b und 315c i. V. m. §§ 289b bis 289e HGB für den Continental-Konzern erstmalig vollumfänglich die sich aus der CSRD ergebenden ESRS als Rahmenwerk gemäß § 315c Abs. 3 i. V. m. § 289d HGB anzuwenden. Damit werden auch die Angaben für die Continental AG nach §§ 289b bis 289e HGB erfüllt. Für die Continental AG als Mutterunternehmen des Continental-Konzerns wurde kein eigenes Rahmenwerk gemäß § 289d HGB verwendet, da die für den Konzern berichteten Konzepte, Ergebnisse, Ziele, Leistungsindikatoren und Risiken auch gleichermaßen für das Mutterunternehmen gelten. Daher sind keine über die für den Konzern berichteten hinausgehenden Angaben erforderlich. Die Verwendung eines Rahmenwerks für das Mutterunternehmen wird von Continental entsprechend nicht als sinnvoll betrachtet.

Continental weist dabei auf allgemeine Unsicherheiten in Bezug auf Auslegungsfragen bei der Nutzung der ESRS als Rahmenwerk für nichtfinanzielle Erklärungen hin.

Die folgenden Angaben verweisen auf die jeweiligen Kapitel und Abschnitte des Nachhaltigkeitsberichts und allgemein des Lageberichts, in denen sich die jeweils vom HGB geforderten Informationen der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung finden.

Eine Beschreibung der Geschäftsmodelle des Continental-Konzerns erfolgt im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) dieses Nachhaltigkeitsberichts im Abschnitt Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette sowie im Kapitel Unternehmensprofil des Lageberichts unter Konzernstruktur.

### Umweltbelange

Die von Continental verfolgten Konzepte in Bezug auf Umweltbelange werden in den Managementansätzen

- › Scope-1- und Scope-2-Emissionen, Scope-3-Emissionen, Portfolioresilienz und -transformation, Anpassung an den Klimawandel, Resilienz und Transformation der Lieferkette im Kapitel Klimawandel (ESRS E1),
- › Umweltschutz im eigenen Geschäftsbereich, Umweltschutz in der Lieferkette, produktbezogene Aspekte bezüglich Umweltschutz und Besorgniserregende und besonders besorgniserregende Stoffe im Kapitel Umweltverschmutzung (ESRS E2),
- › Verantwortungsvoller Einkauf und vorgelagerte Wertschöpfungskette und nachgelagerte Wertschöpfungskette im Kapitel Biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4) sowie
- › Zirkularität und Abfälle im eigenen Geschäftsbereich im Kapitel Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften (ESRS E5) beschrieben.

Die Ergebnisse der verfolgten Konzepte in Bezug auf Umweltbelange werden im Rahmen der Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie der Kennzahlen in den Kapiteln Klimawandel (ESRS E1), Umweltverschmutzung (ESRS E2), Biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4) sowie Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften (ESRS E5) beschrieben.

### Arbeitnehmerbelange

Die von Continental verfolgten Konzepte in Bezug auf Arbeitnehmerbelange werden in den Managementansätzen

- › Arbeitsstandards, Angemessene Entlohnung, Work-Life-Balance, Weiterbildung und Kompetenzentwicklung, Sichere Beschäftigung und sozialer Dialog, Schutz von Mitarbeiterdaten und Arbeitssicherheit und Gesundheit im Kapitel Eigene Belegschaft (ESRS S1) sowie
- › Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette im Kapitel Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2) beschrieben.

Die Ergebnisse der verfolgten Konzepte in Bezug auf Arbeitnehmerbelange werden im Rahmen der Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie der Kennzahlen in den Kapiteln Eigene Belegschaft (ESRS S1) und Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2) beschrieben.

### Sozialbelange

Die von Continental verfolgten Konzepte in Bezug auf Sozialbelange werden in den Managementansätzen

- › Betroffene Gemeinschaften im Kapitel Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3) sowie
- › Technische und produktbezogene Compliance und Sichere Mobilität im Kapitel Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4) beschrieben.

Die Ergebnisse der verfolgten Konzepte in Bezug auf Sozialbelange werden im Rahmen der Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie der Kennzahlen in den Kapiteln Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3) sowie Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4) beschrieben.

### Achtung der Menschenrechte

Die von Continental verfolgten Konzepte in Bezug auf Achtung der Menschenrechte werden in den Managementansätzen

- › Arbeitsstandards, Angemessene Entlohnung, Work-Life-Balance, Weiterbildung und Kompetenzentwicklung, Sichere Beschäftigung und sozialer Dialog, Schutz von Mitarbeiterdaten und Arbeitssicherheit und Gesundheit im Kapitel Eigene Belegschaft (ESRS S1),
- › Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette im Kapitel Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2) und Betroffene Gemeinschaften im Kapitel Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3) sowie
- › Technische und produktbezogene Compliance und Sichere Mobilität im Kapitel Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4) beschrieben.

Die Ergebnisse der verfolgten Konzepte in Bezug auf Achtung der Menschenrechte werden im Rahmen der Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie der Kennzahlen in den Kapiteln Eigene Belegschaft (ESRS S1), Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2), Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3) sowie Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4) beschrieben.

### Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Das von Continental verfolgte Konzept in Bezug auf Bekämpfung von Korruption und Bestechung wird in den Managementansätzen im Kapitel Geschäftsverhalten und Unternehmensführung (ESRS G1) beschrieben.

Die Ergebnisse der verfolgten Konzepte in Bezug auf Bekämpfung von Korruption und Bestechung werden im Rahmen der Auswirkungen und Risiken sowie der Kennzahlen im Kapitel Geschäftsverhalten und Unternehmensführung (ESRS G1) beschrieben.

### Wesentliche Risiken

Zur Beschreibung nichtfinanzieller Risiken sowie deren Handhabung wird auf das Kapitel Risiko- und Chancenbericht in diesem Lagebericht verwiesen. Darüber hinaus wurden keine zusätzlichen nichtfinanziellen Risiken gemäß § 289c Abs. 3 HGB identifiziert. Die Risiken und Chancen, welche in den thematischen Kapiteln des Nachhaltigkeitsberichts beschrieben sind, basieren auf der Verwendung des Rahmenwerks der ESRS und der dort verankerten Definition der doppelten Wesentlichkeit und gehen damit über die Definition des HGB deutlich hinaus.

### Leistungsindikatoren

Nichtfinanzielle beziehungsweise nachhaltigkeitsbezogene Leistungsindikatoren gemäß HGB werden im Rahmen der Steuerungsgrößen im Vergütungssystem im Kapitel Unternehmensprofil des Lageberichts unter Nachhaltigkeitsmanagement beschrieben. Diese stellen keine bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren im Sinne von § 289c Abs. 3 HGB dar. Die wichtigsten Steuerungsgrößen des Konzerns umfassen ausschließlich finanzielle Indikatoren und finden sich in den Abschnitten Unternehmenssteuerung und Ausblick des Continental-Konzerns in diesem Lagebericht.

### Zusammenhänge mit dem Konzernabschluss

Soweit für das Verständnis der Zusammenhänge erforderlich, wird in dem vorliegenden Nachhaltigkeitsbericht auf im Konzernabschluss ausgewiesene Beträge und zusätzliche Erläuterungen verwiesen.



# Allgemeine Angaben (ESRS 2)

## Hinweise zur Anwendung der ESRS

### Allgemeine Grundlagen für die Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts

Dieser Bericht wurde in Übereinstimmung mit den Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (European Sustainability Reporting Standards, ESRS) erstellt.

Für die Erstellung dieses Berichts wurden auf der Grundlage der geforderten formalen und inhaltlichen Anforderungen Fachexperten für quantitative und qualitative Angaben identifiziert. Die Inhalte des Nachhaltigkeitsberichts wurden von den zuständigen Fachexperten erstellt und anschließend von der Unternehmensfunktion Group Sustainability konsolidiert und geprüft. Die formale Billigung des Berichts erfolgte im Rahmen des übergreifenden Prozesses der Finanzberichterstattung. Die operative Aufsicht wird durch das Sustainability Steering Committee ausgeübt, dem auch der Vorstand des Continental-Konzerns angehört. Zudem fällt die Nachhaltigkeitsberichterstattung unter die Aufsicht des Aufsichtsrats. Weiterführende Informationen zur Aufsicht finden sich im Abschnitt Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten bei der unternehmerischen Aufsicht.

Die berichteten Kennzahlen basieren auf bestimmten Definitionen, Annahmen und Berechnungsmodellen. Diese werden, sofern relevant, jeweils direkt in Verbindung mit der jeweiligen Kennzahl genannt. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass insbesondere modellierte Kennzahlen mit Unsicherheiten verbunden sind.

Die Angabe gemäß ESRS 2.77, dass Kennzahlen keiner Validierung durch eine andere externe Stelle als den unabhängigen Abschlussprüfer unterliegen, wurde nicht für jede einzelne Kennzahl wiederholt, da dies für jede Kennzahl gültig ist.

Bei der Anwendung der ESRS wurden grundsätzlich die Begrifflichkeiten der deutschen ESRS verwendet unter Berücksichtigung der Verständlichkeit, der Konsistenz innerhalb des Lageberichts sowie erfolgter und möglicher weiterer Anpassungen der deutschen Fassung der ESRS. Es wurden z. B. die Begriffe Managementansatz statt Konzept, zirkuläres Wirtschaften statt Kreislaufwirtschaft, Eigene Belegschaft statt Arbeitskräfte des Unternehmens, Geschäftsverhalten und Unternehmensführung statt nur Unternehmensführung (als Kapitelbezeichnung), Kernmaßnahmen zur Zielerreichung statt Maßnahmen und Mittel, Stakeholder statt Interessenträger sowie Phase-In-Angabepflichten statt Übergangsbestimmungen verwendet.

Continental weist zudem auf allgemeine Unsicherheiten in Bezug auf die Erstanwendung der ESRS hin.

### Konsolidierungskreis

Der Nachhaltigkeitsbericht wurde auf konsolidierter Basis für den gesamten Continental-Konzern erstellt.

Für den Bericht wendet Continental grundsätzlich den gleichen Konsolidierungskreis wie für den finanziellen Konzernabschluss an. Damit umfasst dieser Nachhaltigkeitsbericht die Continental AG sowie alle Tochtergesellschaften (zusammen als Continental oder Continental-Konzern bezeichnet).

Alle Angaben in diesem Bericht beziehen sich auf das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024. Soweit relevant, wurden Informationen bis zur Veröffentlichung des Berichts berücksichtigt.

Eine Übersicht der relevanten Datenpunkte, die sich aus anderen europäischen Rechtsvorschriften ergeben, und wo sie in diesem Nachhaltigkeitsbericht zu finden sind, wurde im Kapitel Übersichten und Indexe gemäß ESRS 2 aufgenommen.

### Vorgelagerte und nachgelagerte Wertschöpfungskette

Die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette von Continental wurde in die Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts und die Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen einbezogen. Dies beinhaltet insbesondere die Berücksichtigung von Lieferketten (siehe z. B. Auswirkung 18) oder die Produktnutzungsphase (siehe z. B. Auswirkung 19). Die für Continental wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen, die sich aus der Wesentlichkeitsanalyse in Bezug auf die Wertschöpfungskette ergeben, sind im Abschnitt Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – Details aufgeführt und werden in den themenbezogenen Kapiteln inklusive der jeweiligen Managementansätze beschrieben.

### Auslassungen

Continental hat keine spezifischen Informationen ausgelassen, die sich auf geistiges Eigentum, Know-how oder die Ergebnisse von Innovationen beziehen.

Continental hat die in Art. 19a Abs. 3 und Art. 29a Abs. 3 der Richtlinie 2013/34/EU bzw. § 289e HGB vorgesehene Ausnahmeregelung für die Offenlegung bevorstehender Entwicklungen oder im Verhandlungsprozess befindlicher Angelegenheiten nicht in Anspruch genommen.

### Angaben aufgrund anderer Rechtsvorschriften zur Nachhaltigkeitsberichterstattung

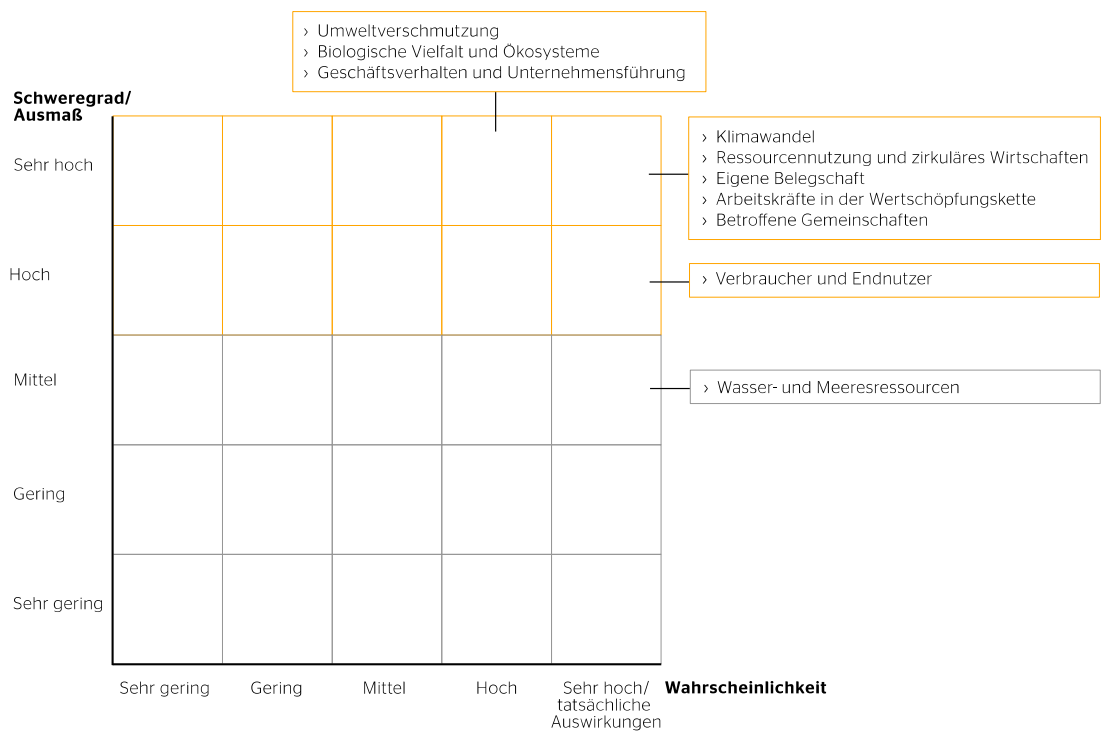
Dieser Nachhaltigkeitsbericht stellt gleichzeitig die zusammen gefasste nichtfinanzielle Erklärung nach §§ 289b bis 289e bzw. §§ 315b und 315c i. V. m. §§ 289b bis 289e HGB für den Continental-Konzern und die Continental AG für das Geschäftsjahr 2024 dar. Hierfür relevante Angaben, welche über die ESRS-Angaben hinausgehen, finden sich im Abschnitt Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung am Anfang des Nachhaltigkeitsberichts.

## Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen - Überblick

Continental hat die wesentlichen tatsächlichen und potenziellen negativen und positiven Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities, IRO) identifiziert und bewertet. Die detaillierten Ergebnisse sind im Abschnitt Wesentliche Auswir-

kungen, Risiken und Chancen - Details sowie in den jeweiligen themenbezogenen Kapiteln beschrieben. Die Methodik der Bewertung wird im Abschnitt Verfahren zur Ermittlung und Bewertung wesentlicher IRO näher beschrieben.

### Die wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte von Continental (auf Themenebene)



■ Wesentlich ■ Nicht wesentlich

Die Integration der Auswirkungen, Risiken und Chancen in die Strategie und das Geschäftsmodell erfolgt gemäß den im Abschnitt Governance in diesem Kapitel sowie in den jeweiligen themenbezo-

genen Kapiteln beschriebenen Steuerungsprozessen bzw. Managementansätzen.

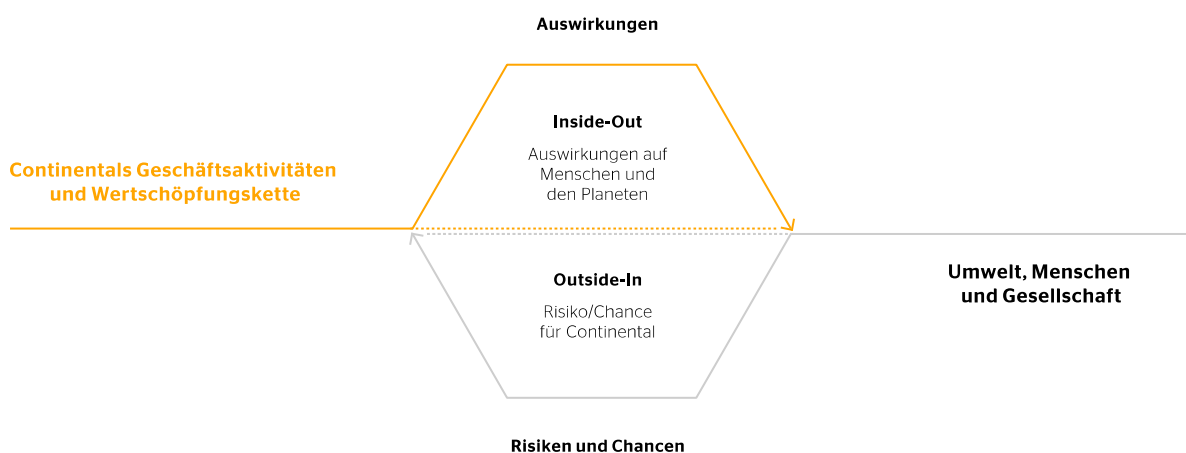
## Verfahren zur Ermittlung und Bewertung wesentlicher IRO

### Beschreibung der Methodik und Annahmen

Continental bewertet ihre Auswirkungen, Risiken und Chancen gemäß den Anforderungen der ESRS-Methodik zur doppelten Wesentlichkeit (IRO-Assessment). Das IRO-Assessment von Continental

für 2024 wurde gleichzeitig aus der Perspektive der Impact Materiality (Inside-Out, Wesentlichkeit der Auswirkungen) und der Financial Materiality (Outside-In, finanzielle Wesentlichkeit) durchgeführt.

### Prinzip der doppelten Wesentlichkeit



### Identifizierung und Erstellung der Longlist der IROs

Die Liste der Nachhaltigkeitsaspekte des ESRS 1.AR16 bildete den Ausgangspunkt für die Identifizierung der Auswirkungen, Risiken und Chancen. Zusätzlich wurden für Risiken und Chancen bestimmte Ereignistypen (z. B. Geldstrafen, Umsatzeinbußen oder Umsatzwachstum) berücksichtigt. Diese initialen Szenarien bzw. Beschreibungen von IROs wurden auf Ebene der Themen, Unterthemen und Unter-Unterthemen identifiziert und aggregiert, wann immer dies unter Berücksichtigung der Geschäftsaktivitäten, der Wertschöpfungskette, der geografischen Verortung, der Branchen und der Geschäftsmodelle von Continental relevant und angemessen war. Dabei wurden auch unternehmensspezifische Aspekte betrachtet, welche sich alle der vordefinierten Liste an Nachhaltigkeitsaspekten zuordnen ließen. Diese Szenarien spezifizieren die Sachverhalte für die Wertschöpfungskette von Continental weiter und wurden teilweise in einzelne Szenarien für den eigenen Geschäftsbetrieb, die vor- und/oder nachgelagerte Wertschöpfungskette, soweit relevant, aufgeteilt.

### Initiale Brutto-Bewertung

Die Szenarien der IROs wurden in einem ersten Schritt aus einer Brutto-Perspektive zentral bewertet. Die Brutto-Perspektive bewertet Auswirkungen, Risiken und Chancen in einem Szenario, das die bestehenden Managementansätze von Continental, wie in den

entsprechenden Themenkapiteln beschrieben, noch nicht berücksichtigt. Die initiale Brutto-Bewertung umfasste verschiedene Bewertungen des Schweregrades bzw. der Größenordnung des Effektes sowie der Wahrscheinlichkeit. Diese Bewertung erfolgte auf Grundlage der Einschätzung und der Nachhaltigkeitsexpertise von Fachexperten auf Konzernebene.

### Validierung und Bewertung

In einem zweiten Schritt wurde die Longlist der IRO-Szenarien aus der Perspektive der relevanten Stakeholder bewertet. In mehreren Workshops fungierten verschiedene Funktionen von Continental als Stellvertreter interner und externer betroffener Stakeholder, Themenexperten und/oder Nutzer von Nachhaltigkeitsinformationen. Die Teilnehmer und Teilnehmerinnen der Workshops erhielten im Vorfeld die Longlist und weitere Informationen zur Methodik und wurden während der Workshops in der Methodik geschult.

Jeder Workshop beinhaltete eine Validierung, Aktualisierung und/oder Erweiterung der Longlist. Es erfolgte eine weitere Konkretisierung der IRO-Szenarien, die Validierung bzw. Aktualisierung der Brutto-Bewertung, eine Sammlung zusätzlicher Informationen sowie eine erste Netto-Bewertung. Die Netto-Bewertung berücksichtigt die Managementansätze von Continental, wie in den entsprechenden Themenkapiteln beschrieben.

Die Bewertungen in den Workshops berücksichtigten außerdem Folgendes:

- › Abhängigkeit von der Verfügbarkeit natürlicher, menschlicher und sozialer Ressourcen zu angemessenen Preisen und in angemessener Qualität, unabhängig der möglichen Auswirkungen auf diese Ressourcen
- › Einen primär relevanten Zeithorizont für die Definition von IRO-Szenarien und potenziellen Konsequenzen
- › Branchen und/oder geografische Standorte sofern relevant
- › Externe Studien und andere wissenschaftliche Erkenntnisse
- › Externe Daten (z. B. Länderrisikoanalyse, Branchenrisikoanalyse)
- › Spezifische Daten für Continental oder die Wertschöpfungskette von Continental (z. B. Scope-3-Treibhausgas-Emissionen)

### Konsolidierung

In einem iterativen Ansatz, der auf den Bewertungen in den Workshops basiert, wurde eine erste Konsolidierung von Group Sustainability in enger Abstimmung mit dem Group Risk Management vorbereitet. Die Konsolidierung erfolgte insbesondere auf Basis der Ergebnisse aller Einzelworkshops sowie eines Abgleichs mit der allgemeinen Risikobewertung von Continental.

Die Wesentlichkeitsschwelle wurde nach der Konsolidierung der IRO-Assessments festgelegt. Die Wesentlichkeit negativer Auswirkungen und Risiken wurde basierend auf der Brutto-Perspektive bewertet, um zu prüfen, in welchen Fällen angemessene Managementansätze und eine entsprechende Berichterstattung erforderlich sind. Die Wesentlichkeit positiver Auswirkungen und der Chancen wurde auf der Grundlage der Netto-Perspektive bewertet, um zu prüfen, wo bestehende Managementansätze zu diesen Auswirkungen und Chancen beitragen. Aus einer übergreifenden Perspektive wurde die Wesentlichkeitsschwelle für die Brutto-Bewertung des Schweregrades von negativen Auswirkungen und Risiken sowie für die Netto-Bewertung der Größenordnung des Effektes von positiven Auswirkungen und Chancen auf hohe und sehr hohe Bewertungen festgelegt (siehe verwendete Skalen unter Wesentlichkeit der Auswirkungen (Impact Materiality) sowie Finanzielle Wesentlichkeit (Financial Materiality)). Bezüglich der Eintrittswahrscheinlichkeit wurde kein Schwellenwert angewendet. In Fällen, in denen ein IRO als Fokusthema für die relevanten Nutzer der Nachhaltigkeitsinformationen von Continental gekennzeichnet wurde, wurde dieses IRO ebenfalls als wesentlich eingestuft und in die Berichterstattung aufgenommen.

### Revalidierung und formelle Bestätigung

Im Rahmen des iterativen Ansatzes, und bis zur Fertigstellung des Berichts, wurde die Bewertung validiert und sofern erforderlich, basierend auf relevanten neuen Kenntnissen oder relevanten neuen Entwicklungen und Ereignissen, aktualisiert. Die erneut validierte Bewertung wurde vom Sustainability Steering Committee von Continental formal bestätigt.

Zusammenfassend hat Continental mehr als 150 IROs identifiziert und davon 75 als wesentlich eingestuft. Weitere Details zu den einzelnen wesentlichen IROs sind in den einzelnen Themenkapiteln jeweils in den Abschnitten Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen zu finden.

In das IRO-Assessment hat Continental eine Reihe von Methoden und Annahmen einbezogen, die sowohl aktuelle als auch prognostizierte Entwicklungen auf der Grundlage fundierter Experteneinschätzung widerspiegeln. Die Hauptannahmen, die dem IRO-Assessment zugrunde lagen, sind die folgenden:

- › Continental geht davon aus, dass Umweltfaktoren und soziale Einflüsse einen allgemein wachsenden Einfluss auf Geschäftsaktivitäten, Lieferketten und Marktbedingungen haben werden, z. B. im Hinblick auf die künftige Verfügbarkeit von Ressourcen, den ökologischen Wandel und sozioökonomische Trends.
- › Die finanzielle Bewertung basiert u. a. auf Annahmen über künftige regulatorische Entwicklungen, Markttrends und technologische Fortschritte. Dabei wurden die wahrscheinlichen Folgen dieser regulatorischen Veränderungen berücksichtigt. Darüber hinaus geht Continental davon aus, dass die Technologie weiter voranschreiten und Nachhaltigkeitsinitiativen unterstützen wird. Das schließt Annahmen über die Entwicklung und Einführung grüner Technologien ein.
- › Die Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf die Wertschöpfungskette von Continental berücksichtigt v. a. Besonderheiten der jeweiligen geografischen Regionen, Branchen, Geschäftsaktivitäten sowie Betriebsarten.

Die Prozesse zur Erfüllung von Sorgfaltspflichten von Continental spielen eine zentrale Rolle bei der Identifizierung, Bewertung und dem Management von Auswirkungen, Risiken und Chancen. Sie sind Teil der in diesem Kapitel unter Governance beschriebenen Managementprozesse sowie der Managementansätze in den themenbezogenen Kapiteln. Die Bewertung der Auswirkungen in Bezug auf Menschenrechte wird durch die Sorgfaltsprozesse des Responsible Value Chain Due Diligence System (RVCCDS) von Continental unterstützt, z. B. hinsichtlich tatsächlicher Auswirkungen durch Vorfälle oder der Bewertung potenzieller negativer Auswirkungen (siehe insbesondere die themenbezogenen Kapitel Eigene Belegschaft (ESRS S1) und Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)).

Wenn bestimmte Aktivitäten, Geschäftsbeziehungen, geografische Standorte oder andere Faktoren zu einer höheren Bewertung der Auswirkungen führen, wurde dies grundsätzlich in der Beschreibung und Bewertung der IROs berücksichtigt.

Durch den holistischen Ansatz des IRO-Assessments wurden die Auswirkungen innerhalb des eigenen Geschäftsbereichs von Continental sowie in der vor- und/oder nachgelagerten Wertschöpfungskette bewertet. Die jeweils einschlägige Stufe der Wertschöpfungskette wird in den jeweiligen Auswirkungen, Risiken und Chancen beschrieben.

Wie in der Methodik beschrieben, wurden die betroffenen Stakeholder durch Fachexperten, die als interne Stellvertreter fungierten, in den Bewertungsprozess einbezogen. Die Perspektiven der Stakeholder werden in die jeweiligen Managementansätze einbezogen, wie sie in den Themenkapiteln beschrieben sind, und tragen damit auch zu den Einschätzungen der Fachexperten bei, die an der Bewertung der IROs beteiligt waren.

### Wesentlichkeit der Auswirkungen (Impact Materiality)

Die Wesentlichkeit der Auswirkungen basiert auf dem Schweregrad bzw. der Größenordnung des Effekts der Auswirkung. Bei potenziellen Auswirkungen wurde zusätzlich die Wahrscheinlichkeit bewertet, aber nicht in der Bewertung der Wesentlichkeit berücksichtigt. Für beide Aspekte wurde eine Skala von „sehr gering“ bis „sehr hoch“ mit fünf Stufen genutzt.

Die Bewertung der Schwere bzw. der Größenordnung des Effektes basiert auf folgenden Faktoren:

- › dem Ausmaß,
- › dem Umfang und
- › bei negativen Auswirkungen auch der Unabänderlichkeit der Auswirkung.

Der Schwellenwert für wesentliche Auswirkungen folgt der allgemein beschriebenen Methodik für Schwellenwerte, wie im Abschnitt Beschreibung der Methodik und Annahmen unter Konsolidierung dargestellt.

### Finanzielle Wesentlichkeit (Financial Materiality)

Der integrierte Ansatz des IRO-Assessments ermöglicht es Continental, Risiken und Chancen gemeinsam mit den thematisch verbundenen Auswirkungen in einer kombinierten Sichtweise zu bewerten. Somit war es möglich, Wechselwirkungen zwischen Risiken und Chancen mit Auswirkungen zu berücksichtigen. In den themenbezogenen Kapiteln werden die detaillierten Beschreibungen der Auswirkungen, Risiken und Chancen in zusammengehörende IRO-Cluster gruppiert (z. B. alle IROs zu Scope-1- und Scope-2-Emissionen in einem IRO-Cluster).

Auch die Risiken und Chancen wurden nach dem Schweregrad bzw. der Größenordnung des Effekts der finanziellen Auswirkungen und der Wahrscheinlichkeit ihres kurz-, mittel- oder langfristigen Eintretens bewertet. Die finanziellen Auswirkungen wurden anhand semiquantitativer Leitlinien bewertet, die in Abstimmung mit dem Group Risk Management festgelegt wurden. Dabei wurden als Bewertungsskala fünf Stufen von „sehr gering“ bis „sehr hoch“ verwendet. Die berücksichtigten finanziellen Auswirkungen umfassen Effekte auf die Finanzlage, die Ertragslage, die Cashflows, den Zugang zu Finanzmitteln, die Kapitalkosten und den Finanzausblick von Continental. Der Schwellenwert für finanzielle Wesentlichkeit folgt der allgemein beschriebenen Methodik für Schwellenwerte, wie in diesem Abschnitt unter Konsolidierung dargestellt.

Das Group Risk Management war eng in alle Schritte des IRO-Assessments eingebunden. Bevor die Ergebnisse vorläufig bestätigt wurden, wurden sie iterativ mit dem Risikoinventar des Unternehmens abgeglichen, um vollständige Konsistenz sicherzustellen. Weitere Einzelheiten zur Abstimmung sind unter Einbindung der IROs in das Risikomanagement beschrieben.

Das Sustainability Steering Committee war in Meilensteinen des IRO-Assessments einbezogen, fungierte als Kontrollinstanz und hat die Ergebnisse formell bestätigt. Darüber hinaus war insbesondere das Governance, Risk and Compliance (GRC) Committee des Konzerns, welches das allgemeine Risikomanagement steuert, indirekt in den Prozess eingebunden und wurde insbesondere über das IRO-Assessment und die Verbindung zum Risikomanagement informiert.

### Einbindung der IROs in das Risikomanagement

Das IRO-Assessment hat sowohl die Bewertungen auf der Grundlage der Anforderungen der ESRS als auch die Bewertungen im Rahmen des Risikomanagements des Unternehmens gemäß den entsprechenden Anforderungen berücksichtigt. Hierzu erfolgte eine kontinuierliche Abstimmung des IRO-Assessments mit dem allgemeinen Risikomanagement.

In Anbetracht der größeren Unterschiede in den erforderlichen Methoden wurden Konsistenzprüfungen durchgeführt. Die nachhaltigkeitsbezogenen Risiken, die mit der für das Risikomanagement des Unternehmens relevanten Methodik vereinbar sind, wurden mit den Risiken abgeglichen, die in dem allgemeinen Berichtssystem zur Risikobewertung dokumentiert sind. Auswirkungen, die nicht direkt mit einem identifizierten Risiko zusammenhängen, wurden im Risikomanagement des Unternehmens nicht berücksichtigt.

Weiterführende Informationen zum Risikomanagement sind im Lagebericht unter Wesentliche Merkmale des Risikomanagementsystems im Abschnitt Continentals internes Kontroll- und Risikomanagementsystem im Kapitel Risiko- und Chancenbericht zu finden.

Das Ergebnis des IRO-Assessments bestätigte den thematischen Fokus der Nachhaltigkeitsambition von Continental, die in der Strategie von Continental verankert ist. Die konkreten Effekte von Auswirkungen, Risiken und Chancen auf das Geschäftsmodell, die Wertschöpfungskette, die Strategie und die Entscheidungsfindung von Continental sowie die Art und Weise, wie Continental auf diese Auswirkungen reagiert und zu reagieren plant, werden in den Beschreibungen der IROs und den Managementansätzen der jeweiligen themenbezogenen Kapitel ausführlicher behandelt.

## Stakeholder und Einbindung von Stakeholdern

Continental pflegt einen regelmäßigen, fortlaufenden Dialog mit unterschiedlichen Stakeholdern über diverse Kanäle.

Zu den wichtigsten Stakeholdern in Bezug auf Nachhaltigkeit gehören für Continental insbesondere:

- › Mitarbeitende und ihre Vertreter,
- › Kunden, Verbraucher und Endnutzer,
- › Kapitalmarktteilnehmer,
- › Politische Entscheidungsträger,
- › Betroffene Gemeinschaften und Zivilgesellschaft,
- › Akteure innerhalb der Lieferkette von Continental,
- › Nutzer der Nachhaltigkeitsberichterstattung.

Stakeholder werden über folgende Kanäle eingebunden:

- › Mitarbeitende und ihre Vertreter: z. B. über Betriebsversammlungen, Mitarbeiterbefragungen, Webcasts, Treffen mit Arbeitnehmervertretern sowie direkt über die Personalabteilungen,
- › Kunden, Verbraucher und Endnutzer: z. B. über Vertriebsabteilungen oder Key Account Management, Kooperationen, Messen, Umfragen und Kundenservicezentren,
- › Kapitalmarktteilnehmer: z. B. über die Jahreshauptversammlung, Webcasts und Roadshows,
- › Politische Entscheidungsträger: z. B. über Abteilungen für Public Affairs,
- › Betroffene Gemeinschaften und Zivilgesellschaft: z. B. durch Einbindungsprojekte und Open-House-Veranstaltungen,
- › Akteure innerhalb der Lieferkette von Continental: z. B. über die Einkaufsabteilungen und Messen,
- › Nutzer der Nachhaltigkeitsberichterstattung: z. B. durch die veröffentlichte Nachhaltigkeitsberichterstattung.

Die Formate, über die die Einbindung von Stakeholdern erfolgt, unterscheiden sich je nach Stakeholdergruppe und werden von den jeweiligen Funktionen passend zum individuellen Zweck organisiert. Beispielsweise werden die Mitarbeitenden von den Personalabteilungen eingebunden.

Die Einbindung der Stakeholder hat zum Ziel, verschiedene Perspektiven zusammenzubringen, über etwaige Diskrepanzen in den Ansichten zu sprechen und voneinander zu lernen.

Die Ergebnisse der Einbindung der Stakeholder durch unterschiedliche Formate sowie weitere Analysen und neue Ideen fließen kontinuierlich in die Weiterentwicklung unserer Nachhaltigkeitsstrategie und -berichterstattung ein. Insbesondere werden die Ergebnisse der Stakeholder-Einbindung bei der Entscheidungsfindung durch die in den themenbezogenen Kapiteln beschriebenen Managementansätze berücksichtigt.

Im IRO-Assessment wurde für die Perspektive (einschließlich Interessen und Ansichten) der betroffenen Stakeholder wie im Abschnitt Berücksichtigung von Interessen und Perspektiven der Stakeholder beschrieben ein erweitertes Verständnis geschaffen.

### **Berücksichtigung von Interessen und Perspektiven der Stakeholder**

Allgemein dienen die Perspektiven von Stakeholdern als Informationsgrundlage für die nachhaltigkeitsrelevanten und den in den themenbezogenen Kapiteln beschriebenen Managementansätze. Gleichwohl schaffen diese Managementansätze wiederum eine Informationsbasis für die Gesamtstrategieprozesse in Fragen zu Perspektiven der Stakeholder. Im Rahmen der übergreifenden Strategieprozesse werden die beschriebenen Managementansätze, Marktanforderungen, Trends und weitere Faktoren berücksichtigt. Bei Strategieänderungen werden somit die Interessen und Ansichten der Stakeholder hauptsächlich indirekt als einer von zahlreichen Faktoren einbezogen. Eine Änderung der Strategie oder Geschäftsmodelle auf Basis des IRO-Assessments wurde von Continental nicht vorgenommen.

Continental passt die Strategie und die Geschäftsmodelle im Rahmen der jährlichen Strategieprozesse und des kontinuierlichen strategischen Dialogs in allen Unternehmensbereichen sowie im Rahmen der thematischen Managementansätze an.

Continental geht davon aus, dass jede Strategie- und Geschäftsmodelländerung Auswirkungen auf die Beziehungen zu Stakeholdern und deren Perspektiven hat – unabhängig davon, ob diese Änderungen auf nachhaltigkeitsbezogenen Entscheidungen oder anderen Überlegungen beruhen. Eine kontinuierliche Validierung der Perspektiven der Stakeholder ist daher wichtig für die Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie für die anschließende strategische Entscheidungsfindung. Weiterführende Informationen zur Strategie finden sich im Abschnitt Konzernstrategie im Kapitel Unternehmensprofil in diesem Lagebericht.

Die Identifizierung von Chancen und insbesondere Identifizierung von strategischen Chancen im Rahmen des IRO-Assessments war ebenfalls mit Strategieprozessen verknüpft.

Die Perspektiven und Interessen der betroffenen Stakeholder in Bezug auf die nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen des Unternehmens wurden bei dem IRO-Assessment berücksichtigt. Das IRO-Assessment unter Berücksichtigung dieser Perspektiven wurde im Sustainability Steering Committee sowie im Arbeitskreis des Aufsichtsrats für Nachhaltigkeit thematisiert.

**Interessen und Perspektiven der Stakeholder in Bezug auf die eigene Belegschaft**

Die Interessen, Ansichten und Rechte der Mitarbeitenden von Continental, einschließlich der Achtung ihrer Menschenrechte, sind ein wesentlicher Bestandteil der Gestaltung der Strategie und des Geschäftsmodells von Continental. Zur Sicherstellung, dass ihre Perspektiven in die strategischen Entscheidungen einfließen, steht Continental in regelmäßigem Austausch mit den Mitarbeitenden und ihren Vertretern über verschiedene Kanäle, wie z. B. Betriebsräte und über die Mitbestimmung im Aufsichtsrat. Weiterführende Informationen über die Einbindung der Mitarbeitenden und ihrer Perspektiven in die gesamtunternehmerischen Prozesse finden sich im Kapitel Eigene Belegschaft (ESRS S1). Darüber hinaus wird die Einbindung der eigenen Belegschaft in der Methodik des IRO-Assessments beschrieben.

**Interessen und Perspektiven der Stakeholder in Bezug auf die Arbeitnehmer in der Wertschöpfungskette**

Die Interessen, Ansichten und Rechte der Arbeitnehmer in der Wertschöpfungskette von Continental, einschließlich der Achtung ihrer Menschenrechte, bilden die Grundlage für die entsprechenden Managementansätze von Continental im Hinblick auf eine verantwortungsvolle Wertschöpfungskette. Die Einbindung der Arbeitnehmer in der Wertschöpfungskette wird darüber hinaus in der Methodik des IRO-Assessments näher beschrieben.

**Interessen und Perspektiven der Stakeholder in Bezug auf betroffene Gemeinschaften**

Die Interessen, Ansichten und Rechte der betroffenen Gemeinschaften, einschließlich der Achtung ihrer Menschenrechte, bilden die Grundlage für die entsprechenden Managementansätze von Continental im Hinblick auf eine verantwortungsvolle Wertschöpfungskette. Die Einbindung der betroffenen Gemeinschaften wird darüber hinaus in der Methodik des IRO-Assessments näher beschrieben.

**Interessen und Perspektiven der Stakeholder in Bezug auf Verbraucher und Endnutzer**

Die Interessen, Ansichten und Rechte der Verbraucher und Endnutzer, einschließlich der Achtung ihrer Menschenrechte, sind Teil der Strategie und des Geschäftsmodells von Continental. Dort, wo Continental Zulieferer, z. B. für Automobilkomponenten, ist, wird die Perspektive der Verbraucher und Endnutzer als fester Bestandteil des allgemeinen Feedbacks der Kunden, wie beispielsweise den Automobilherstellern, angesehen. Wenn Continental Endverbraucherprodukte direkt verkauft, wird Feedback von Verbrauchern und Endnutzern sowie deren Vertretern über verschiedene Kanäle, insbesondere über Kundendienstzentren gesammelt. Darüber hinaus informiert die Mobility Study von Continental über die Perspektiven der Endnutzer in größeren Märkten.

Die Einbindung der Verbraucher und Endnutzer wird darüber hinaus in der Methodik des IRO-Assessments näher beschrieben.

## Identifizierung der offenzulegenden Informationen auf Basis des IRO-Assessments

Im Rahmen des IRO-Assessments hat Continental die identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen den entsprechenden ESRS-Nachhaltigkeitsaspekten zugeordnet. Dieser Nachhaltigkeitsbericht beinhaltet ausschließlich Informationen zu den Nachhaltigkeitsaspekten bzw. Themen, Unterthemen und Unter-Unterthemen, die als wesentlich eingestuft wurden, d. h. es wurde für den jeweiligen Nachhaltigkeitsaspekt mindestens eine wesentliche Auswirkung, ein wesentliches Risiko oder eine wesentliche Chance identifiziert. Für die Zuordnung von Angabepflichten zu Nachhaltigkeitsaspekten wurden die von der EFRAG bereitgestellten Implementierungsleitfäden als zusätzliche Quelle herangezogen. Die identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen mit ihren spezifischen Beschreibungen setzen den Fokus innerhalb der erforderlichen Angaben, beispielsweise auf den eigenen Geschäftsbereich, die Lieferkette oder bestimmte Produktgruppen. Die Perspektive der primären Nutzer der Finanzberichterstattung und weiterer Nutzer von Nachhaltigkeitsberichterstattung wurde bereits in dem IRO-Assessment berücksichtigt.

Wo es für das Verständnis der von Continental identifizierten Besonderheiten relevant ist, wurden angemessene und aussagekräftige

unternehmensspezifische Angaben hinzugefügt, um eine ausreichende Granularität der Informationen zu gewährleisten (z. B. zusätzliche Kennzahlen, die in Managementprozessen verwendet werden).

Der Grundsatz der Wesentlichkeit der Informationen wurde angewendet, um den Umfang der Informationen zu kalibrieren und einzelne Angaben dort auszulassen, wo diese für das Verständnis der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie auch für die beschriebenen Managementansätze nicht wesentlich und nicht erforderlich sind, um die Ziele der entsprechenden Angabepflichten zu erfüllen.

Zudem wurde von der Erleichterung der so genannten Phase-In-Angabepflichten gemäß ESRS 1.132 Gebrauch gemacht. Continental arbeitet daran, diese Phase-In-Angabepflichten gemäß der hierfür vorgegebenen Zeithorizonte berichten zu können.

Eine Übersichtstabelle der berichteten Angabepflichten findet sich am Ende des Nachhaltigkeitsberichts im Kapitel Übersichten und Indexe gemäß ESRS 2.

## Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen - Details

Die tatsächlichen und potenziellen negativen und positiven Auswirkungen auf Mensch und Umwelt werden innerhalb der jeweiligen themenbezogenen Kapitel in den detaillierten Beschreibungen der konkreten Auswirkungen näher beschrieben.

Viele der ermittelten Auswirkungen sind brancheninherent und stehen in direktem Zusammenhang mit bestimmten Arten von Geschäften, Produkten, Wertschöpfungsketten oder geografischen Regionen. Somit können sie als direkt mit der Strategie und den Geschäftsmodellen von Continental verbundene Auswirkungen angesehen werden. Falls zutreffend, wird dies auch in den konkreten Beschreibungen der Auswirkungen innerhalb der themenbezogenen Kapitel beschrieben.

Wie in der Methodik des IRO-Assessments beschrieben, nutzte Continental eine Vielzahl von Input-Parametern zur Bewertung der IROs, darunter sowohl quantitative als auch qualitative Datenquellen wie Kennzahlen, interne Berichte oder externe Marktforschung.

Continental hat folgende Zeitintervalle für potenzielle Auswirkungen, Risiken und Chancen in Anlehnung an die ESRS-Anforderungen definiert:

- › **„Kurzfristig“** steht im Einklang mit dem Berichtszeitraum des Konzernabschlusses (bis zu einem Jahr).
- › **„Mittelfristig“** entspricht einem Zeitraum zwischen dem Ende des kurzfristigen Zeitraums und bis zu fünf Jahren.
- › **„Langfristig“** ist ein Zeitraum von mehr als fünf Jahren.

Als primäre Zeithorizonte betrachtet Continental diejenigen Zeithorizonte, in denen die stärksten Auswirkungen bzw. Effekte zu erwarten sind.

Je nach Thema ergeben sich wesentliche Auswirkungen aus dem eigenen Geschäftsbereich oder aus Geschäftsbeziehungen. Diese Informationen sind in den jeweiligen themenbezogenen Kapiteln in den Abschnitten zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie allgemein in diesem Kapitel im Abschnitt Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette enthalten.

Die aktuellen finanziellen Effekte der identifizierten wesentlichen Risiken und Chancen nachhaltigkeitsbezogener Aspekte umfassen nach Auffassung von Continental insbesondere Rückstellungen für konkrete Risiken, die mit den identifizierten IROs verbunden sind. Dies sind insbesondere Rückstellungen für Gewährleistungen (siehe Risiko 70 im Kapitel Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4)), welche sich zum 31. Dezember 2024 auf insgesamt 388 Mio € beliefen. Zudem sind kleinere Teile der Rückstellungen für Prozess- und Umweltrisiken mit den Risiken, v. a. aber mit den Auswirkungen, aus dem Kapitel Umweltverschmutzung (ESRS E2) verbunden. Die Rückstellungen für Prozess- und Umweltrisiken lagen zum 31. Dezember 2024 bei 297 Mio €. Rückstellungen für Restrukturierung sind nur indirekt mit den identifizierten wesentlichen Risiken und Chancen, welche im Kapitel Eigene Belegschaft (ESRS S1) beschrieben sind, verbunden und stellen daher aus Sicht von Continental keine aktuellen finanziellen Effekte im Sinne der ESRS dar.



Darüber hinaus wurden keine wesentlichen aktuellen finanziellen Effekte auf die Werthaltigkeit von nichtfinanziellen Vermögenswerten und Vorräten in Verbindung mit identifizierten nachhaltigkeits- und insbesondere klimabezogenen Risiken identifiziert.

Dabei ist darauf hinzuweisen, dass aktuelle finanzielle Effekte in Verbindung mit identifizierten wesentlichen Risiken und Chancen nachhaltigkeitsbezogener Aspekte in der Regel nicht unabhängig von anderen damit verbundenen Effekten sind.

Weiterführende Informationen sind in den Erläuterungen in den relevanten Kapiteln des Konzernanhangs innerhalb des Konzernabschlusses, beispielweise im Kapitel 29 in Bezug auf Gewährleistung, ausgewiesen. Weiterführende Informationen zu grundsätzlicher Berücksichtigung von nachhaltigkeitsbezogenen Aspekten auf die Rechnungslegung werden in Kapitel 2 des Konzernanhangs innerhalb des Konzernabschlusses und dort insbesondere in Bezug auf klimabezogene Aspekte im Abschnitt Auswirkungen des makroökonomischen Umfelds und klimabezogener Aspekte auf die Rechnungslegung im Berichtszeitraum erläutert.

Auf der Grundlage des IRO-Assessments unter Berücksichtigung der damit verbundenen Einschränkungen und Annahmen, wie im Abschnitt Verfahren zur Ermittlung und Bewertung wesentlicher IRO dargelegt, sowie unter Berücksichtigung der in den themenbezogenen Kapiteln berichteten Managementansätze, Ziele und Kernmaßnahmen zur Zielerreichung, betrachtet Continental ihr Geschäftsmodell und ihre Strategie als resilient. Die Managementansätze, Ziele und Kernmaßnahmen zur Zielerreichung beschreiben Continentals derzeitige Fähigkeiten, ihre wesentlichen negativen Auswirkungen zu reduzieren, positive Auswirkungen zu verstärken, Risiken zu bewältigen und Chancen wahrzunehmen. Dabei geht Continental zudem davon aus, dass sich diese Fähigkeiten über die Zeit weiterentwickeln werden.

Weiterführende Informationen zum Risikomanagement sind im Lagebericht unter Wesentliche Merkmale des Risikomanagementsystems im Abschnitt Continentals internes Kontroll- und Risikomanagementsystem im Kapitel Risiko- und Chancenbericht zu finden.

Die ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen beziehen sich auf mindestens einen Nachhaltigkeitsaspekt im Sinne der ESRS. Die unternehmensspezifische Offenlegung bietet lediglich eine zusätzliche Granularität, enthält aber keine neuen Nachhaltigkeitsaspekte über die Liste der Nachhaltigkeitsaspekte des ESRS 1.AR16 hinaus. Der Zusammenhang zwischen den unternehmensspezifischen Angaben und den spezifischen Auswirkungen, Risiken und Chancen ist in der Beschreibung der jeweiligen Managementansätze enthalten, die der gleichen Gruppierung folgen wie die Auswirkungen, Risiken und Chancen (IRO-Cluster).

Da das Berichtsjahr 2024 das erste Jahr ist, in dem die Ergebnisse eines IRO-Assessments berichtet werden, gibt es keine zu vergleichenden Ergebnisse aus Vorjahren.

Continental hat 75 IROs identifiziert, die gemäß der angewandten Methodik des IRO-Assessments von Continental als wesentlich eingestuft wurden. Es wurden wesentliche IROs entlang der Lieferkette, des eigenen Geschäftsbereichs und der nachgelagerten Wertschöpfungskette identifiziert. Aufgrund des unterschiedlichen Fokus themenbezogener Kapitel ist die Verteilung der IROs entlang der Wertschöpfungskette unterschiedlich (z. B. ist das Kapitel Eigene Belegschaft (ESRS S1) per Definition auf den eigenen Geschäftsbereich ausgerichtet).

Jedes wesentliche IRO wird im jeweiligen Abschnitt (Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen) des themenbezogenen Kapitels in diesem Bericht ausführlicher beschrieben und kann mit einer eindeutigen ID identifiziert werden, wie in der folgenden Tabelle dargestellt.

**Continental's wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen (IRO-Tabelle)**

ESRS	Kapitel	ID	Kurzbeschreibung	Art des IROs	Primärer Zeithorizont
E1	Klimawandel	1	Beitrag zum Scope-3-Emissionsrucksack	Tatsächliche negative Auswirkung	-
		2	Beitrag zu Scope-1- und Scope-2-Emissionen	Tatsächliche negative Auswirkung	-
		3	Beitrag zu Scope-3-Emissionen - Nutzungsphase	Tatsächliche negative Auswirkung	-
		4	Unterstützung des Übergangs zur Klimaneutralität mit Komponenten und Systemen (ZTEV und kohlenstoffarme Industrien) in der gesamten Wertschöpfungskette	Tatsächliche positive Auswirkung	-
		5	Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen im eigenen Geschäftsbereich	Tatsächliche negative Auswirkung	-
		6	Wertverlust der Vermögenswerte aufgrund des physischen Klimawandels	Risiko	Langfristig
		7	Unterbrechungen der Lieferkette aufgrund der Auswirkungen des physischen Klimawandels	Risiko	Langfristig
		8	Umsatzeinbußen im Zusammenhang mit unserem Portfolio und Klimawandel	Risiko	Langfristig
		9	Höhere Betriebskosten/Investitionen im Zusammenhang mit der Anpassung an den Klimawandel	Risiko	Langfristig
		10	Wertverlust der Vermögenswerte aufgrund von Klimaschutzvorschriften	Risiko	Mittelfristig
		11	Höhere Kosten für Materialien/Dienstleistungen im Zusammenhang mit Klimaschutz	Risiko	Mittelfristig
		12	Höhere Betriebskosten/Investitionen im Zusammenhang mit Klimaschutz	Risiko	Mittelfristig
		13	Höhere Betriebskosten/Investitionen im Zusammenhang mit Klimaschutz (1,5°C-Szenario)	Risiko	Mittelfristig
		14	Höhere Kosten für Materialien/Dienstleistungen im Zusammenhang mit Klimaschutz (1,5°C-Szenario)	Risiko	Mittelfristig
		15	Umsatzeinbußen im Zusammenhang mit unserem Portfolio und Klimawandel (1,5°C-Szenario)	Risiko	Mittelfristig
		E2	Umweltverschmutzung	16	Wachstum oder neue Geschäfte aufgrund von Klimaschutzvorschriften
17	Freisetzungen oder andere Umweltvorfälle im eigenen Betrieb			Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
18	Umweltverschmutzung durch die Lieferkette			Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
19	Umweltverschmutzung in der Nutzungsphase			Tatsächliche und potenzielle negative Auswirkung	Potenzielle Auswirkung: Kurzfristig
20	Verwendung besorgniserregender Stoffe im eigenen Geschäftsbereich			Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
21	Verwendung besorgniserregender Stoffe in der Lieferkette			Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
22	Strafen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung in der Nutzungsphase			Risiko	Mittelfristig
23	Höhere Kosten für Materialien/Dienstleistungen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung			Risiko	Mittelfristig
24	Umsatzeinbußen im Zusammenhang mit unseren Produkten und Umweltverschmutzung			Risiko	Mittelfristig
25	Umsatzeinbußen im Zusammenhang mit unserem Portfolio und besorgniserregenden Stoffen			Risiko	Mittelfristig
26	Strafen im Zusammenhang mit besorgniserregenden Stoffen			Risiko	Mittelfristig
27	Wachstum aufgrund von Vorschriften zur Umweltverschmutzung			Chance	Mittelfristig
E4	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	28	Entwaldung in der Lieferkette	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		29	Auswirkungen auf die biologische Vielfalt in der Nutzungsphase	Tatsächliche und potenzielle negative Auswirkung	Potenzielle Auswirkung: Kurzfristig
		30	Strafen im Zusammenhang mit Entwaldung	Risiko	Mittelfristig
		31	Höhere Kosten für Materialien/Dienstleistungen im Zusammenhang mit Entwaldung	Risiko	Kurzfristig
		32	Resilienz der eigenen Lieferkette in Bezug auf biologische Vielfalt	Chance	Mittelfristig
E5	Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften	33	Beschaffung aus primären und nicht erneuerbaren Quellen	Tatsächliche negative Auswirkung	-
		34	Beitrag zum Abfall durch EOL von Produkten	Tatsächliche negative Auswirkung	-
		35	Deponierung oder Verbrennung von nicht recyclingfähigen Abfällen im eigenen Geschäftsbereich	Tatsächliche negative Auswirkung	-
		36	Höhere Kosten für Materialien/Dienstleistungen im Zusammenhang mit Ressourcen	Risiko	Mittelfristig
		37	Umsatzeinbußen im Zusammenhang mit unserem Portfolio und Zirkularität	Risiko	Langfristig
		38	Abfalleffizienz	Chance	Mittelfristig

ESRS	Kapitel	ID	Kurzbeschreibung	Art des IROs	Primärer Zeithorizont
S1	Eigene Belegschaft	39	Negative Auswirkungen auf angemessene Löhne und gerechte Bezahlung	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		40	Positive Auswirkungen auf angemessene Löhne	Potenzielle positive Auswirkung	Kurzfristig
		41	Negative Auswirkungen auf die Arbeitszeit der Mitarbeitenden	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		42	Positive Auswirkungen auf die Arbeitszeit der Mitarbeitenden	Tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung	Potenzielle Auswirkung: Kurzfristig
		43	Negative Auswirkungen auf die Work-Life-Balance	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		44	Negative Auswirkungen auf die Gesundheit der eigenen Belegschaft	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		45	Negative Auswirkungen auf die Beschäftigungssicherheit	Tatsächliche und potenzielle negative Auswirkung	Potenzielle Auswirkung: Kurzfristig
		46	Positive Auswirkungen auf die Beschäftigungssicherheit	Tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung	Potenzielle Auswirkung: Kurzfristig
		47	Positive Auswirkungen auf den sozialen Dialog	Tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung	Potenzielle Auswirkung: Kurzfristig
		48	Positive Auswirkungen auf Ausbildung und Kompetenzentwicklung	Tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung	Potenzielle Auswirkung: Kurzfristig
		49	Vorfälle von Diskriminierung im eigenen Geschäftsbereich	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		50	Vorfälle von Zwangsarbeit im eigenen Geschäftsbereich	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		51	Vorfälle von Kinderarbeit im eigenen Geschäftsbereich	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		52	Verletzung der Rechte der Mitarbeitenden auf Privatsphäre	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		53	Strafen aufgrund von Vorfällen im Zusammenhang mit den Arbeitsbedingungen im eigenen Geschäftsbereich	Risiko	Mittelfristig
		54	Betriebsunterbrechungen im Zusammenhang mit der Ausbildung im eigenen Geschäftsbereich	Risiko	Mittelfristig
		55	Strafen im Zusammenhang mit Diskriminierung im eigenen Geschäftsbereich	Risiko	Mittelfristig
		56	Strafen im Zusammenhang mit Menschenrechten im eigenen Geschäftsbereich	Risiko	Mittelfristig
		57	Umsatzeinbußen/Boycott im Zusammenhang mit Vorfällen bezüglich Arbeitsrechten im eigenen Geschäftsbereich	Risiko	Mittelfristig
		S2	Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	58	Negative Auswirkungen in Bezug auf Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und andere Menschenrechte für Arbeitskräfte bei direkten Lieferanten
59	Negative Auswirkungen in Bezug auf Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und andere Menschenrechte für Arbeitskräfte bei indirekten Lieferanten			Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
60	Strafen im Zusammenhang mit Verstößen gegen Arbeitsrechte in der Wertschöpfungskette			Risiko	Mittelfristig
61	Höhere Kosten für Materialien/Dienstleistungen im Zusammenhang mit Verstößen gegen Arbeitsrechte in der Wertschöpfungskette			Risiko	Mittelfristig
S3	Betroffene Gemeinschaften	62	Negative Auswirkungen durch den eigenen Geschäftsbereich auf betroffene Gemeinschaften	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		63	Negative Auswirkungen von direkten Lieferanten auf betroffene Gemeinschaften	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		64	Negative Auswirkungen von indirekten Lieferanten auf betroffene Gemeinschaften	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
S4	Verbraucher und Endnutzer	65	Strafen im Zusammenhang mit Verletzungen der Rechte der betroffenen Gemeinschaften	Risiko	Mittelfristig
		66	Negative Auswirkungen auf die persönliche Sicherheit der Verbraucher	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		67	Positive Auswirkungen auf die persönliche Sicherheit der Verbraucher	Tatsächliche und potenzielle negative Auswirkung	Potenzielle Auswirkung: Kurzfristig
		68	Verletzung der Rechte der Verbraucher auf Privatsphäre	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		69	Umsatzeinbußen im Zusammenhang mit dem Schutz der Verbraucher (Sicherheit)	Risiko	Mittelfristig
		70	Strafen im Zusammenhang mit Vorfällen im Bereich der Produktsicherheit	Risiko	Mittelfristig
		71	Wachstum durch die Sicherheit der Verbraucher	Chance	Langfristig
G1	Geschäftsverhalten und Unternehmensführung	72	Kartellrechtliche Vorfälle im eigenen Geschäftsbereich	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		73	Negative Auswirkungen auf Hinweisgeber in der gesamten Wertschöpfungskette	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		74	Vorfälle von Korruption, Bestechung oder Betrug im eigenen Geschäftsbereich	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		75	Strafen im Zusammenhang mit Vorfällen durch Geschäftsverhalten	Risiko	Kurzfristig

## Besonderheiten des IRO-Assessments für bestimmte themenbezogene Kapitel

Um die Vollständigkeit und Robustheit der Ergebnisse zu gewährleisten, wurde das IRO-Assessment für jedes themenbezogene Kapitel nach den oben beschriebenen Grundsätzen und Methoden durchgeführt. Darüber hinaus wurden gemäß den ESRS für einzelne Standards zusätzliche Faktoren berücksichtigt.

### Besonderheiten des IRO-Assessments in Bezug auf Klimawandel

Die negativen Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Klimawandel wurden auf der Grundlage der berichteten THG-Emissionen (Scope 1, 2 und 3) und die positiven Auswirkungen mit dem Interesse an der Entwicklung des Markttrends zu CO<sub>2</sub>-armen Fahrzeugen bewertet. Im Hinblick auf Risiken und Chancen wurden spezifische Risiko- und Chancenszenarien im Rahmen des IRO-Assessments entwickelt und bewertet, die im Abschnitt Beschreibung der Methodik und Annahmen erläutert sind. Die konkreten Szenarien werden in den Beschreibungen der jeweiligen IROs im Kapitel Klimawandel (ESRS E1) wiedergegeben. Diese beinhalten als Extremszenarien Szenarien mit niedrigen Emissionen, bei denen ein 1,5°C-Pfad nicht über oder nur begrenzt überschritten wird, für Übergangsriskien (siehe Risiken 13, 14 und 15) und Extremszenarien mit hohen Emissionen für physische Risiken (siehe Risiken 6, 7 und 9). Die Szenarien sind keine detaillierten Klimaszenarien, die sich auf externe Quellen beziehen und mit dem aktuellen Stand der Wissenschaft abgeglichen wurden, sondern fokussieren sich in vereinfachter Form auf die relevanten Risiko- und Chancentreiber. Diese sind bezüglich Szenarien für die Übergangsriskien insbesondere Regulatorik und Marktentwicklung. Für die Szenarien bezüglich physischer Risiken sind die Haupttreiber eine Zunahme von Extremwetterereignissen sowie langfristige Veränderung des Klimas (beispielsweise in Bezug auf Temperatur). Die gewählten Szenarien adressieren damit aus Sicht von Continental die relevanten Treiber von Risiken und Chancen und decken damit auch die relevanten Szenarien im Sinne der ESRS ab. Methodenbedingt gehen die Szenarien über die Betrachtungen des allgemeinen Risikomanagements und des Konzernabschlusses, insbesondere in Bezug auf Zeithorizonte und die Brutto-Perspektive, hinaus.

Die Bewertung von Risiken, die in der Analyse der klimabezogenen Gefahren enthalten ist und möglicherweise die Geschäftsaktivitäten von Continental beeinträchtigt, deckt den eigenen Geschäftsbereich sowie die Wertschöpfungskette ab. Zu den klimabezogenen Gefahren gehören insbesondere die Zunahme von Wetterextremen sowie langfristige Klimaveränderungen, beispielsweise in Bezug auf Temperatur.

Die Exposition und die Sensitivität von Vermögenswerten und Geschäftsaktivitäten gegenüber den identifizierten klimabedingten Gefahren wurde im IRO-Assessment berücksichtigt. Die Bewertung ist mit dem allgemeinen Risikomanagement abgestimmt. Die Größenordnungen der finanziellen Effekte der physischen Brutto-Risiken sind in den Beschreibungen der zugehörigen Risiken im Kapitel Klimawandel (ESRS E1) reflektiert. Durch die Integration der Szenarioanalyse in das IRO-Assessment wurden die gleichen Zeithorizonte verwendet. Die standardisierten Zeithorizonte des IRO-Assessments entsprechen nicht direkt den verschiedenen erwarteten Lebensdauern der Vermögenswerte von Continental. Die Stufen „kurzfristig“ und „mittelfristig“ im IRO-Assessment entsprechen im Wesentlichen den Zeithorizonten der Jahresplanung bzw. der Lang-

fristplanung in der Finanzplanung. Weiterführende Informationen zum Zeithorizont der Langfristplanung sind z. B. bei den Angaben zu außerplanmäßigen Abschreibungen im Kapitel 2 des Konzernanhangs des Konzernabschlusses zu finden. Zudem finden sich weiterführende Informationen zur Berücksichtigung von Klimarisiken in der Rechnungslegung im Kapitel 2 des Konzernanhangs innerhalb des Konzernabschlusses im Abschnitt Schätzungen unter Auswirkungen des makroökonomischen Umfelds und klimabezogener Aspekte auf die Rechnungslegung im Berichtszeitraum.

Für die Ermittlung der klimabedingten Übergangsriskien wurden ein Klimaszenario mit einem moderaten Pfad zur Klimaneutralität bis spätestens 2050 (siehe Risiken 8, 10, 11, 12) sowie ein Extremszenario mit keiner oder nur einer begrenzten Überschreitung des 1,5°C-Pfads (siehe Risiken 13, 14 und 15) betrachtet. Beide Szenarien beinhalten eine zunehmende Regulierung, aber für den Fall, dass keine oder nur eine begrenzte Überschreitung von 1,5°C zugelassen wird, wurde angenommen, dass die vollständige Klimaneutralität der Weltwirtschaft bereits mittelfristig erreicht würde.

Die Exposition und die Sensitivität von Vermögenswerten und Geschäftsaktivitäten gegenüber den identifizierten Brutto-Übergangsriskien wurde im IRO-Assessment qualitativ bewertet. Der Prozess basierte insbesondere auf einem Screening des Produktportfolios hinsichtlich der Kompatibilität mit einem Übergang zu Klimaneutralität. Durch die Anwendung der IRO-Methodik wurden die Annahmen zu der Wahrscheinlichkeit, dem Ausmaß und der Dauer der Übergangsereignisse berücksichtigt. Das IRO-Assessment hatte zum Ergebnis, dass die Vermögenswerte, Geschäftsaktivitäten und das Produktportfolio von Continental grundsätzlich transformationsfähig sind und zu keinen signifikanten Übergangsriskien führen. Die Größenordnungen der finanziellen Effekte der Brutto-Übergangsriskien sind in den Beschreibungen der zugehörigen Risiken im Kapitel Klimawandel (ESRS E1) reflektiert. Durch die Integration in das IRO-Assessment gelten die gleichen Zeithorizonte.

### Besonderheiten des IRO-Assessments in Bezug auf Umweltverschmutzung

Die Identifizierung und Bewertung potenzieller und tatsächlicher Auswirkungen in Bezug auf Umweltverschmutzung im eigenen Geschäftsbereich, in der Lieferkette und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette beinhalteten ein Screening der Standorte und Geschäftsaktivitäten von Continental unter Berücksichtigung der jeweiligen Managementansätze sowie der zugehörigen Kennzahlen. Die Identifizierung und Bewertung wurden in die Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen gemäß der beschriebenen Methodik integriert. Die Bewertung wurde zusätzlich mit externen Datenquellen abgeglichen.

Continental berücksichtigte die Perspektive der betroffenen Gemeinschaften hinsichtlich Umweltverschmutzung durch Workshops mit Stellvertretern aus internen Funktionen, die deren Interessen repräsentierten. Die erhaltenen Informationen wurden bei der Entwicklung der jeweiligen Managementansätze, insbesondere für den eigenen Geschäftsbereich, berücksichtigt. Eine direkte Konsultation betroffener Gemeinschaften fand nicht statt.

### **Besonderheiten des IRO-Assessments in Bezug auf Wasser- und Meeresressourcen**

Die Identifizierung und Bewertung potenzieller und tatsächlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Wasser- und Meeresressourcen durch den eigenen Geschäftsbereich, die Lieferkette und die nachgelagerte Wertschöpfungskette beinhaltete ein Screening der Standorte und Geschäftsaktivitäten von Continental unter Berücksichtigung der jeweiligen Managementansätze sowie der zugehörigen Kennzahlen. Die Identifizierung und Bewertung wurden in die Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen gemäß der beschriebenen Methodik integriert. Die Bewertung wurde zusätzlich mit externen Datenquellen abgeglichen und ergab, dass es keine wesentlichen IROs für diesen Nachhaltigkeitsaspekt gibt.

Die Aspekte in Bezug auf Wasserverschmutzung wurden im Rahmen des IRO-Assessments unter dem Thema Umweltverschmutzung berücksichtigt.

Continental berücksichtigte die Perspektiven betroffener Gemeinschaften hinsichtlich Wasser- und Meeresressourcen durch Workshops mit Stellvertretern interner Funktionen, die deren Interessen repräsentierten. Eine direkte Konsultation betroffener Gemeinschaften fand nicht statt.

### **Besonderheiten des IRO-Assessments in Bezug auf biologische Vielfalt und Ökosysteme**

Die Identifizierung und Bewertung potenzieller und tatsächlicher Auswirkungen auf die biologische Vielfalt und die Ökosysteme in Bezug auf den eigenen Geschäftsbereich, die Lieferkette und die nachgelagerte Wertschöpfungskette von Continental wurden in die Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen gemäß der beschriebenen Methodik integriert. Die Bewertung wurde zusätzlich mit externen Datenquellen abgeglichen (z. B. mit der Encore-Datenbank).

Die Ermittlung und Bewertung potenzieller Abhängigkeiten von der biologischen Vielfalt und den Ökosystemen wurde in die Risiko- und Chancenbewertung einbezogen. Der Schwerpunkt lag auf der Frage, ob Continental, ihre Produkte oder ihre Wertschöpfungskette spezifisch von biogenen Materialien abhängig ist, die von bestimmten Ökosystemen abhängen.

Der Prozess berücksichtigte ausdrücklich Übergangs- und physische Risiken (siehe Risiken 30 und 31) und Übergangschancen (siehe Chance 32) und umfasste eine Berücksichtigung von Regionen, Branchen und insbesondere den Risikotreiber Entwaldung.

Continental hat bei der Identifizierung und Bewertung der IROs die Makroebene berücksichtigt, einschließlich potenzieller systemischer Risiken, d. h. beispielsweise brancheninhärenter Risiken und Experteneinschätzungen.

Gemeinschaftlich genutzte biologische Ressourcen und Ökosysteme wurden in dem IRO-Assessment nicht ausdrücklich als eigenständiges Element behandelt, da sie nicht als relevant für die Wertschöpfungskette von Continental angesehen werden.

Das IRO-Assessment in Bezug auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme umfasste keine direkten Konsultationen mit betroffenen Gemeinschaften an bestimmten Standorten. Dennoch beinhaltet

der beschriebene Managementansatz in Bezug auf Entwaldung die Konsultation mit lokalen Stakeholdern und Gemeinschaften durch eine Brancheninitiative.

Continental berücksichtigte die Perspektive der potenziell betroffenen Gemeinschaften hinsichtlich biologischer Vielfalt und Ökosysteme durch Workshops mit Stellvertretern interner Funktionen, die deren Interessen repräsentierten. Die erhaltenen Informationen wurden bei der Entwicklung der jeweiligen Managementansätze, insbesondere für den eigenen Geschäftsbereich, berücksichtigt. Eine direkte Konsultation betroffener Gemeinschaften fand nicht statt.

Continental mitigiert negative Auswirkungen auf biologische Vielfalt und Ökosysteme wie in den jeweiligen Managementansätzen im Kapitel Biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4) beschrieben.

Continental hat Standorte in und in der Nähe von biodiversitätssensiblen Gebieten. In dem IRO-Assessment kam Continental zu dem Schluss, dass die Auswirkungen dieser Standorte auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme nicht wesentlich sind.

Im IRO-Assessment kam Continental zu dem Schluss, dass über die im Kapitel Biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4) beschriebenen Managementansätze hinaus keine spezifischen Korrekturmaßnahmen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt erforderlich sind.

### **Besonderheiten des IRO-Assessments in Bezug auf Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften**

Die Identifizierung und Bewertung potenzieller und tatsächlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften, insbesondere in Bezug auf Ressourcenzuflüsse, Ressourcenabflüsse und Abfälle in eigenem Geschäftsbereich von Continental, der Lieferkette und der nachgelagerten Wertschöpfungskette beinhaltete ein Screening von Standorten, in Bezug auf Abfall, und Geschäftsaktivitäten, u. a. in Bezug auf eingekaufte Produkte und Materialien, von Continental. Die Identifizierung und Bewertung berücksichtigte Informationen aus den jeweiligen Managementansätzen sowie den zugehörigen Kennzahlen.

Die Identifizierung und Bewertung wurden in die Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen gemäß der beschriebenen Methodik integriert.

Continental berücksichtigte die Perspektive der betroffenen Gemeinschaften hinsichtlich Ressourcennutzung und zirkulärem Wirtschaften durch Workshops mit Stellvertretern aus internen Funktionen, die deren Interessen repräsentierten. Die erhaltenen Informationen wurden bei der Entwicklung der jeweiligen Managementansätze, insbesondere für den eigenen Geschäftsbereich, berücksichtigt. Eine direkte Konsultation betroffener Gemeinschaften fand nicht statt.

### **Besonderheiten des IRO-Assessments in Bezug auf Geschäftsverhalten und Unternehmensführung**

Die Identifizierung und Bewertung potenzieller und tatsächlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Geschäftsverhalten beinhaltete insbesondere die Berücksichtigung der Arten von Geschäftsaktivitäten, Regionen, Branchen und Transaktionstypen von Continental sowie die jeweiligen Managementansätze und zugehörigen Kennzahlen.

## Governance

### Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane

Der Vorstand der Continental AG besteht aus sechs Mitgliedern und leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung im Unternehmensinteresse. Alle Mitglieder des Vorstands tragen die Verantwortung für die Unternehmensleitung gemeinsam. Ungeachtet dieses Grundsatzes der Gesamtverantwortung führt jedes einzelne Vorstandsmitglied das ihm übertragene Vorstandsressort in eigener Zuständigkeit. Innerhalb des Vorstands verantwortet das Vorstandsmitglied für Group Human Relations (Arbeitsdirektorin) und Group Sustainability das Thema Nachhaltigkeit. Der Vorstand wird beim Nachhaltigkeitsmanagement, der Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts und der Berichterstattung an den Aufsichtsrat von der Unternehmensfunktion Group Sustainability unterstützt.

Der Aufsichtsrat von Continental besteht aus 20 Mitgliedern und ist für die Bestellung der Vorstandsmitglieder sowie die Überwachung und Beratung des Vorstands bei der Leitung des Unternehmens verantwortlich. Dies umfasst insbesondere Themen rund um die Strategie, die Planung, die Geschäftsentwicklung, die Risikolage, das Risikomanagement, die Compliance und die Ordnungsmäßigkeit der Finanz- und Nachhaltigkeitsberichterstattung.

Weiterführende Informationen zu einzelnen Vorstandsmitgliedern und Aufsichtsratsmitgliedern sind auf unserer Internetseite zu finden.

Der Aufsichtsrat befasst sich regelmäßig mit Nachhaltigkeitsaspekten. Darüber hinaus hat dieser einen Arbeitskreis für Nachhaltigkeit eingerichtet, der sich regelmäßig mit den für Continental relevanten Nachhaltigkeitsaspekten befasst. Der Arbeitskreis besteht aus jeweils zwei Vertretern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer. Alle Mitglieder verfügen über relevante Fähigkeiten und Fachkenntnisse. Darüber hinaus werden die Nachhaltigkeitsberichterstattung, das nachhaltigkeitsbezogene Risikomanagement, das nachhaltigkeitsbezogene interne Kontrollsystem sowie das nachhaltigkeitsbezogene Compliance-Managementsystem regelmäßig im Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats behandelt.

Weiterführende Informationen zur Expertise der einzelnen Aufsichtsratsmitglieder sind in der Erklärung zur Unternehmensführung im Geschäftsbericht zu finden.

In Übereinstimmung mit der Empfehlung C.1 des Deutschen Corporate Governance Kodex hat der Aufsichtsrat Ziele für seine Zusammensetzung festgelegt und ein Kompetenzprofil entwickelt, das u. a. Nachhaltigkeitsaspekte, insbesondere in den Bereichen Umwelt und soziale Verantwortung, abdeckt.

Darüber hinaus bauen Vorstand und Aufsichtsrat nachhaltigkeitsbezogenes Fachwissen durch die regelmäßige Teilnahme an verschiedenen Austauschformaten zur Nachhaltigkeitsentwicklung in ihrem Verantwortungsbereich und durch die enge Abstimmung mit Nachhaltigkeitsexperten innerhalb und außerhalb der Organisation auf.

Durch diesen kontinuierlichen Austausch über Nachhaltigkeitsaspekte sind die Fähigkeiten und Fachkenntnisse der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane angemessen, um wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen zu steuern.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats decken gemeinschaftlich alle Fähigkeiten, Kenntnisse und Erfahrungen ab, die im Hinblick auf die Geschäftsaktivitäten von Continental als wesentlich erachtet werden. Hierzu gehören insbesondere:

- › Unternehmensführung,
- › Branchen- und unternehmensspezifische Erfahrung,
- › Internationale Erfahrung,
- › Nachhaltigkeit,
- › Risikomanagement und Berichterstattung.

Darüber hinaus ermöglicht das Unternehmen neu gewählten Aufsichtsratsmitgliedern einen umfassenden Überblick über die Produkte und Technologien des Unternehmens sowie über Finanzen, Controlling, Corporate Governance und Nachhaltigkeit bei Continental.

Alle Vorstandsmitglieder verfügen über Erfahrungen, die für die Geschäftsfelder, Produkte und geografischen Standorte von Continental relevant sind, sowie über weitere, für ihre Verantwortlichkeiten relevante Expertise. Diese Kriterien sind u. a. auch Teil der internen Nachfolgeplanung für Führungspositionen.

### Kennzahlen: Zusammensetzung und Vielfalt

Zusammensetzung der Leitungs- und Aufsichtsorgane	2024
Anzahl der geschäftsführenden Mitglieder (zum 31.12.)	6
Anzahl der nicht geschäftsführenden Mitglieder (zum 31.12.)	20

#### Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

- Leitungs- und Aufsichtsorgane sind der Aufsichtsrat und der Vorstand der Continental AG.
- Die Zusammensetzungen der Leitungs- und Aufsichtsorgane per 31.12.2024 werden berücksichtigt.
- Geschäftsführende Mitglieder von Continental sind die Vorstände. Nicht geschäftsführende Mitglieder sind die Aufsichtsräte.

Der Aufsichtsrat setzt sich nach Maßgabe des Mitbestimmungsgesetzes und der Satzung der Gesellschaft aus 20 Mitgliedern zusammen. Die eine Hälfte wird von den Aktionärinnen und Aktionären in der Hauptversammlung einzeln gewählt (Anteilseignervertreter), die andere von den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern der Continental AG und der von ihr abhängigen deutschen Konzernunternehmen (Arbeitnehmervertreter). Von den zehn Arbeitnehmervertretern sind drei Mitglieder Vertreter von Gewerkschaften (zwei Vertreter der IG Metall und ein Vertreter der IGBCE).

<b>Geschlechterverteilung in Leitungs- und Aufsichtsorganen (zum 31.12.), in %</b>		<b>2024</b>
Weiblich		27
Männlich		73
<b>Gesamt</b>		<b>100</b>

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Leitungs- und Aufsichtsorgane sind der Aufsichtsrat und der Vorstand der Continental AG.
- Die Geschlechterverteilung des Vorstands basiert auf den eigens dokumentierten Angaben in den Systemen von Continental. Diese Angaben stellen damit den Kenntnisstand von Continental dar unter Berücksichtigung von lokaler Gesetzgebung und Mitbestimmung.
- Die Geschlechterverteilung des Aufsichtsrats basiert auf den eigenen Angaben im Lebenslauf, die auf der Internetseite von Continental veröffentlicht sind.
- Das Verhältnis von weiblichen zu männlichen Mitgliedern der Leitungs- und Aufsichtsorgane beträgt 7 zu 19.

<b>Unabhängige Mitglieder im Aufsichtsrat</b>		<b>2024</b>
Unabhängige Mitglieder im Aufsichtsrat von Continental (zum 31.12.), in %		100

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Die Unabhängigkeit eines Aufsichtsratsmitglieds wird im Einklang mit dem Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) definiert.
- Unter Berücksichtigung der Eigentümerstruktur ist ein Aufsichtsratsmitglied im Sinne dieser Kennzahl als unabhängig anzusehen, wenn es unabhängig von der Gesellschaft und deren Vorstand ist. Gemäß DCGK müssen ausschließlich Anteilseignervertreter ihre Unabhängigkeit nachweisen. Folglich sind in dieser Metrik nur die Anteilseignervertreter berücksichtigt.

**Zuständigkeiten und Rollen**

Die Aufsicht über Nachhaltigkeit wird in einem gestaffelten Ansatz durch regelmäßige Sitzungen mit festgelegter Tagesordnung und ggf. Beschlussfassung in folgender Weise ausgeübt:

- › Die Aufsicht über Group Sustainability und die operative Nachhaltigkeitsgovernance wird durch das Sustainability Steering Committee ausgeübt.
- › Die Aufsicht über das Sustainability Steering Committee wird vom Vorstand ausgeübt.
- › Die Aufsicht über den Vorstand wird vom Aufsichtsrat ausgeübt.

Group Sustainability berichtet direkt an das Vorstandsmitglied für Group Human Relations (Arbeitsdirektorin) und Group Sustainability.

Die oberste Verantwortung für die Steuerung, Überwachung und Aufsicht von Auswirkungen, Risiken und Chancen im Bereich Nachhaltigkeit liegt beim Vorstand, der die operativen Aufgaben an Group Sustainability delegiert.

Das Nachhaltigkeitsmanagement im Continental-Konzern wird durch eine eigene Nachhaltigkeitsrichtlinie geregelt. Für die Überwachung der Auswirkungen, Risiken und Chancen von Continental sind sieben Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane zuständig:

- › **Aufsichtsrat:** Der Aufsichtsrat ist für die Überwachung der Integration von Nachhaltigkeitsaspekten in die Unternehmensstrategie und -planung zuständig. Dies umfasst die Zusammensetzung des Vorstands (einschließlich der Verantwortung für Nachhaltigkeit), die Integration von Nachhaltigkeit in das Vergütungssystem des Vorstands sowie die Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung.
- › **Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats:** Der Prüfungsausschuss befasst sich in Bezug auf Nachhaltigkeit mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses einschließlich der Prozesse zur Nachhaltigkeitsberichterstattung.
- › **Arbeitskreis für Nachhaltigkeit des Aufsichtsrats:** Der vom Aufsichtsrat eingerichtete Arbeitskreis Nachhaltigkeit befasst sich mit für Continental relevanten Nachhaltigkeitsthemen. Dem Arbeitskreis gehören zwei Vertreter der Anteilseigner und zwei Vertreter der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer an.
- › **Vorstand:** Der Vorstand der Continental AG trägt die Gesamtverantwortung für Nachhaltigkeit. Wichtige strategische Nachhaltigkeitsentscheidungen mit signifikanter Konzernrelevanz müssen vom Vorstand getroffen werden, ebenso wie die regelmäßige Überprüfung und ggf. Aktualisierung von Nachhaltigkeitsambitionen durch systematische Berücksichtigung nachhaltigkeitsbezogener Auswirkungen, Risiken und Chancen.
- › **Chief Sustainability Officer:** Innerhalb des Vorstands übernimmt das Vorstandsmitglied für Group Human Relations (Arbeitsdirektorin) und Group Sustainability die Rolle als Chief Sustainability Officer (CSO).
- › **Sustainability Steering Committee:** Das vom Vorstand eingerichtete Sustainability Steering Committee übernimmt die Rolle als primäres Steuerungs- und Entscheidungsgremium für Nachhaltigkeit auf Konzernebene. Diese Verantwortung umfasst u. a.:
  - › Überprüfung und Bestätigung der Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen,
  - › Festlegung der konzernweiten Nachhaltigkeitsstrategie, der öffentlichen Nachhaltigkeitsziele und der entsprechenden Kernmaßnahmen,
  - › Festlegung konzernweiter Nachhaltigkeitskennzahlen über die gesetzlichen Anforderungen hinaus.
- › **Group Sustainability:** Group Sustainability trägt die operative Verantwortung für den Nachhaltigkeitsrahmen auf Konzernebene in enger Zusammenarbeit mit anderen Funktionen. Die Hauptaufgaben konzentrieren sich auf die Einhaltung von Nachhaltigkeitsvorschriften, Governance und Berichterstattung, einschließlich des IRO-Assessments.

Weitere Rollen in Bezug auf Nachhaltigkeit werden durch den Rahmen für die Nachhaltigkeitsgovernance festgelegt, z. B. auf Unternehmensbereichsebene.

Die folgenden Dokumente regeln die Aufgaben und Zuständigkeiten in Bezug auf nachhaltigkeitsbezogene Themen, einschließlich Auswirkungen, Risiken und Chancen. Die meisten der Dokumente sind dabei nicht nachhaltigkeitspezifisch, aber für die Steuerung von Nachhaltigkeit relevant:

- › Satzung der Continental AG
- › Aktiengesetz (u. a. bezüglich Aufgaben, Verfassung und Sorgfaltspflichten von Vorstand und Aufsichtsrat)
- › Geschäftsordnung des Vorstands (u. a. in der Anlage des Geschäftsverteilungsplans bezüglich Verantwortungsbereiche der Vorstandsmitglieder, einschließlich Nachhaltigkeit)
- › Geschäftsordnung des Aufsichtsrats (innere Ordnung des Aufsichtsrats insbesondere die Berichterstattung des Vorstands in Nachhaltigkeitsfragen gegenüber dem Aufsichtsrat)
- › Continental-Nachhaltigkeitsrichtlinie (bezüglich Nachhaltigkeitsgovernance innerhalb des Continental-Konzerns)

Nachhaltigkeitsziele werden festgelegt, um wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen zu adressieren und um die Nachhaltigkeitsambition von Continental zu erreichen. Das Sustainability Steering Committee beschließt öffentliche Nachhaltigkeitsziele auf Konzernebene und mit Konzernbezug.

Die Verantwortung des Sustainability Steering Committee umfasst auch die Änderung von Zielen.

Die öffentlichen Nachhaltigkeitsziele werden zusammen mit den Kernmaßnahmen und den entsprechenden Kennzahlen zur Messung der Umsetzungsfortschritte festgelegt und beschlossen. Die Kennzahlen werden in der Nachhaltigkeitsberichterstattung berichtet und regelmäßig vom Sustainability Steering Committee überwacht.

#### **Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten bei der unternehmerischen Aufsicht**

Group Sustainability hat die Aufgabe, die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane regelmäßig angemessen über die Ergebnisse

der Bewertung der Nachhaltigkeits-IROs und ihre entsprechenden Auswirkungen gemäß der beschriebenen Governancestruktur zu informieren.

Die Unternehmensstrategie und die Risikominimierungsmaßnahmen von Continental sind auf die identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen abgestimmt, wie in den jeweiligen Managementansätzen beschrieben. Soweit relevant, werden in den strategischen Prozessen Abwägungen zwischen verschiedenen Auswirkungen, Risiken und Chancen berücksichtigt.

Das Sustainability Steering Committee, der Prüfungsausschuss und der Arbeitskreis für Nachhaltigkeit des Aufsichtsrats befassen sich in regelmäßigen Sitzungen mit Nachhaltigkeitsaspekten. Die Methodik sowie die Ergebnisse des IRO-Assessments wurden insbesondere dem Sustainability Steering Committee, dem Arbeitskreis Nachhaltigkeit des Aufsichtsrats sowie dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats vorgestellt. Darüber hinaus hat das Sustainability Steering Committee in seiner Sitzung im Februar 2025 die Ergebnisse des IRO-Assessments formell bestätigt.

Das Sustainability Steering Committee besteht aus dem gesamten Vorstand, Group Sustainability und weiteren Funktionen auf Konzern- und Unternehmensbereichsebene. Der Prüfungsausschuss und der Arbeitskreis für Nachhaltigkeit werden von der CSO und Group Sustainability über Nachhaltigkeitsthemen informiert.

Im Jahr 2024 fanden jeweils vier Sitzungen des Sustainability Steering Committee und des Arbeitskreises für Nachhaltigkeit statt. Der Prüfungsausschuss befasste sich in drei Sitzungen mit Nachhaltigkeitsthemen. Auch außerhalb von formellen Sitzungen steht Group Sustainability im engen Austausch mit allen Gremien.

Alle wesentlichen IROs wurden dem Sustainability Steering Committee, dem Prüfungsausschuss sowie dem Arbeitskreis für Nachhaltigkeit vorgestellt. Insbesondere der Arbeitskreis war in zwei Sitzungen aktiv an dem IRO-Assessment beteiligt.



## Strategie

### Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette

#### Kernelemente der Gesamtstrategie im Hinblick auf Nachhaltigkeit

Im Jahr 2020 wurde die Strategie von Continental weiterentwickelt. Dabei wurden die Organisationsstruktur und die Steuerungsprozesse systematisch auf drei strategische Säulen ausgerichtet:

- › Stärkung der operativen Leistungsfähigkeit,
- › Differenzierung des Portfolios,
- › Konsequentes Nutzen von Chancen.

Nachhaltigkeit ist in der Strategie allgemein sowie in der Säule „Konsequentes Nutzen von Chancen“ verankert und bildet ein zentrales Element der strategischen Ausrichtung, sichere, intelligente und nachhaltige Lösungen anzubieten. Zudem ist Nachhaltigkeit wesentlicher Bestandteil der Continental-Vision: CREATING VALUE FOR A BETTER TOMORROW. Damit ist Nachhaltigkeit ein entscheidender Faktor für unser Wertschöpfungsparadigma. Als solches spiegelt es sich in den Strategien der Unternehmensbereiche von Continental wider und wirkt sich folglich auf die Geschäftsmodelle von Continental und die Wertschöpfungskette aus.

Alle wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen werden im strategischen Rahmenwerk von Continental berücksichtigt. Die jeweiligen Elemente der Strategie umfassen insbesondere auch die Zielsetzungen der Managementansätze, wie sie in den jeweiligen themenbezogenen Kapiteln beschrieben sind. Soweit relevant, sind die Hauptherausforderungen von Continental Teil der detaillierten Beschreibungen von Auswirkungen, Risiken und Chancen. Kritische Lösungen oder Projekte werden entweder durch Managementansätze, spezifische Kennzahlen, Ziele oder Kernmaßnahmen adressiert.

In unserer Konzern-Nachhaltigkeitsambition ist beschrieben, wie Continental den Wandel in den relevanten Themenfeldern mit Blick auf Nachhaltigkeit gestalten will, um negative Auswirkungen zu mindern, positive Auswirkungen zu verstärken, Risiken zu senken und Chancen zu ergreifen. Die übergeordnete Ambition umfasst konkrete Ambitionen für:

- › Klimaneutralität entlang der gesamten Wertschöpfungskette,
- › Emissionsfreie Mobilität und Industrie,
- › Zirkuläres Wirtschaften,
- › Verantwortungsvolle Wertschöpfungskette.

Darüber hinaus definiert sie acht Fundamente der Nachhaltigkeit, die das Rückgrat unseres Nachhaltigkeitsmanagements bilden. Dazu gehören beispielsweise gute Arbeitsbedingungen und eine nachhaltige Managementpraxis.

Die vier Ambitionen gelten für den gesamten Continental-Konzern und adressieren teilweise auch Teile der Wertschöpfungskette. Konkrete Zielsetzungen, Ambitionen und öffentliche Nachhaltigkeitsziele sind in den jeweiligen themenbezogenen Kapiteln beschrieben.

#### Beschreibung des Geschäftsmodells und der Wertschöpfungskette

Continental bietet ein breites Produktportfolio, insbesondere für Fahrzeuge und Industrie.

Der Unternehmensbereich Automotive umfasst Technologien für Sicherheits-, Brems-, Fahrwerk- sowie Bewegungs- und Bewegungskontrollsysteme. Innovative Lösungen für das assistierte und automatisierte Fahren, Anzeige- und Bedientechnologien sowie Kamera-lösungen für den Innenraum gehören ebenso zum Portfolio wie intelligente Informations- und Kommunikationstechnik rund um Mobilitätsdienstleistungen für Flottenbetreiber und Nutzfahrzeughersteller. Umfassende Aktivitäten rund um Fahrzeugvernetzung, -architektur und -elektronik bis hin zu Hochleistungscomputern und Softwarelösungen ergänzen das Angebot.

Der Unternehmensbereich Tires steht mit seinem Premiumportfolio im Pkw-, Lkw-, Bus-, Zweirad- und Spezialreifensegment für innovative Reifenlösungen. Intelligente Produkte und Services rund um den Reifen sowie zur Förderung von Nachhaltigkeit runden das Angebot ab. Für den Fachhandel und Flottenmanager bietet Tires digitale Reifenüberwachungs- und -managementsysteme sowie weitere Dienstleistungen an, die Flotten mobil halten und deren Effizienz erhöhen. Mit seinen Reifen leistet der Unternehmensbereich einen Beitrag zu sicherer, effizienter und umweltfreundlicher Mobilität.

Der Unternehmensbereich ContiTech erstellt dank seiner Materialkompetenz Lösungen für industrielle Anwendungen aus Kautschuk, Metall und Gewebe. Das breite Portfolio aus Schläuchen, Förderbändern, Luftfedern und Antriebsriemen ist ausgelegt für die teilweise herausfordernden Einsatzbedingungen im industriellen Umfeld. Gleichzeitig bietet ContiTech optisch wie haptisch ansprechende Oberflächenmaterialien für Innenräume in Häusern und Fahrzeugen an. Die industriellen Wachstumsfelder von ContiTech liegen v. a. in den Bereichen Energie-, Bergbau-, Land- und Bauwirtschaft sowie Ex- und Interior Design.

Der Unternehmensbereich Contract Manufacturing bündelt die Auftragsfertigung von Produkten von Continental-Gesellschaften für die Schaeffler Gruppe bzw. Vitesco Technologies (bis zu dem Zusammenschluss am 1. Oktober 2024). Die Auftragsfertigung ist nicht auf Dauer angelegt; vielmehr wird die operative Trennung der Produktion weiterhin vorangetrieben und das Volumen der Auftragsfertigung reduziert.

Die Automobilindustrie ist gemessen am Umsatz die wichtigste Kundengruppe von Continental. Im Unternehmensbereich Tires entfällt der größte Geschäftsanteil auf den Verkauf an Händler und Endverbraucher. Der Unternehmensbereich ContiTech bedient darüber hinaus einen diversifizierten Kundenstamm, der z. B. Landwirtschaft, Bergbau und Innenausstattung umfasst. Weiterführende Informationen zur Verteilung des Umsatzes finden sich im Konzernabschluss im Kapitel 6 des Konzernanhangs und weiterführende Informationen zu den Unternehmensbereichen im Kapitel Entwicklung der Unternehmensbereiche in diesem Lagebericht.

Continental will mit ihren Produkten zum Erfolg der Kunden beitragen und einen positiven Einfluss auf die Gesellschaft als Ganzes haben. Die erwarteten Vorteile für Kunden und andere Interessenträger werden in den jeweiligen Auswirkungen beschrieben. Die Investoren profitieren von den Tätigkeiten der Continental als börsennotiertes Unternehmen durch die Gesamttrendite.

Continental verarbeitet eine breite Palette an Rohstoffen und Halbfabrikaten, darunter elektronische und elektromechanische Komponenten, mechanische Komponenten, Naturkautschuk und ölba-sierte Chemikalien sowie Synthetikautschuk und Industrieruß. Diese werden von einer diversifizierten globalen Lieferantenbasis beschafft. Zu der tieferen Lieferkette, den indirekten Lieferanten, von Continental gehört die entsprechende vorgelagerte Wertschöpfungskette dieser globalen Lieferantenbasis, z. B. bis hinunter zu Kautschukfarmen und Erzminen.

Ein großer Anteil der Geschäfte von Continental entfällt auf Geschäftskunden. In diesen Geschäften ist Continental sowohl direkter als auch indirekter Zulieferer in Märkten mit marktbeherrschenden Akteuren, insbesondere im Automobilssektor. Gleichzeitig besteht die Lieferkette sowohl aus kleinen Lieferanten als auch aus großen Unternehmen mit marktbeherrschender Stellung.

Das IRO-Assessment, die Beschreibungen der Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie die zugehörigen Managementansätze berücksichtigen die relevanten Aspekte der Wertschöpfungskette von Continental einschließlich der relevanten Produktgruppen, Märkte und Kundengruppen.

Continental ist mit seinen Geschäftsaktivitäten in verschiedenen Regionen der Welt vertreten:

<b>Eigene Mitarbeitende (zum 31.12.)</b>	<b>2024</b>
Deutschland	38.910
Europa ohne Deutschland	64.060
Nordamerika	33.893
Asien-Pazifik	37.412
Übrige Länder	9.083
<b>Gesamtzahl eigene Mitarbeitende</b>	<b>183.358</b>

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag per 31.12.2024. Praktikanten, Auszubildende und Leiharbeiter sind nicht berücksichtigt.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns.

## Erklärung zur Sorgfaltspflicht

Details zu den einzelnen Elementen der Umsetzung von Sorgfaltspflichten sind in den jeweiligen themenbezogenen Kapiteln beschrieben.

Die nachfolgende Tabelle erläutert, wie die Hauptelemente und -schritte des Prozesses zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht gemäß der Beschreibung in ESRS 1, Abschnitt 4, in diesen Nachhaltigkeitsbericht eingeflossen sind.

Kernelemente der Sorgfaltspflicht	Abschnitte in diesem Nachhaltigkeitsbericht
a) Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	<p>Nachhaltigkeit wird in die Governance, die Strategie und das Geschäftsmodell von Continental entsprechend einer systematischen Nachhaltigkeits-Governance integriert.</p> <p>Einzelheiten sind insbesondere zu finden unter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› Governance: Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten bei der unternehmerischen Aufsicht</li> <li>› Strategie: Kernelemente der Gesamtstrategie im Hinblick auf Nachhaltigkeit</li> <li>› Strategie: Nachhaltigkeitsbezogene Leistung in Anreizsystemen</li> <li>› sowie in den Managementansätzen in den themenbezogenen Kapiteln</li> </ul>
b) Einbindung betroffener Interessenträger in alle wichtigen Schritte der Sorgfaltspflicht	<p>Continental steht im fortlaufenden Austausch mit relevanten Stakeholdern über verschiedene Kanäle. Die Ansichten und Interessen der betroffenen Stakeholder wurden in dem IRO-Assessment berücksichtigt.</p> <p>Einzelheiten sind insbesondere zu finden unter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› Verfahren zur Ermittlung und Bewertung wesentlicher IRO</li> <li>› Stakeholder und Einbindung von Stakeholdern</li> <li>› sowie in den Managementansätzen in den themenbezogenen Kapiteln</li> </ul>
c) Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen	<p>Continental hat wesentliche tatsächliche und potenzielle negative Auswirkungen ermittelt. Die Methodik der Bewertung ist beschrieben unter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› Verfahren zur Ermittlung und Bewertung wesentlicher IRO</li> </ul> <p>Die entsprechenden Ergebnisse sind zu finden unter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen - Details</li> <li>› sowie in den beschriebenen Auswirkungen in den themenbezogenen Kapiteln</li> </ul>
d) Maßnahmen gegen diese negativen Auswirkungen	<p>Die Ergebnisse des IRO-Assessments sind in die Entscheidungsfindung durch die allgemeine Nachhaltigkeits-Governance sowie in die entsprechenden Managementansätze eingeflossen.</p> <p>Einzelheiten sind insbesondere zu finden unter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› Governance: Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten bei der unternehmerischen Aufsicht</li> <li>› Strategie: Kernelemente der Gesamtstrategie im Hinblick auf Nachhaltigkeit</li> <li>› sowie in den Managementansätzen in den themenbezogenen Kapiteln</li> </ul>
e) Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation	<p>Continental überwacht die Wirksamkeit der entsprechenden Managementansätze mit speziellen Prozessen</p> <p>Einzelheiten sind insbesondere zu finden unter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› Governance: Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten bei der unternehmerischen Aufsicht</li> <li>› Strategie: Kernelemente der Gesamtstrategie im Hinblick auf Nachhaltigkeit</li> <li>› Strategie: Nachhaltigkeitsbezogene Leistung in Anreizsystemen</li> <li>› sowie in den Managementansätzen in den themenbezogenen Kapiteln</li> </ul> <p>Darüber hinaus hat Continental öffentliche Nachhaltigkeitsziele im Hinblick auf Klimawandel, Zirkularität sowie die eigene Belegschaft festgelegt.</p> <p>Einzelheiten zu Zielen und Zielüberwachung sind zu finden unter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› Ziele in Bezug auf Klimawandel</li> <li>› Ziele in Bezug auf Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften</li> <li>› Ziele in Bezug auf die eigene Belegschaft</li> </ul>

## Nachhaltigkeitsbezogene Leistung in Anreizsystemen

Der Vorstand, Senior Executives und Executives weltweit werden an dem Fortschritt bestimmter Nachhaltigkeitskennzahlen gemessen. Die langfristigen Vergütungskomponenten (Long Term Incentive, LTI) sind u. a. an Nachhaltigkeitsaspekte geknüpft. Darüber hinaus kann auch die kurzfristige Vergütung (Short Term Incentive, STI) Nachhaltigkeitsaspekte enthalten. Für 2024 wurde eine Nachhaltigkeitskennzahl in den STI aufgenommen. Die LTI- und STI-Pläne werden jährlich aktualisiert.

Die nachhaltigkeitsbezogenen Komponenten sind in die allgemeinen Vergütungssysteme integriert.

Aufgrund der Art der langfristigen Anreize gibt es bei Continental zwei Vergütungssysteme für den LTI. 2024 wurde eine neue LTI-Struktur eingeführt. Die ersten Auszahlungen im Rahmen des neuen Modells erfolgen im Jahr 2028 für den Vorstand und im Jahr 2027 für Senior Executives und Executives.

In der LTI-Struktur sind ab 2024 20 % des LTI an Nachhaltigkeitsaspekte gekoppelt, die auf für jeden Plan definierten und gleichgewichteten Kennzahlen mit spezifischen Schwellenwerten für das jeweilige Zieljahr des LTI-Plans basieren. Für den Plan werden die Kennzahlenwerte zum Ende der Laufzeit an den festgelegten Schwellenwerten gemessen. Die Bandbreite der Zielerreichung beträgt 0 % bis 200 %. Die drei im Plan mit dem Startjahr 2024 enthaltenen Nachhaltigkeitskennzahlen sind die eigenen Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Emissionen, die Abfallverwertungsquote sowie der Anteil von Frauen in Führungspositionen.

In den STI für 2024 wurde die Kennzahl zum OUR-BASICS-Live-Index „Wahrgenommene Integrität“ integriert.

Die LTI-Struktur für LTI-Pläne, mit den Startjahren von 2020 bis 2023, basiert auf dem relativen Total Shareholder Return (relativer TSR) als wesentliches Leistungskriterium. Die Performance des TSR wird mit einem Nachhaltigkeitsfaktor multipliziert, der sich aus bis zu sechs Nachhaltigkeitskennzahlen zusammensetzt. Für jeden Plan und jede Kennzahl wurden Schwellenwerte festgelegt. Für die Berechnung des Nachhaltigkeitsfaktors für den Vorstand wird zu dem Ausgangsfaktor 0,7 für jeden erreichten Schwellenwert ein Wert addiert, der sich aus 0,6 geteilt durch die Anzahl der verwendeten Kennzahlen ergibt. Der Nachhaltigkeitsfaktor beträgt maximal 1,3. Die Werte sind für Senior Executives und Executives leicht angepasst. Der LTI-Plan 2020 bis 2023 umfasste beispielsweise die Kennzahlen der eigenen Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Emissionen, der Abfallverwertungsquote, der Unfallhäufigkeit, des Frauenanteils in Führungspositionen, des Krankenstands sowie des OUR-BASICS-Live-Index „Nachhaltiges Engagement“.

Sowohl in beiden LTI-Strukturen als auch im STI wird die Erreichung der Nachhaltigkeitsleistung für alle Vorstandsmitglieder sowie für Senior Executives und Executives auf Basis des gesamten Continental-Konzerns gemessen.

Weiterführende Einzelheiten zum Vergütungssystem sind im Vergütungsbericht auf unserer Internetseite in der Rubrik Unternehmen/Corporate Governance/Vorstand verfügbar.

Im Rahmen der LTI-Programme bezieht sich die Kennzahl der eigenen Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Emissionen auf die jeweiligen Auswirkungen, Risiken und Ziele, wie sie im Kapitel Klimawandel (ESRS E1) beschrieben sind. Die Kennzahl zu Frauen in Führungspositionen bezieht sich auf die entsprechenden Auswirkungen, Risiken und Ziele, wie sie im Kapitel Eigene Belegschaft (ESRS S1) beschrieben sind. Die Schwellenwerte der anderen Kennzahlen wurden aus den Ambitionen, den Managementansätzen oder vergleichbaren Referenzen abgeleitet.

Mit dem aktuellen Vergütungssystem hat Continental die Nachhaltigkeitsleistung in die Vergütung von Vorstand, Senior Executives und Executives integriert.

Angesichts der Struktur der LTI-Pläne und insbesondere der Tatsache, dass das System mit Startjahren vor 2024 einen Multiplikator verwendete, kann der Anteil der variablen Vergütung, der von nachhaltigkeitsbezogenen Zielen und Auswirkungen abhängt, nicht in einer Zahl ausgedrückt werden, sondern nur in den jeweiligen Auszahlungsjahren berechnet werden.

Die Zuständigkeit für die Bestätigung und Aktualisierung der Bedingungen der Anreizsysteme (inkl. der verwendeten Nachhaltigkeitskennzahlen sowie Ziel- und Schwellenwerte) für den Vorstand liegt beim Aufsichtsrat. Das Vergütungssystem für den Vorstand wird von der Hauptversammlung freigegeben. Das System für Senior Executives und Executives wird vom Vorstand bestätigt.

Durch die LTI-Struktur des Plans 2020-2023, mit einem Nachhaltigkeitsfaktor als Multiplikator der Performance des TSR, liegt der Prozentsatz der anerkannten Vorstandsvergütung, der an eine klimabezogene Gegenleistung gekoppelt ist, im Geschäftsjahr 2024 bei 0 %. Dieser Effekt ergibt sich aus der Performance des TSR. Weiterführende Informationen finden sich im Vergütungsbericht 2023, welcher für die Auszahlung im Jahr 2024 relevant ist.

## Internes Kontrollsystem für Nachhaltigkeitsberichterstattung

Im Berichtsjahr wurde damit begonnen ein spezifisches Internes Kontrollsystem (IKS) für die Nachhaltigkeitsberichterstattung aufzubauen und schrittweise zu erweitern. Wesentliches Ziel des Systems ist es, sicherzustellen, dass Prozessrisiken bei der Umsetzung der Nachhaltigkeitsberichterstattung in einem systematischen Prozess identifiziert, dokumentiert und gemindert werden. Das IKS der Nachhaltigkeitsberichterstattung ist Teil des übergreifenden internen Kontrollsystems von Continental und hat mehrere Schnittstellen zu allgemeinen IKS-Prozessen sowie zu funktionsspezifischen IKS-Prozessen.

Das IKS für die Nachhaltigkeitsberichterstattung konzentriert sich auf die öffentliche jährliche Berichterstattung im Geschäftsbericht von Continental und hier insbesondere auf den Nachhaltigkeitsbericht. Es umfasst eine Reihe definierter Ziele, ein spezielles Kontrollumfeld auf der Grundlage der allgemeinen Nachhaltigkeitssteuerung, eine Bewertung der prozessinhärenten Risiken, Mitigations- und Kontrollprozesse für prozessinhärente Risiken, Dokumentation und Kommunikation sowie Überprüfungen und Aufsicht. Darüber hinaus basiert die Nachhaltigkeitsberichterstattung selbst auf dokumentierten Prozessen.

Die prozessinhärenten Risiken werden jährlich von Group Sustainability bewertet. Bei der Bewertung werden einschlägige externe Quellen (z. B. spezifische Leitlinien), Ergebnisse interner und externer Prüfungen/Bestätigungen, eigene Bewertungen, eine Konsultation interner Interessenträger sowie allgemeines Feedback berücksichtigt. Bei

der Bewertung werden die Risiken nach Schwere und Wahrscheinlichkeit eingestuft und die Schlüsselrisiken auf der Grundlage dieser Einstufung nach Prioritäten geordnet.

Die wichtigsten Prozessrisiken, die für die Nachhaltigkeitsberichterstattung für das Geschäftsjahr 2024 identifiziert wurden, beziehen sich insbesondere auf die Vollständigkeit, die Auslegung der Anforderungen und die Konsistenz der gesamten Berichterstattung sowie auf Ressourcenbeschränkungen.

Die Mitigations- und Kontrollstrategie wird durch die Bewertung der prozesseigenen Risiken geleitet. Diese Mitigation und Kontrollen umfassen aufsichtliche, zentrale und dezentrale sowie sonstige Mitigation und Kontrollen. Die ermittelten Schlüsselrisiken werden in erster Linie durch zentrale Mitigation und Kontrollen angegangen.

Die Aufsicht über das IKS ist in einem gestaffelten Ansatz konzipiert. Die Überprüfung des IKS ist in den speziellen Überprüfungsprozess für die Nachhaltigkeitsberichterstattung integriert. Im Rahmen des gesamten internen Kontrollsystems werden weitere Überprüfungen und Überwachungen durchgeführt, u. a. durch die interne Revision.

Verbesserungspotenziale und Handlungsbedarf sowie relevante Erkenntnisse werden von Group Sustainability an die für Nachhaltigkeit relevanten Gremien, insbesondere das Sustainability Steering Committee sowie den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats, berichtet.

# Nachhaltigkeitsbericht - Umweltinformationen

## Angaben nach EU-Taxonomie-Verordnung

Die EU-Taxonomie ist ein Klassifizierungssystem zur Bestimmung nachhaltiger Geschäftstätigkeiten in der Realwirtschaft. Bei den folgenden Angaben handelt es sich um die Pflichtangaben des

Continental-Konzerns nach Art. 8 EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852.

### Spezielle Hinweise zur Umsetzung der Offenlegungsvorschriften nach EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852

Im Einklang mit der EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852, des Klimarechtsakts (EU) 2021/2139 und dem Umweltrechtsakts (EU) 2023/2486 müssen Unternehmen Informationen über die Taxonomiefähigkeit und -konformität ihrer Tätigkeiten im Hinblick auf die folgenden Umweltziele vorlegen:

- > Klimaschutz
- > Anpassung an den Klimawandel
- > Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- > Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- > Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- > Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Durch die delegierte Verordnung zur Änderung des Klimarechtsakts (EU) 2023/2485, der zeitgleich mit dem Umweltrechtsakt (EU) 2023/2486 veröffentlicht wurde, wurde der Klimarechtsakt angepasst. Neben Anpassungen in Bezug auf bestehende Tätigkeiten zu den beiden Klimazielen wurden neue Wirtschaftstätigkeiten aufgenommen. Dies betrifft u. a. die beiden Geschäftstätigkeiten der Kategorie 3.18 (Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten) und der Kategorie 3.19 (Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten). Darüber hinaus hat die EU-Kommission - im Erwägungsgrund 10 der delegierten Verordnung (EU) 2023/2485 (zur Änderung der delegierten Verordnung (EU) 2021/2139) explizit klargestellt, dass es sich bei der Tätigkeit der Reifenherstellung aufgrund ihres Potentials zur Minderung der Treibhausgasemissionen

im Verkehrssektor um eine taxonomiefähige Tätigkeit handelt, die aktuell der Kategorie 3.6 (Herstellung anderer CO<sub>2</sub>-armer Technologien) zuzuordnen ist.

Im Jahr 2024 gab es keine Änderungen an der EU-Taxonomie und den verbundenen delegierten Rechtsakten. Die von der Europäischen Kommission veröffentlichten Antworten auf häufig gestellte Fragen beeinflussten die Auslegung der Berichtspflichten durch Continental in Bezug auf die für das Unternehmen relevanten wirtschaftlichen Aktivitäten nicht. Folglich ist die Berichterstattung nach der EU-Taxonomie für Continental weiterhin mit Unsicherheiten verbunden.

Diese sind vor allem darauf zurückzuführen, dass weiterhin unklare und unpräzise Formulierungen in den Regulierungen und Erklärungen bestehen. Diese beziehen sich auf die Ermittlung der Taxonomiefähigkeit und insbesondere der Taxonomiekonformität sowie die Berechnungen der Kennzahlen Umsatz, Investitionen und Betriebsausgaben im Hinblick auf die für Continental relevanten Wirtschaftstätigkeiten.

Infolgedessen lassen diese Verordnungen und Hinweise aus Sicht von Continental weiterhin Interpretationsspielraum zu.

Bei der Auslegung der Verordnung berücksichtigt Continental neben den offiziell veröffentlichten Dokumenten auch die Stellungnahmen von Branchenverbänden der Zulieferer- und Automobilindustrie sowie inoffizielle Einschätzungen verschiedener Experten.

## Taxonomiefähige Geschäftstätigkeiten

Im Berichtsjahr 2024 folgte Continental bei der Bewertung der Taxonomiefähigkeit der gleichen Methodik wie im Vorjahr.

Im Berichtsjahr 2024 ordneten wir wie im Vorjahr alle Geschäftstätigkeiten zur Herstellung von Automobil- und Mobilitätssystemen und -komponenten für Straßenfahrzeuge mit Ausnahme von Reifen, auch über die Komponenten für Fahrzeuge ohne Antriebsemissionen hinaus, der Kategorie 3.18 zu. Nach Auffassung von Continental ist die Herstellung sämtlicher Komponenten unabhängig von der Antriebsart für alle Fahrzeuge der in der Kategorie aufgeführten Fahrzeugklassen taxonomiefähig. Diese Einordnung ergibt sich aus Sicht von Continental daraus, dass die Benennung der Tätigkeit keine Einschränkungen von Komponenten etwa in Bezug auf Funktion oder Antriebsart beinhaltet und die entsprechenden Komponenten, Bauteile und Systeme für die Nutzung in Straßenfahrzeugen vorgesehen sind. Das in der Beschreibung der Tätigkeit 3.18 enthaltene Qualifizierungsmerkmal (Kriterium) der wesentlichen Bedeutung für die Verbesserung der Umwelleistung ist nicht abschließend klar definiert. Dieses ist nach Ansicht von Continental und auf der Grundlage der unterstützenden Dokumente der Europäischen Kommission (z. B. „Ein Benutzerhandbuch zur Navigation in der EU-Taxonomie für nachhaltige Aktivitäten“, veröffentlicht im Juni 2023) Teil der Beurteilung des wesentlichen Beitrags zum Klimaschutz im Rahmen der Prüfung der Taxonomiekonformität und nicht der Taxonomiefähigkeit.

Alle Geschäftstätigkeiten zur Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten ordneten wir wie im Vorjahr der Kategorie 3.19 zu. Diese Einordnung ergibt sich aus Sicht von Continental insbesondere daraus, dass durch den Verweis auf Tätigkeit 3.3 auch für die Komponenten keine Einschränkung in Bezug auf Funktion oder Antriebsart der Schienenfahrzeuge, für die die Komponenten gefertigt werden, besteht, sofern die Komponenten und Systeme für den Betrieb und das Funktionieren von Schienenfahrzeugen notwendig sind. Darüber hinaus beinhaltet auch die Benennung der Tätigkeit keine Einschränkungen von Komponenten, etwa in Bezug auf Funktion oder Antriebsart.

Wie im Vorjahr wurden die gesamten Tätigkeiten der Reifenherstellung als taxonomiefähig gemäß der Kategorie 3.6 zugeordnet. Im Erwägungsgrund 10 der delegierten Verordnung (EU) 2023/2485 (zur Änderung der delegierten Verordnung (EU) 2021/2139) stellt die Europäische Kommission klar, dass die Herstellung von Reifen das Potenzial für eine Verringerung der Treibhausgasemissionen birgt und einen Beitrag zu einer stärker kreislaforientierten Wirtschaft leisten kann. Bis zur Festlegung spezifischer technischer Bewertungskriterien für diese Tätigkeit ist die Reifenherstellung weiterhin eine taxonomiefähige Tätigkeit nach Kategorie 3.6 (Herstellung anderer CO<sub>2</sub>-armer Technologien). Nach Auffassung von Continental bezieht sich diese Klarstellung für Zwecke der Taxonomiefähigkeit auf die Herstellung sämtlicher Reifen ohne Einschränkung, etwa in Bezug auf bestimmte Eigenschaften, Label-Klassen oder Antriebstechniken. Alternative Auslegungen wurden geprüft, aber von Continental insbesondere im Hinblick auf Erwägungsgrund 10 als nicht sachgerecht bewertet.

Darüber hinaus wurden wie im Vorjahr verschiedene Industriegebiete von Continental als taxonomiefähig ausgewiesen. Diese umfassen im Berichtsjahr im Wesentlichen die Herstellung von Komponenten für Windkraftanlagen sowie die Herstellung von Materialien zur Dämmung von Industrieanlagen. Diese ordnet Continental der Kategorie 3.6 (Herstellung anderer CO<sub>2</sub>-armer Technologien) zu, da die Geschäftstätigkeiten auf wesentliche Reduktionen abzielen und damit wesentliche Beiträge zum Ausbau von erneuerbaren Energien sowie zur Einsparung von Energie durch Dämmung beispielsweise in Industrieanlagen leisten. Auch für diese Einordnung ist es nach Auffassung von Continental unerheblich, welche Funktionen die Zulieferertechnologien in den Endprodukten erfüllen, solange das Endprodukt die Ziele gemäß Art. 10 Abs. 1 der EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/ 852 ermöglicht.

Die genannten Tätigkeiten werden nicht als taxonomiefähig unter Anhang II zum delegierten Klimarechtsakt (EU) 2021/2139 (Umweltziel „Anpassung an den Klimawandel“) ausgewiesen.

Alle anderen Geschäftstätigkeiten des Continental-Konzerns, die in den zuvor genannten Geschäftstätigkeiten nicht enthalten sind, wurden für das Berichtsjahr als nicht taxonomiefähig eingestuft. Dementsprechend ordnet Continental den weiteren Umweltzielen unter Anhang I: die nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen, Anhang II: der Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft, Anhang III: Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung und Anhang IV: der Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme der delegierten Verordnung (EU) 2023/2486 der Kommission derzeit keine Geschäftstätigkeiten zu.

Bei der Einordnung legen wir die öffentlich verfügbaren Informationen bis zum Zeitpunkt der Berichterstattung zugrunde.

### Taxonomiefähige Umsätze

Die Aufstellung des Umsatzes erfolgte gemäß Abschnitt 1.1.1 des Anhangs 1 der delegierten Verordnung zur Offenlegungspflicht (EU) 2021/2178 in Übereinstimmung mit den IFRS-Rechnungsvorschriften (siehe Tabellen am Ende dieser nicht finanziellen Erklärung). Durch die von Continental gewählte Ermittlungsmethode werden hierbei Doppelzählungen vermieden.

In Summe wurden im Berichtsjahr 34,1 Mrd € als taxonomiefähige Umsätze ausgewiesen (Vj. 35,9 Mrd €), was einem Anteil an Konzernumsatz von insgesamt 85,8 % entspricht (Vj. 86,6 %). Die Aufteilung der taxonomiefähigen Umsätze nach Kategorien zeigen die Tabellen am Ende dieses Kapitels.

Informationen zum gesamten Umsatz des Continental-Konzerns (dem Nenner der Kennzahlenberechnung) sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Konzernabschlusses unter dem Posten Umsatzerlöse zu finden.

### Taxonomiefähige Investitionen und Betriebsausgaben

Die taxonomiefähigen Investitionen und Betriebsausgaben wurden gemäß der delegierten Verordnung zur Offenlegungspflicht (EU) 2021/2178 sowie unter Berücksichtigung der Klarstellungen der EU-Kommission vom Oktober 2022 erfasst.

Bei den Angaben der taxonomiefähigen Investitionen und Betriebsausgaben nach der sogenannten Kategorie a handelt es sich jeweils um Schlüsselungen auf Grundlage des taxonomiefähigen Umsatzanteils. Bedingt durch das Geschäftsmodell werden die Anlagen, Maschinen und Gebäude des Continental-Konzerns sowohl für die taxonomiefähigen Tätigkeiten als auch für andere Tätigkeiten genutzt.

Die Schlüsselung erfolgt dabei auf Unternehmensbereichsebene und nicht nach einzelnen Standorten, um Doppelzählungen zu vermeiden, interne Geschäfte sowie Konsolidierungseffekte zu berücksichtigen und der Matrixstruktur des Konzerns Rechnung zu tragen. Diese Schlüsselung des Umsatzes spiegelt so die Verteilung der Produktion von Continental wider. Zudem wird eine solche Vorgehensweise der Schlüsselung auch durch die Plattform für Sustainable Finance in ihrem Bericht an die Europäische Kommission vom Oktober 2022 grundsätzlich nahegelegt. Dieser nennt für ermöglichende Tätigkeiten, dass Investitionen und Betriebsausgaben auf Basis des Umsatzanteils berichtet werden sollten, wenn die Tätigkeiten sowohl taxonomiefähige als auch nicht taxonomiefähige Geschäftstätigkeiten enthalten.

Insgesamt wurden im Berichtsjahr 1.892 Mio € als taxonomiefähige Investitionen ausgewiesen (Vj. 2.141 Mio €), was einem Anteil an Gesamtinvestitionen von insgesamt 85,8 % entspricht (Vj. 87,9 %). Die Aufteilung der taxonomiefähigen Investitionen nach Kategorien zeigen die Tabellen am Ende dieses Kapitels.

Die Aufstellung der Investitionen erfolgte gemäß Abschnitt 1.1.2 des Anhangs 1 der delegierten Verordnung zur Offenlegungspflicht (EU) 2021/2178 in Übereinstimmung mit den IFRS-Rechnungslegungsvorschriften. Informationen zu den gesamten Investitionen des Continental-Konzerns sind im Konzernabschluss unter Kapitel 1 des Konzernanhangs zu finden. Die Angaben beziehen sich auf Investitionen in die im Konzernanhang des Konzernabschlusses dargestellten immateriellen Vermögenswerte (Kapitel 13), Sachanlagen (Kapitel 14), Leasing (Kapitel 15) und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (Kapitel 16).

Die Betriebsausgaben definieren sich gemäß Abschnitt 1.1.3 des Anhangs 1 der delegierten Verordnung zur Offenlegungspflicht (EU) 2021/2178 und wurden kalkulatorisch wie oben beschrieben ermittelt. Continental berücksichtigt dabei im Nenner der Kennzahlenberechnung für die Betriebsausgaben direkte, nicht kapitalisierte Kosten, die durch Forschung und Entwicklung (netto), Gebäude- renovierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing sowie Wartung und Reparaturen im Berichtsjahr anfielen.

Insgesamt wurden im Berichtsjahr 3.421 Mio € als taxonomiefähige Betriebsausgaben erfasst (Vj. 3.572 Mio €), was einem Anteil an Gesamtbetriebsausgaben von insgesamt 85,8 % entspricht (Vj. 90,5 %). Die Aufteilung der taxonomiefähigen Betriebsausgaben nach Kategorien zeigen die Tabellen am Ende dieses Kapitels.

Continental weist darauf hin, dass nach eigener Auffassung verschiedene Auslegungen der Anforderungen bezüglich der Investitionen und Betriebsausgaben, insbesondere für die Kategorie c sowie zu Betriebsausgaben allgemein, weiterhin zu Unsicherheiten in der Ermittlung der Taxonomieangaben führen.



## Taxonomiekonforme Geschäftstätigkeiten

Für alle Geschäftstätigkeiten, die unter Kategorie 3.6 ausgewiesen werden, sind gemäß den Kriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz spezifische, vergleichende Lebenszyklusanalysen erforderlich. Diese müssen erhebliche Einsparungen an Lebenszyklus-Treibhausgas-Emissionen im Vergleich zu der der leistungsfähigsten am Markt verfügbaren alternativen Technologie oder Lösung bzw. zu dem leistungsfähigsten am Markt verfügbaren alternativen Produkt nachweisen. Diese Lebenszyklusanalysen sowie deren externe Verifizierung sollten sich an gewissen Richtlinien und Empfehlungen orientieren.

Entsprechende vergleichende Lebenszyklusanalysen lagen Continental im Berichtsjahr nicht vor, weshalb eine Einordnung taxonomiekonformer Geschäftstätigkeiten derzeit nicht möglich ist. Aus diesem Grund wurden zudem die sogenannten DNSH-Kriterien (DoNoSignificantHarm-Kriterien) sowie die Mindestschutzvorschriften entlang der gesamten Wertschöpfungskette nicht geschäftstätigkeitsspezifisch bewertet.

Continental hat die Übereinstimmung ihrer taxonomiefähigen Tätigkeiten in den Kategorien 3.18 und 3.19 mit den Qualifizierungsmerkmalen sowie die Erfüllung der weiteren Kriterien zum wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz überprüft und entsprechend bewertet. Aus Sicht von Continental lässt das Qualifizierungsmerkmal (Kriterium) in der Beschreibung der Tätigkeit 3.18 in der bestehenden Verordnung einen Interpretationsspielraum zu und führt damit zu einer erheblichen Unsicherheit hinsichtlich der geeigneten Methodik für die Beurteilung, ob ein Produkt für die Bereitstellung und Verbesserung der Umweltleistung des Fahrzeugs von wesentlicher Bedeutung ist. In Anbetracht dieser Tatsache ist Continental der Ansicht, dass ihre Produkte, die in der delegierten Verordnung (EU) 2023/2485 der Kommission in Erwägungsgrund 9 aufgeführt sind, mit der Beschreibung der Tätigkeit 3.18 und dem in ihr enthaltenen Qualifizierungsmerkmal in Einklang stehen. Diese Produkte wurden im weiteren Verlauf der Taxonomie-Konformitätsprüfung berücksichtigt.

Das in der Beschreibung der Tätigkeit 3.19 enthaltene Qualifizierungsmerkmal (Kriterium) zur wesentlichen Bedeutung von Komponenten für das Funktionieren von Schienenfahrzeugen erlaubt es

Continental, die gesamte Vielfalt des Fahrzeugportfolios für die weitere Konformitätsprüfung zu berücksichtigen.

Die Berücksichtigung der technischen Bewertungskriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz für die Tätigkeiten 3.18 sowie 3.19 führt jedoch dazu, dass ausschließlich Produkte, die für Fahrzeuge ohne Antriebsemissionen entwickelt worden sind, tiefergehenden Prüfungen hinsichtlich der Erfüllung der DNSH-Kriterien unterzogen werden.

Laut der EU-Taxonomie-Verordnung kann nur diejenige Tätigkeit als taxonomiekonform eingestuft werden, die die jeweils relevanten DNSH-Kriterien erfüllt. Die DNSH-Kriterien für die Kategorien 3.18 und 3.19 sehen ein Kriterium zur Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung vor, das im Anhang C der delegierten Verordnung (EU) 2023/2485 der Europäischen Kommission näher erläutert wird.

Die Voraussetzungen der EU-Taxonomie zur Erfüllung des oben genannten DNSH-Kriteriums erfordern für einige Stoffe die Durchführung und Dokumentation von Substitutionsprüfungen und gehen damit über die aktuell geltenden Rahmenbestimmungen hinaus. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt liefern die Managementsysteme von Continental keine ausreichenden Informationen zur Erfüllung dieser zusätzlichen Anforderungen der EU-Taxonomie in Bezug auf die Überwachung der verwendeten Stoffe und die Durchführung von Substitutionsprüfungen für die im Anhang C aufgelisteten Stoffe. Daher können diese Anforderungen von Continental nicht belegt werden. Nach interner Analyse der technischen Bewertungskriterien und in Anbetracht der Unsicherheiten bei deren Auslegung ordnet Continental derzeit keine Tätigkeit der Kategorien 3.18 und 3.19 als taxonomiekonform ein.

### Taxonomiekonformer Umsatz und taxonomiekonforme Investitionen und Betriebsausgaben

Da Continental derzeit keine Tätigkeiten als taxonomiekonform ausweist, werden keine taxonomiekonformen Investitionen oder Betriebsausgaben gemäß Kategorien a und b ausgewiesen. Da keine taxonomiefähigen Investitionen und Betriebsausgaben gemäß Kategorie c ermittelt wurden, werden keine taxonomiekonformen Investitionen oder Betriebsausgaben gemäß Kategorie c ausgewiesen.

## Offenzulegende Angaben gemäß EU-Taxonomie-Verordnung

Bei den folgenden Übersichten der Taxonomieangaben sei darauf hingewiesen, dass diese entsprechend den Vorgaben der Meldebögen des Anhangs 2 der delegierten Verordnung zur Offenlegungspflicht (EU) 2021/2178 angefertigt wurden. Vor dem Hintergrund der Unsicherheiten und Auslegungen der Taxonomie-Verordnung

ist diese Einschränkung relevant, da sie beispielsweise bedeutet, dass die Bezeichnungen als ökologisch nachhaltige bzw. als nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten sich nur auf die Bewertung nach EU-Taxonomie-Verordnung beziehen und nicht allgemeingültig sind.

## Meldebögen nach EU-Taxonomie-Verordnung

### Tätigkeiten in den Bereichen Kernenergie und fossiles Gas

Tätigkeiten im Bereich Kernenergie		Ja/Nein
1.	Das Unternehmen ist im Bereich Erforschung, Entwicklung, Demonstration und Einsatz innovativer Stromerzeugungsanlagen, die bei minimalem Abfall aus dem Brennstoffkreislauf Energie aus Nuklearprozessen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
2.	Das Unternehmen ist im Bau und sicheren Betrieb neuer kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme – auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstoffherzeugung – sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung mithilfe der besten verfügbaren Technologien tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
3.	Das Unternehmen ist im sicheren Betrieb bestehender kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme – auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstoffherzeugung – sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
Tätigkeiten im Bereich fossiles Gas		Ja/Nein
4.	Das Unternehmen ist im Bau oder Betrieb von Anlagen zur Erzeugung von Strom aus fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
5.	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Kraft-Wärme/Kälte-Kopplung mit fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten	Nein
6.	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Wärmegewinnung, die Wärme/Kälte aus fossilen gasförmigen Brennstoffen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten	Nein

## Anteil des Umsatzes aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2024

Geschäftsjahr		2024		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien (Keine erhebliche Beeinträchtigung)									
Wirtschaftstätigkeiten	Code <sup>1</sup>	Umsatz	Umsatzanteil 2024	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) Umsatz 2023	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit
																	Mio €		
<b>A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>																			
<b>A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)</b>																			
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1.)		0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		
davon ermöglichende Tätigkeiten		0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		
davon Übergangstätigkeiten		0	0,0%	0,0%													0,0%		
<b>A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)</b>																			
Herstellung anderer CO <sub>2</sub> -armer Technologien		CCM 3.6	11.986	30,2%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL			29,0%
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten		CCM 3.18	22.021	55,4%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL			57,5%
Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten		CCM 3.19	76	0,2%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL			0,2%
<b>Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2.)</b>			<b>34.083</b>	<b>85,8%</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>			<b>86,6%</b>
<b>A. Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1. + A.2.)</b>			<b>34.083</b>	<b>85,8%</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>			<b>86,6%</b>
<b>B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>																			
Umsatz nicht taxonomiefähige Tätigkeiten (B)			5.635	14,2%															
<b>GESAMT (A + B)</b>			<b>39.719</b>	<b>100,0%</b>															

Bei den hier aufgeführten Tabellen handelt es sich um die „Meldebögen für die KPI von Nicht-Finanzunternehmen“ nach Vorgabe des Anhangs V der delegierten Verordnung (EU) 2023/2486 der EU-Kommission vom 27. Juni 2023.

Aus Gründen der Vereinfachung verwendet Continental außerhalb dieser Tabellen folgende Begriffe synonym: „Wirtschaftstätigkeiten“ als „Geschäftstätigkeiten“, „ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)“ als „taxonomiekonforme Geschäftstätigkeiten“, „taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)“ als „taxonomiefähige Geschäftstätigkeiten“.

<sup>1</sup> Der Code stellt die Abkürzung des jeweiligen Ziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann, sowie die Nummer des Abschnitts der Tätigkeit im entsprechenden Anhang, der das Ziel abdeckt, d. h. hier Klimaschutz, kurz CCM (Climate Change Mitigation).

<sup>2</sup> EL: „Eligible“, für das jeweilige Umweltziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: „Not eligible“, für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

## Anteil der Investitionen für Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2024

Geschäftsjahr		2024		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien (Keine erhebliche Beeinträchtigung)									
Wirtschaftstätigkeiten	Code <sup>1</sup>	CapEx	CapEx-Anteil 2024	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) CapEx 2023	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit
																	Mio €	%	EL; N/EL <sup>2</sup>
<b>A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>																			
<b>A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)</b>																			
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1.)		0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		
davon ermöglichende Tätigkeiten		0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		
davon Übergangstätigkeiten		0	0,0%	0,0%													0,0%		
<b>A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)</b>																			
Herstellung anderer CO <sub>2</sub> -armer Technologien		CCM 3.6	665	30,2%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL			34,3%
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten		CCM 3.18	1.222	55,4%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL			53,5%
Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten		CCM 3.19	4	0,2%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL			0,1%
<b>CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2.)</b>			<b>1.892</b>	<b>85,8%</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>			<b>87,9%</b>
<b>A. CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1. + A.2.)</b>			<b>1.892</b>	<b>85,8%</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>			<b>87,9%</b>
<b>B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>																			
<b>CapEx nicht taxonomiefähige Tätigkeiten (B)</b>			<b>313</b>	<b>14,2%</b>															
<b>GESAMT (A + B)</b>			<b>2.204</b>	<b>100,0%</b>															

Bei den hier aufgeführten Tabellen handelt es sich um die „Meldebögen für die KPI von Nicht-Finanzunternehmen“ nach Vorgabe des Anhangs V der delegierten Verordnung (EU) 2023/2486 der EU-Kommission vom 27. Juni 2023.

Aus Gründen der Vereinfachung verwendet Continental außerhalb dieser Tabellen folgende Begriffe synonym: „Wirtschaftstätigkeiten“ als „Geschäftstätigkeiten“, „ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)“ als „taxonomiekonforme Geschäftstätigkeiten“, „taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)“ als „taxonomiefähige Geschäftstätigkeiten“. Der hier verwendete Begriff „CapEx“ ist synonym zu dem im Text zur EU-Taxonomie verwendeten Begriff der Investitionen.

<sup>1</sup> Der Code stellt die Abkürzung des jeweiligen Ziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann, sowie die Nummer des Abschnitts der Tätigkeit im entsprechenden Anhang, der das Ziel abdeckt, d. h. hier Klimaschutz, kurz CCM (Climate Change Mitigation).

<sup>2</sup> EL: „Eligible“, für das jeweilige Umweltziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: „Not eligible“, für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

## Anteil der Betriebsausgaben für Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2024

Geschäftsjahr		2024		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien (Keine erhebliche Beeinträchtigung)									
Wirtschaftstätigkeiten	Code <sup>1</sup>	OpEx	OpEx-Anteil 2024	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) OpEx 2023	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit
																	Mio €	%	EL; N/EL <sup>2</sup>
<b>A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>																			
<b>A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)</b>																			
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1.)		0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		
davon ermöglichende Tätigkeiten		0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		
davon Übergangstätigkeiten		0	0,0%	0,0%													0,0%		
<b>A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)</b>																			
Herstellung anderer CO <sub>2</sub> -armer Technologien		CCM 3.6	1.203	30,2%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	19,6%		
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten		CCM 3.18	2.211	55,4%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	70,8%		
Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten		CCM 3.19	8	0,2%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,1%		
<b>OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2.)</b>			<b>3.421</b>	<b>85,8%</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>90,5%</b>		
<b>A. OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1. + A.2.)</b>			<b>3.421</b>	<b>85,8%</b>	<b>100,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>	<b>90,5%</b>		
<b>B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN</b>																			
OpEx nicht taxonomiefähige Tätigkeiten (B)			566	14,2%															
<b>GESAMT (A + B)</b>			<b>3.987</b>	<b>100,0%</b>															

Bei den hier aufgeführten Tabellen handelt es sich um die „Meldebögen für die KPI von Nicht-Finanzunternehmen“ nach Vorgabe des Anhangs V der delegierten Verordnung (EU) 2023/2486 der EU-Kommission vom 27. Juni 2023.

Aus Gründen der Vereinfachung verwendet Continental außerhalb dieser Tabellen folgende Begriffe synonym: „Wirtschaftstätigkeiten“ als „Geschäftstätigkeiten“, „ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)“ als „taxonomiekonforme Geschäftstätigkeiten“, „taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)“ als „taxonomiefähige Geschäftstätigkeiten“. Der hier verwendete Begriff „OpEx“ ist synonym zu dem im Text zur EU-Taxonomie verwendeten Begriff der Betriebsausgaben.

<sup>1</sup> Der Code stellt die Abkürzung des jeweiligen Ziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann, sowie die Nummer des Abschnitts der Tätigkeit im entsprechenden Anhang, der das Ziel abdeckt, d. h. hier Klimaschutz, kurz CCM (Climate Change Mitigation).

<sup>2</sup> EL: „Eligible“, für das jeweilige Umweltziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: „Not eligible“, für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

# Klimawandel (ESRS E1)

## Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf den Klimawandel

Continental hat ihre potenziellen und tatsächlichen negativen und positiven Auswirkungen sowie Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Nachhaltigkeit gemäß den regulatorischen Anforderungen und wie im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) beschrieben bewertet. Die allgemeinen Angaben umfassen einen Überblick über die Bewertung aller ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities“, IROs) inklusive der betrachteten Zeithorizonte.

In dieser IRO-Bewertung (IRO-Assessment) wurden die folgenden wesentlichen potenziellen und tatsächlichen negativen und positiven Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf den Klimawandel ermittelt. Sie wurden zum leichteren Verständnis und für bessere Lesbarkeit in IRO-Cluster gruppiert. Die Beschreibungen der negativen Auswirkungen und Risiken erfolgen aus einer so genannten Brutto-Perspektive, welche, methodisch bedingt, die Minderung durch die im jeweiligen IRO-Cluster beschriebenen Managementansätze von Continental nicht berücksichtigt. Anhand dieser Perspektive wird ermittelt, wo angemessene Managementansätze relevant sind und entsprechend berichtet werden muss. Da positive Auswirkungen sowie Chancen durch die Managementansätze von Continental verstärkt werden, erfolgen deren Beschreibungen aus einer so genannten Netto-Perspektive, welche, methodisch bedingt, die Ergebnisse der Managementansätze berücksichtigen.

Die Beschreibungen der IROs sind jeweils für sich abgeschlossen zu betrachten, wodurch es zu Wiederholungen kommen kann.

Die Risiken 6, 7 und 9 stellen klimabezogene physische Risiken dar. Bei den übrigen festgestellten Risiken handelt es sich um Übergangsrisiken.

### Scope-1- und Scope-2-Emissionen

- › Continental hat moderate Scope-1- und Scope-2-Treibhausgasemissionen im eigenen Geschäftsbereich, die zum globalen Klimawandel beitragen und deshalb als relevant für die Unternehmensverantwortung angesehen werden. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 2)
- › Continental betrachtet die negativen Auswirkungen ihres Energieverbrauchs als begrenzt. Unter Berücksichtigung des Anteils fossiler Brennstoffe am Energieverbrauch wird dieser als relevant für die Informationsbedürfnisse der Nutzer der Nachhaltigkeitsberichterstattung angesehen. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 5)
- › Continental ist in Branchen und spezifischen Märkten tätig, in denen eine schnell zunehmende Regulierung im Zusammenhang mit bestimmten Aspekten des Klimaschutzes zu einer signifikanten Abwertung von Immobilienvermögen in bestimmten Geschäftsbereichen führen könnten, insbesondere mittelfristig, wenn nicht angemessen und präventiv gehandelt wird. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 10)
- › Continental ist in Regionen und Branchen tätig, in denen insbesondere mittelfristig ein moderater Anstieg der Investitions- und Betriebskosten im Zusammenhang mit Klimaschutz (z. B. Umgestaltung von Produktionsstätten) oder regulatorischen Vorgaben (z. B. Handelssysteme) erwartet werden kann. Dieses Risiko wird als relevant für die Informationsbedürfnisse der Nutzer der Nachhaltigkeitsberichterstattung angesehen. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 12)
- › Continental ist in Regionen und Branchen tätig, in denen im unwahrscheinlichen Fall einer Regulierung, die keine oder nur eine begrenzte Überschreitung eines Temperaturanstiegs von 1,5°C zulassen würde, insbesondere mittelfristig ein signifikanter Anstieg der Investitions- und Betriebskosten im Zusammenhang mit dem Klimaschutz zu erwarten ist. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 13)

### Scope-3-Emissionen, Portfolioresilienz und -transformation

- › Continental hat signifikante Scope-3-Treibhausgasemissionen im Zusammenhang mit dem sogenannten „CO<sub>2</sub>-Rucksack“, der insbesondere die eingekauften Waren und Dienstleistungen sowie die Entsorgung der Produkte am Lebenszyklusende umfasst. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 1)
- › Continental hat erhebliche direkte und indirekte Scope-3-Treibhausgasemissionen insbesondere aus der Nutzungsphase ihrer Produkte. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 3)
- › Continental entwickelt und fertigt Komponenten und Systeme für Fahrzeuge ohne Antriebsemissionen und CO<sub>2</sub>-arme Industrien und hat somit mutmaßlich in gewissem Umfang positive Auswirkungen auf den Übergang von Märkten zur Klimaneutralität, die als relevant für den weiteren Ausbau angesehen werden. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 4)
- › Das Produktportfolio von Continental bedient Märkte, in denen es aufgrund von Regulatorik und Markttrends im Zusammenhang mit dem Klimawandel (z. B. schrittweise Abkehr von Verbrennungsmotoren oder Ausstieg aus fossilen Brennstoffen) zu einem beträchtlichen Wandel kommt. Angesichts des breiten Portfolios von Continental könnten einige Produktsegmente und das Geschäft mit bestimmten Kundengruppen vor umwälzenden Herausforderungen stehen, wobei die Geschwindigkeit des Wandels die mögliche Anpassungsgeschwindigkeit übersteigen könnte. Dies kann, wenn es nicht angemessen gesteuert wird, zu signifikanten Umsatzeinbußen in den jeweiligen Geschäftsbereichen führen, vor allem langfristig. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 8)
- › Das Produktportfolio von Continental bedient Märkte, in denen es im unwahrscheinlichen Fall einer Regulierung, die keine oder nur eine begrenzte Überschreitung eines Temperaturanstiegs von 1,5°C zulassen würde, zu einem extremen Wandel kommen würde (z. B. abrupter Ausstieg aus Verbrennungsmotoren und fossilen Brennstoffen). Angesichts des breiten Portfolios von Continental würden die meisten Produktsegmente und das Geschäft

mit den meisten Kundengruppen vor extrem umwälzenden Herausforderungen stehen, wobei die Geschwindigkeit des Wandels die mögliche Anpassungsgeschwindigkeit übersteigen würde. Dies könnte möglicherweise, wenn es nicht angemessen gesteuert würde, insbesondere mittelfristig zu kritischen Umsatzeinbußen in den jeweiligen Geschäftsbereichen führen. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 15)

- › Das Produktportfolio von Continental bedient Märkte, die sich aufgrund von Regulatorik und Markttrends in Bezug auf den Klimaschutz (z. B. Fahrzeuge ohne Antriebsemissionen) ebenfalls stark verändern. Dies könnte in bestimmten Geschäftsaktivitäten von Continental die Nachfrage erhöhen. Wenn es Continental gelingt, diese Trends effektiv zu nutzen, können bestimmte Geschäftsbereiche (z. B. im Umgang mit Bremsen, Hochleistungsreifen und Wasserstoff) direkt oder indirekt von relevanten Wachstumsmöglichkeiten oder mittelfristig sogar von neuen Geschäftsfeldern / -modellen profitieren. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Chance 16)

#### Anpassung an den Klimawandel

- › Continental ist in Regionen und Branchen tätig, in denen ein signifikanter Anstieg der Investitions- und Betriebskosten im Zusammenhang mit der Anpassung an den Klimawandel insbesondere langfristig erwartet werden könnte, wenn man den physischen Klimawandel insbesondere in Bezug auf Temperaturanstieg und den damit verbundenen Bedarf an Kühlung berücksichtigt. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 9)
- › Continental ist in Regionen und an Standorten vertreten, in denen das Risiko einer begrenzten Abwertung von Immobilienvermögen und/oder der Verlust von Vermögenswerten aufgrund des physischen Klimawandels mit zunehmenden Extremwetterereignissen vor allem langfristig möglich sein könnten, wenn nicht vorbeugend gehandelt wird. Dieses Risiko wird als relevant für die Informationsbedürfnisse der Nutzer der Nachhaltigkeitsberichterstattung angesehen. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 6)

#### Resilienz und Transformation der Lieferkette

- › Continental kauft zahlreiche Produkte und Dienstleistungen von einer globalen Lieferantenbasis. Daher sind die direkten und indirekten Lieferanten von Continental in Industrien und spezifischen Märkten tätig, die möglicherweise zunehmender Regulatorik und größeren Veränderungsprozessen in Bezug auf Klimaschutz unterliegen (z. B. Handelssysteme und die Transformation von Produktionsstätten der Lieferanten). Darüber hinaus könnte die Nachfrage nach Produkten und Dienstleistungen mit einem geringen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck schneller steigen als das Angebot. Beide Aspekte können insbesondere mittelfristig zu signifikant höheren Kosten für Materialien, Komponenten und/oder Dienstleistungen führen, wenn nicht vorbeugend gesteuert wird. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 11)
- › Continental kauft zahlreiche Produkte und Dienstleistungen von einer globalen Lieferantenbasis. Die direkten und indirekten Lieferanten von Continental sind auch in Industrien und spezifischen Märkten tätig, die in dem unwahrscheinlichen Fall einer Regulierung, die keine oder nur eine begrenzte Überschreitung eines Temperaturanstiegs von 1,5°C zulassen würde, extremen Veränderungen und Regulierungen im Zusammenhang mit dem Klimaschutz unterworfen sein könnten. Darüber hinaus könnte die Nachfrage nach Produkten und Dienstleistungen mit einem geringen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck schneller steigen als das Angebot. Beide Aspekte könnten möglicherweise mittelfristig zu einem kritischen Anstieg der Kosten für Materialien, Komponenten und/oder Dienstleistungen führen, wenn nicht vorbeugend gesteuert wird. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 14)
- › Continental kauft zahlreiche Produkte und Dienstleistungen von einer globalen Lieferantenbasis. Daher sind die direkten und indirekten Lieferanten von Continental in Regionen, Branchen und spezifischen Märkten tätig, die vom physischen Klimawandel betroffen sein könnten, einschließlich zunehmender Wetterextreme und langfristiger Klimaveränderungen. Wenn nicht präventiv gesteuert wird, kann dies insbesondere langfristig zu moderaten Unterbrechungen der Lieferkette oder Materialengpässen führen. Dieses Risiko wird als relevant für die Informationsbedürfnisse der Nutzer der Nachhaltigkeitsberichterstattung angesehen. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 7)

## Resilienzanalyse

Die Analyse der Resilienz der Strategie und des Geschäftsmodells von Continental gegenüber dem Klimawandel entlang der gesamten Wertschöpfungskette ist in das allgemeine IRO-Assessment integriert (siehe Abschnitt Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen - Überblick im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2)).

Im Prozess der Identifizierung und Bewertung von Risiken und Chancen im Rahmen des allgemeinen IRO-Assessments berücksichtigte Continental verschiedene Faktoren und Szenarien. Die Szenarien sind im Abschnitt Besonderheiten des IRO-Assessments in Bezug auf den Klimawandel im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) beschrieben. Die Verwendung von Szenarien und Annahmen führt per Definition zu Unsicherheiten in den Ergebnissen der Analyse. Zusätzlich wurden insbesondere die folgenden Faktoren berücksichtigt: verringerte Gesamtemissionen von Treibhausgasen (THG) und ein geringerer Energieverbrauch aufgrund einer Umstellung auf CO<sub>2</sub>-arme Brennstoffe, verbesserte Energieeffizienz, verstärkter Einsatz erneuerbarer Energien, höherer Produktionsanteil von Fahrzeugen ohne Antriebsmissionen sowie unterschiedliche Geschwindigkeiten beim Übergang zu CO<sub>2</sub>-armen Technologien.

Zur Bewertung der Resilienz des Geschäftsmodells von Continental gegenüber den identifizierten Risiken und Chancen wurde eine Netto-Bewertung durchgeführt, bei der die bestehenden Managementansätze, Ziele und Kernmaßnahmen zur Zielerreichung in Bezug auf den Klimawandel berücksichtigt wurden.

Auf der Grundlage des IRO-Assessments unter Berücksichtigung der damit verbundenen Einschränkungen, Unsicherheiten, Zeithorizonte und Annahmen, wie im Abschnitt Verfahren zur Ermittlung und Bewertung wesentlicher IRO im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) dargelegt, sowie unter Berücksichtigung der Managementansätze betrachtet Continental ihr Geschäftsmodell und ihre Strategie als resilient. Die in diesem Kapitel beschriebenen Managementansätze, Ziele und Kernmaßnahmen zur Zielerreichung beschreiben Continentals Fähigkeiten, kurz-, mittel- und langfristig ihre wesentlichen negativen Auswirkungen zu reduzieren, positive Auswirkungen zu verstärken, Risiken zu bewältigen und Chancen wahrzunehmen. Dabei geht Continental zudem davon aus, dass sich diese Fähigkeiten über die Zeit weiterentwickeln werden.



## Managementansätze zu Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel, Energieeffizienz und erneuerbaren Energien

In Bezug auf den Klimawandel hat Continental Managementansätze implementiert, die folgende IRO-Cluster umfassen: Scope-1- und Scope-2-Emissionen, Scope-3-Emissionen, Portfolioresilienz und -transformation, Anpassung an den Klimawandel sowie

Resilienz und Transformation der Lieferkette. In der folgenden Tabelle sind Themenbereiche dargestellt, die von den spezifischen Managementansätzen adressiert werden.

	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Energieeffizienz	Einsatz erneuerbarer Energien
Scope-1- und Scope-2-Emissionen	X		X	X
Scope-3-Emissionen, Portfolioresilienz und -transformation	X		X	X
Anpassung an den Klimawandel		X		
Resilienz und Transformation der Lieferkette	X	X		

### Scope-1- und Scope-2-Emissionen

Continental verfolgt die Ambition, vollständige Klimaneutralität der gesamten eigenen Produktionsprozesse bis zum Jahr 2040 und der gesamten Wertschöpfungskette bis spätestens 2050 zu erreichen. Zur Unterstützung dieser Ambition hat Continental einen Managementansatz implementiert, der die Minderung von negativen Umweltauswirkungen und -risiken in Bezug auf Scope-1- bzw. Scope-2-THG-Emissionen fokussiert. Darüber hinaus geht der Managementansatz auf die Minimierung von Scope-1- und Scope-2-bezogenen Übergangsrisiken ein.

Der Managementansatz Scope-1- und Scope-2-Emissionen deckt den gesamten Continental-Konzern ab und ist insbesondere auf die Produktionsstätten ausgerichtet, da diese im Vergleich zu anderen Standortarten besonders emissionsintensiv sind.

Die Verantwortung für die operative Umsetzung des Managementansatzes zur Verringerung der THG-Emissionen liegt bei den jeweiligen Gesellschaften. Die lokale Geschäftsführung wird von verschiedenen Funktionen in der Organisation unterstützt, z. B. von den Bereichen Operations, Infrastructure, Real Estate Management und Purchasing. Das konzerninterne Rahmenwerk wird von den zuständigen Abteilungen (z. B. Environment und Operations) der Continental vorgegeben und vom Vorstand des Gesamtkonzerns sowie von den Vorständen der einzelnen Unternehmensbereiche überwacht.

Continental hat mehrere Prozesse etabliert, um kontinuierlich Scope-1- und Scope-2-Emissionen zu reduzieren, den Übergang zur Klimaneutralität zu fördern sowie einen Rahmen für konkrete quantifizierte Ziele und Maßnahmen zu schaffen.

Continental verfolgt ein THG-Reduktionsziel, das Scope-1- und marktbasiertere Scope-2-THG-Emissionen umfasst. Der Fortschritt wird mithilfe von regelmäßig berichteten Emissionswerten überwacht (siehe Abschnitt Ziele in Bezug auf Klimawandel). Zum Pro-

zess gehören dezidierte THG-Datenanalysen auf verschiedenen Organisationsebenen und – sofern notwendig – Aktualisierungen der angestrebten Zielpfade. Die Ergebnisse werden regelmäßig dem Sustainability Steering Committee vorgestellt. THG-Emissionsdaten dienen als Grundlage für die Erstellung einer übergeordneten Decarbonization Roadmap 2040 (siehe Abschnitt Kernmaßnahmen zur Zielerreichung), die einen Rahmen zur Umsetzung der notwendigen Maßnahmen bietet und ausgehend von tatsächlichen Emissionswerten regelmäßig aktualisiert wird. Kontinuierliche Kalibrierung der erforderlichen Hebel zur Verfolgung des Zielpfads ist ein Schlüsselement des Roadmap-Prozesses. Die konzernweit gültige Decarbonization Roadmap 2040 wird in den Unternehmensbereichen weiter durch eigene Roadmaps für Technologietransformation operationalisiert. Ein formalisierter regelmäßiger Austausch zu Best Practices (z. B. durch Funktionen wie Infrastructure oder Environment) unterstützt die Umsetzung technischer Lösungen und das entsprechende Programmmanagement innerhalb der Unternehmensbereiche von Continental.

Die Umsetzung der Decarbonization Roadmap 2040 wird darüber hinaus durch Maßnahmen zur Optimierung des Energieverbrauchs und der Energiekosten unterstützt. Dazu zählt auch die Ausweitung der Kapazitäten zur Eigenerzeugung von Strom aus erneuerbaren Quellen als Ersatz für den externen Einkauf von grünem Strom (siehe Abschnitt Kernmaßnahmen zur Zielerreichung). Allgemeine Steigerungen der Energieeffizienz (durch z. B. LED-Beleuchtung) sind Teil der kontinuierlichen Verbesserungsprozesse im Rahmen der lokalen Umwelt- und Energiemanagementsysteme.

In Bezug auf das Risiko einer Abwertung von eigenen Immobilien infolge von Klimaschutzvorschriften strebt Continental an, Transparenz hinsichtlich ihres Immobilienportfolios zu erhöhen. Hierzu wurde im Berichtsjahr an einigen Pilotstandorten und in einigen Akquisitionstransaktionen ein System getestet, das über die ESG-relevanten Immobiliendaten (u. a. über die durch den Gebäudebetrieb verursachten THG-Emissionen) Auskunft gibt.

Das Regelwerk des Managementansatzes für Scope-1- und -2-Emissionen stellen die internen Klimaschutzregeln, die Decarbonization Roadmap 2040 sowie die Nachhaltigkeitsambition dar.

Im Rahmen des Managementansatzes und der lokalen Managementsysteme werden die Normen ISO 14001 (Umweltschutzmanagementsysteme) und ISO 50001 (Energiemanagementsysteme) angewendet. Die Berechnung der THG-Emissionen und die Berichterstattung erfolgen nach den Standards des GHG-Protokolls. Darüber hinaus dienen mehrere Klimaschutzabkommen (z. B. das Pariser Klimaschutzabkommen) sowie die Regulatorik (z. B. das EU-Emissionshandelsystem) als Referenz.

Der Managementansatz für Scope-1- und Scope-2-THG-Emissionen berücksichtigt das weltweite Interesse verschiedener Interessensgruppen am Klimaschutz. Die Erwartungen und Anforderungen von Kunden und Kapitalmärkten, durch ihre Wertschöpfungsketten einen positiven Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, stehen dabei im Vordergrund.

Die Kommunikation des Managementansatzes erfolgt intern über diverse Konferenzen und Veröffentlichungen im unternehmensweiten Intranet. An externe Interessenträger wird der Managementansatz über die Nachhaltigkeitsberichterstattung, Pressemitteilungen, Gespräche mit Kunden und Investoren sowie Messen kommuniziert.

### Scope-3-Emissionen, Portfolioresilienz und -transformation

Der Managementansatz für Scope-3-Emissionen, Portfolioresilienz und -transformation hat das Ziel, Continental auf dem Weg zur Klimaneutralität entlang der gesamten Wertschöpfungskette bis spätestens 2050 zu unterstützen. Wie in den IROs beschrieben (siehe Abschnitt Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf den Klimawandel), ist Continental in Industrien tätig, die sich stark verändern. Das wesentliche Ziel des Managementansatzes ist es, den eigenen Geschäftsbereich unter Berücksichtigung von unterschiedlichen Geschwindigkeiten dieses Wandels bei unseren Kunden, Branchen und Märkten erfolgreich zu steuern.

Der Managementansatz umfasst den gesamten Continental-Konzern, das globale Portfolio und deckt alle 15 Kategorien der Scope-3-THG-Emissionen gemäß dem THG-Protokoll ab. Der Schwerpunkt liegt dabei auf den relevantesten Kategorien, die mit der Nutzungsphase der verkauften Produkte (Kategorie 11) sowie dem CO<sub>2</sub>-Rucksack verbunden sind. Dazu zählen insbesondere eingekaufte Waren und Dienstleistungen (Kategorie 1), Kapitalgüter (Kategorie 2) und die Emissionen am Lebenszyklusende (Kategorie 12).

Die Steuerung und Anpassung des jeweiligen Portfolios findet in den verantwortlichen Geschäftsfunktionen statt, z. B. Forschung und Entwicklung (F&E), Produktdesign, Lieferkettenmanagement und Einkauf. Diese werden dabei von den Nachhaltigkeitsabteilungen unterstützt. Die Überwachung des Portfoliomanagements erfolgt durch den Vorstand, z. B. im Rahmen des Strategieprozesses.

Der Managementansatz umfasst Prozesse zur Schaffung von Transparenz, zur Identifizierung von Hebeln und zur Umsetzung relevanter Maßnahmen.

Die Grundlage für das Management von Scope-3-Emissionen, Portfolioresilienz und -transformation sind die Transparenz in Bezug auf die 15 Kategorien von Scope-3-THG-Emissionen und unser Portfolio an Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen. In den jeweiligen Prozessen werden laufend Hebel zur Emissionsreduktion identifiziert, wobei der Schwerpunkt auf der Nutzungsphase und dem CO<sub>2</sub>-Rucksack liegt.

Die Minderung wesentlicher Risiken und Auswirkungen aus der Nutzungsphase von Produkten steht in erster Linie mit dem Management von Portfolioresilienz und -transformation in den jeweiligen Geschäftsbereichen im Zusammenhang. Wichtige Prozesse in diesem Zusammenhang sind Marktbeobachtung, Optimierung der F&E-Aktivitäten, aktives Portfoliomanagement und ein enger Dialog mit Kunden. Dazu gehört auch eine regelmäßige Bewertung der Überführbarkeit des Portfolios auf dem Weg zur Klimaneutralität.

Für Scope-3-THG-Rucksack-Emissionen werden die mit dem Ressourcenzufluss zusammenhängenden Kernaspekte in Bezug auf eingekaufte Waren, Dienstleistungen und Investitionsgüter hauptsächlich innerhalb der relevanten Funktionen gehandhabt. Zu den entsprechenden Managementpraktiken gehören beispielsweise die Auswahl weniger emissionsintensiver Materialien sowie Lieferanten, die aktive Entwicklung von Lieferanten und die Verpflichtung von Lieferanten, sich für den Klimaschutz einzusetzen. Diese Praktiken sind in unsere allgemeinen Beschaffungs- und Lieferantenmanagement-Prozesse integriert, die von den Einkaufsfunktionen gesteuert werden. Zudem ist ein Produktdesign, das einen geringeren CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der Produkte fokussiert, eine weitere Maßnahme, welche von den Abteilungsproduktentwicklung sowie F&E übernommen wird.

Aspekte im Zusammenhang mit den Emissionen am Lebenszyklusende werden hauptsächlich im Rahmen von Produktdesignprozessen gesteuert, z. B. durch die Fokussierung auf eine leichtere Demontage für die Wiederverwertung und die Entwicklung von weniger emissionsintensiven Recyclingmethoden (siehe Kapitel Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften (ESRS E5)). Weitere Potenziale zur Minimierung von Emissionen liegen in der Optimierung des Warentransports, von Geschäftsreisen und des Pendelns von Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen sowie weiteren Prozessen im Zusammenhang mit dem CO<sub>2</sub>-Rucksack.

Continental's Nachhaltigkeitsambition setzt den übergeordneten Rahmen für die Definition und die Umsetzung von Maßnahmen. Für die verschiedenen Geschäftsprozesse gelten weitere interne Regeln, die sich direkt oder indirekt mit dem Klimaschutz befassen.

Darüber hinaus basiert der Managementansatz auf dem GHG-Protokoll und den zugehörigen Standards (z. B. Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard) als externen Regelwerken für die Bilanzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Der Managementansatz und die damit verbundenen Maßnahmen berücksichtigen insbesondere die Anforderungen von Kunden und die Anfragen von Investoren. Konsultationen und Dialoge mit Lieferanten sind Kernelemente bei der Umsetzung von Maßnahmen in Bezug auf den CO<sub>2</sub>-Rucksack.

Continental kommuniziert ihren Ansatz zum Management von Scope-3-Emissionen sowie von Portfolioresilienz und -transformation extern durch Berichterstattung und durch Messen, Pressemitteilungen, Investorendialoge. Interne Kommunikation findet über verschiedene Kanäle wie nachhaltigkeits- und produktbezogene Konferenzen, Arbeitsgruppen und das unternehmensweite Intranet statt.

### Anpassung an den Klimawandel

Um die Risiken einer Abwertung des Immobilienportfolios sowie steigender Betriebs- und Investitionskosten aufgrund des physischen Klimawandels zu mindern, hat Continental Managementansätze etabliert, die sowohl die Prozesse zur Auswahl von Immobilien und Standorten als auch technische Maßnahmen zur Anpassung neuer Produktionsstätten und Maßnahmen zur Verhaltensänderung der Mitarbeitenden umfassen.

Diese Ansätze decken den eigenen Geschäftsbereich von Continental ab. Der Hauptfokus liegt auf den Vermögenswerten, die bestimmte Einschränkungen hinsichtlich ihrer Anpassungsfähigkeit aufweisen könnten sowie auf potenziellen neuen Standorten.

Die Hauptverantwortung für die Umsetzung der Risikominderungsmaßnahmen liegt im operativen Geschäft, das von verschiedenen Funktionen innerhalb der Organisation unterstützt wird, z. B. von Real Estate Management, dem Continental-internen Versicherungsdienst sowie von technischen Abteilungen, die auf Gebäude und Infrastruktur spezialisiert sind.

Bei der Wahl neuer Betriebsstandorte berücksichtigt Continental u. a. Risiken im Zusammenhang mit bestehender Exposition gegenüber extremen Wetterereignissen, welche durch physischen Klimawandel verstärkt werden könnten. Um diese potenziellen neuen Risiken durch Aufnahme neuer Standorte in das Immobilienportfolio zu vermeiden, hat Continental in ihren Leitlinien für den Auswahlprozess neuer Standorte entsprechende Anforderungen aufgenommen. Ziel dieser Anforderungen ist es, Erkenntnisse über die Exposition der betrachteten Anlagen gegenüber einer Vielzahl von Wetterereignissen und anderen Naturkatastrophen zu gewinnen und die Ergebnisse der Bewertung in die endgültige Entscheidung einfließen zu lassen.

Im bestehenden Immobilienportfolio werden die Klimabedingungen an den jeweiligen Standorten überwacht. Im Rahmen der Verbesserung und Optimierung der Produktionsprozesse und der Arbeitsbedingungen bewerten die Standorte im Einzelfall kosteneffiziente Optionen für Heizung, Kühlung und Lüftung unter Berücksichtigung von Potenzialen zur Senkung der Energie- und sonstigen Betriebskosten, was insbesondere in Bezug auf Risiken in Verbindung mit langfristigen Klimaveränderungen (beispielsweise Temperaturanstieg) relevant ist. Entsprechende Maßnahmen werden vor Ort im Rahmen der regulären Standortmanagementprozesse und in Abstimmung mit den zentral unterstützenden Abteilungen umgesetzt.

Ein zusätzlicher Hebel zur Dämpfung der steigenden Betriebskosten ist die Sensibilisierung der Mitarbeitenden für die Auswirkungen,

die individuelle Verhaltensmuster auf die Entwicklung des Gesamtenergiebedarfs haben. Die Umsetzung dieses Hebels umfasst beispielsweise diverse Schulungen und Kampagnen zur Förderung eines verantwortungsvollen Umgangs mit Energie, um die Kosten für Heizung, Kühlung und Lüftung zu senken.

Zudem ist die Risikoverminderung bezüglich bestimmter Naturgefahren und Extremwetterereignisse unter Berücksichtigung der jeweiligen, aktuellen Exponierung Teil des standortbezogenen, versicherungstechnischen Risikomanagementprozesses mit daraus resultierenden organisatorischen und technischen Maßnahmen. Die Verantwortung für die Umsetzung dieser Maßnahmen liegt im operativen Geschäft.

Der Auswahlprozess für neue Standorte und das Management des Immobilienportfolios folgen allgemeinen internen Regeln. Darüber hinaus stellt Continental eigene Anforderungen an Gebäudeerrichtung und -betrieb, die beispielsweise Faktoren wie Dämmung berücksichtigen.

Außerdem stellt die im Managementansatz für Scopes 1 und 2 beschriebene Decarbonization Roadmap 2040 ein unterstützendes Regelwerk für die Reduzierung der Kosten für Kühlung, Heizung und Lüftung dar.

Der Managementansatz stützt sich auf internationale Normen ISO 14001 und ISO 50001 in Bezug auf das Energiemanagement und die technischen Anforderungen an die Gebäude einschließlich der Berücksichtigung lokaler Regulatorik.

Bei den Umsetzungsprozessen für den Managementansatz zur Anpassung an den Klimawandel werden insbesondere die Interessen der Continental-Mitarbeitenden bezüglich der Arbeitsbedingungen (z. B. Temperatur und frische Luft) an den jeweiligen Standorten berücksichtigt.

Die Kommunikation mit den Mitarbeitenden findet generell auf Standortebezug statt. Detaillierte Informationen zu den allgemeinen Formen der Einbeziehung und der Kommunikation mit den Mitarbeitenden sind im Kapitel Eigene Belegschaft (ESRS S1) enthalten.

### Resilienz und Transformation der Lieferkette

Mit dem Managementansatz für Resilienz und Transformation der Lieferkette strebt Continental an, Kontinuität der Lieferketten sicherzustellen, Unterbrechungen zu verhindern und den mit der Transformation verbundenen Kostendruck erfolgreich zu reduzieren. In diesem Zusammenhang ist Continental bestrebt, die allgemeine Resilienz der Lieferkette zu stärken und dadurch auf die Bewältigung der in bestimmten Lieferketten mittel- und langfristig auftretenden Risiken vorbereitet zu sein.

Beim Managementansatz für Resilienz und Transformation der Lieferkette stehen die vorgelagerte Wertschöpfungskette des Continental-Konzerns und insbesondere die direkte Lieferantenbasis im Fokus. Es gelten keine geografischen Einschränkungen oder Eingrenzungen von Produktgruppen.

Die Verantwortung für die Einhaltung entsprechender Prozesse liegt bei den Einkaufs- und Lieferkettenmanagementfunktionen von Continental, die vom internen Risikomanagement unterstützt werden. Die Prozesse werden als Teil der allgemeinen Geschäftsaufsicht auf unterschiedlichen Organisationsebenen überwacht.

Das Management der klimabezogenen Aspekte von Resilienz und Transformation der Lieferkette ist in die allgemeinen Prozesse zum Management von Resilienz der Lieferkette integriert. Diese Prozesse werden nah am operativen Geschäft behandelt und in die allgemeinen Praktiken bezogen auf Einkauf, Lieferkettenmanagement und Risikomanagement auf verschiedenen Ebenen der Organisation integriert. Während des Beschaffungsprozesses werden verschiedene Aspekte berücksichtigt, zu denen u. a. strategische Faktoren zählen, wie z. B. die Versorgungssicherheit bei extremwetterbedingten Ereignissen, welche durch den Klimawandel verstärkt werden könnten. Weiterführende Informationen zu den entsprechenden Prozessen sind im Kapitel Risiko- und Chancenbericht des Lageberichts zu finden.

Die Prozesse werden durch eine Reihe allgemeiner Regeln für die entsprechenden Funktionen auf verschiedenen Ebenen der Organisation gesteuert.

Dem Managementansatz liegt kein bestimmtes externes Regelwerk zugrunde.

Ein enger Dialog mit Kunden und Lieferanten ist ein Kernelement des Managementansatzes.

Da die Prozesse nah am operativen Geschäft umgesetzt werden, findet die Kommunikation mit den internen Interessengruppen hauptsächlich innerhalb der jeweiligen Geschäftsbereiche statt. Die primäre externe Kommunikation ist der enge Dialog mit Kunden und Lieferanten.

## Ziele in Bezug auf Klimawandel

Im Rahmen der Nachhaltigkeitsambition hat Continental ein öffentliches Nachhaltigkeitsziel in Bezug auf Klimawandel festgelegt, das eine Reduzierung der Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Emissionen bis 2035 auf einen absoluten Wert von 0,5 Mio t CO<sub>2</sub>e vorsieht.

Als Zwischenziel gilt für das Jahr 2030 eine Reduktion der Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Emissionen auf 0,7 Mio t CO<sub>2</sub>e zu erreichen.

Sowohl das Hauptziel als auch das Zwischenziel sind als absolute Werte festgelegt und werden in Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente (Mio t CO<sub>2</sub>e) gemessen.

Die als Ziel formalisierte Verpflichtung zur Verringerung der Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Emissionen ist zentrales Element des entsprechenden Managementansatzes zu Scope-1- und Scope-2-Emissionen sowie der nachfolgenden Kernmaßnahmen. Der Übergang zu diesem Ziel und letztendlich dessen Erreichung ermöglicht es Continental, negative Auswirkungen und Risiken im Zusammenhang mit Scope-1- und Scope-2-THG-Emissionen zu mindern.

Das Ziel umfasst die kombinierten Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Emissionen. In Anbetracht der relativ geringen Menge an verbleibenden marktbasierten Scope-2-THG-Emissionen (siehe Abschnitt Kernmaßnahmen zur Zielerreichung), steht die Verringerung von Scope-1-THG-Emissionen besonders im Fokus und wird den größten Beitrag zur Reduktion der Treibhausgasemissionen leisten. Der Zielwert wurde in Übereinstimmung mit den Leitlinien des THG-Protokolls zur Berechnung von Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Emissionen festgelegt und umfasst die in der Kennzahl „Kombinierte eigene Scope-1- und marktbasierte Scope-2-THG-Emissionen“ beschriebenen Treibhausgase. Folglich sind die durch das Ziel abgedeckten und die in den Kennzahlen berücksichtigten Treibhausgase mit den Begrenzungen des Treibhausgasinventars kohärent.

Der Geltungsbereich für das Haupt- und das Zwischenziel erstreckt sich auf den eigenen Geschäftsbereich des Continental-Konzerns.

Der ursprüngliche Zielpfad wurde mit dem Basisjahr 2019 festgelegt. Der originär öffentlich berichtete Bezugswert belief sich auf 3,2 Mio t CO<sub>2</sub>e für Scope-1- und standortbasierte Scope-2-THG-Emissionen. Das gewählte Basisjahr ist repräsentativ in Bezug auf externe Faktoren, die den Energieverbrauch und damit auch die THG-Emissionen beeinflussen. Aufgrund einer relevanten Änderung der Unternehmensstruktur im Jahr 2021 sowie der Einführung des marktbasierten Ansatzes für die Berichterstattung über Scope-2-THG-Emissionen wurde ein vergleichbarer Bezugswert für das Basisjahr 2019 ex-post neu modelliert und auf rund 2,8 Mio t CO<sub>2</sub>e geschätzt. Continental weist dabei auf Unsicherheiten im Zusammenhang mit

dem Datenmodell hin. 2024 wurde das Ziel durch die Entscheidung des Sustainability Steering Committee ohne Änderungen am Zielwert, -pfad und -jahr erneut bestätigt. Die Bezugswerte des erneut bestätigten Ziels sind der Kennzahl „Kombinierte eigene Scope-1- und marktbasierte Scope-2-THG-Emissionen“ zu entnehmen. Die Kennzahl entspricht den ESRS-Anforderungen an die Berechnung von Scope-1- und Scope-2-THG-Emissionen.

Continental ist der Ansicht, dass das gesetzte Scope-1- und Scope-2-Ziel wissenschaftlich fundiert ist. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass weiterhin eine erhebliche Unsicherheit hinsichtlich der Aufschlüsselung des globalen Reduktionspfads in Einklang mit dem 1,5°C-Szenario bis hinunter auf die Unternehmensebene besteht. Größere Unsicherheiten sind außerdem mit der Zuteilung der CO<sub>2</sub>-Budgets zu den verschiedenen Industriezweigen sowie mit der Frage verbunden, inwieweit sogenannte „negative Emissionen“ („CO<sub>2</sub>-Removals“) im Falle einer begrenzten Überschreitung des 1,5°C-Pfads genutzt werden können. Das Klimaziel von Continental mit dem ursprünglichen Basisjahr 2019 wurde von der Science Based Targets initiative (SBTi) im Jahr 2020 geprüft. Eine erneute Validierung durch die SBTi fand nicht statt. Basierend auf der Ambition von Continental, bis spätestens 2040 Klimaneutralität im eigenen Geschäftsbereich zu erreichen, wurden methodenbedingt die linearen Ableitungen der geforderten Emissionswerte für das Jahr 2030 validiert und als konform mit dem Pariser Klimaabkommen bestätigt. Unter Berücksichtigung des modellierten Bezugswerts und des aktualisierten Pfades betrachtet Continental das gesetzte Emissionsreduktionsziel weiterhin im Einklang mit dem Ambitionsgrad des ursprünglichen Reduktionspfades zu stehen.

Die Zielsetzung folgte der Methodik einer absoluten Reduktion, wie sie vom SBTi im Rahmenwerk „Foundations of Science-based Target Setting (Version 1.0)“ beschrieben wurde, einschließlich der definierten zugrunde liegenden Klima- und Richtlinienszenarien. Die Ableitung erfolgte anhand eines sektorübergreifenden Emissionspfades.

Bei der Zielsetzung wurden keine antizipierten externen Entwicklungen und ihre Auswirkungen auf die Treibhausgasemissionen explizit berücksichtigt. Wesentliche Veränderungen der Unternehmensstruktur, des Produktportfolios oder der Produktionsmengen können zu einer Anpassung der Zielwerte führen.

Im Jahr 2024 wurden keine Änderungen an den Zielwerten vorgenommen.

Bei der Festlegung des Ziels hat Continental die Interessen verschiedener Interessenträger (wie Kunden, Behörden), z. B. durch Anwendung der SBTi-Methodik berücksichtigt.

Um das angestrebte Niveau der THG-Emissionen zu erreichen, hat Continental zwei primäre Dekarbonisierungshebel identifiziert.

- › Fortführung des Grünstromerkaufs: Continental bezieht Strom ausschließlich aus erneuerbaren Energiequellen. Dazu werden diverse vertragliche Instrumente eingesetzt, die in den entsprechenden Kennzahlen aufgeführt sind. Die Fortführung dieses Ansatzes ermöglicht es, marktbasierete Scope-2-THG-Emissionen aus dem Stromverbrauch zu vermeiden.
- › Technologischer Wandel: Dieser Hebel ist eng mit den operativen Prozessen verknüpft und in den Roadmaps für Technologietransformation der einzelnen Unternehmensbereiche formalisiert. Er besteht in erster Linie aus den Sub-Hebeln wie Kohleausstieg, schrittweiser Ausstieg aus anderen fossilen Brennstoffen, Umstellung auf Biokraftstoffe und Biomasse sowie vermehrte Elektrifizierung von Produktionsprozessen, die bisher mit fossilen Brennstoffen betrieben wurden.

Nach Einschätzung von Continental werden die angestrebten THG-Reduktionen vollständig, d. h. zu 100 %, durch die beiden genannten Dekarbonisierungshebel gemeinsam erreicht. Die beiden Hebel sind untrennbar miteinander verbunden und wirken sich beide gleichzeitig auf Scope-1- sowie Scope-2-Emissionen aus. Eine weitere Aufschlüsselung der Beiträge oder auf Scope 1 und Scope 2 ist daher nicht sinnvoll.

Die Steigerung von Energieeffizienz sowie die Ausweitung der Kapazitäten zur Selbsterzeugung von Strom aus erneuerbaren Energien sieht Continental in erster Linie nicht als direkte, sondern als unterstützende Hebel für die Zielerreichung an.

Continental ist der Ansicht, dass die Implementierung dieser Hebel mit der für die Zielerreichung erforderlichen Geschwindigkeit einem 1,5°C-Pfad entspricht, wie dieser bei der ursprünglichen Zielsetzung festgelegt wurde.

Die Operationalisierung dieser Dekarbonisierungshebel durch die Kernmaßnahmen spiegelt sich in der Decarbonization Roadmap 2040 wider, mit der Continental einen Rahmen für die Zielerreichung schafft.

Continental's Fortschritt im Hinblick auf das gesetzte Emissionsreduktionsziel lässt sich aus der Kennzahl „Kombinierte eigene Scope-1- und marktbasierete Scope-2-THG-Emissionen“ ableiten.

Der Fortschritt wird mithilfe der festgelegten Kennzahl gemessen, die 2024 vollständig an die ESRS-Anforderungen angepasst wurde. Im Jahr 2024 gab es keine wesentlichen Änderungen am Geschäftsmodell und an den Geschäftsaktivitäten, die sich potenziell auf die Zielerreichung auswirken könnten. Die Fortschritte zur Zielerreichung bis zum Jahr 2024 stimmen nach Continental's Auffassung mit den ursprünglichen Planungen überein.

## Kernmaßnahmen zur Zielerreichung

Continental hat konkrete Kernmaßnahmen definiert, um das für 2035 gesetzte Ziel zur Reduzierung der Scope-1- und marktbasier- ten Scope-2-THG-Emissionen zu erreichen und den Übergang zur Klimaneutralität weiter zu fördern. Entsprechende Dekarbonisie- rungsmaßnahmen sind in die betrieblichen Aktivitäten eingebettet und werden schrittweise von den einzelnen Gesellschaften entwi- ckelt und umgesetzt. Der verfolgte dezentrale Ansatz führt zu einer Vielzahl von Maßnahmen, die durch konkrete Projekte mit individu- ellen Zeitplänen kurz- bis langfristig abgeschlossen werden.

Continental's Maßnahmen zum Klimaschutz umfassen alle Arten von Aktivitäten im eigenen Geschäftsbereich.

Die 2021 eingeführte Decarbonization Roadmap 2040 stellt das interne Regelwerk für die Bestimmung der Kernmaßnahmen dar, die zur Erreichung des Emissionsreduktionsziels notwendig sind.

Dabei fokussiert die Decarbonization Roadmap 2040 die wichtigs- ten Hebel (siehe Abschnitt Ziele in Bezug auf Klimawandel), die durch konkrete Maßnahmen weiter operationalisiert werden.

### Fortführung des Grünstromeinkaufs

Continental bezieht ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energie- quellen. Dabei nutzt Continental Grünstromverträge, Stromabnah- meverträge und andere vertragliche Instrumente. Für erworbene Strommengen, die nicht durch vertragliche Instrumente abgedeckt sind, kauft Continental Herkunftsnachweise ein, die bestimmte Quali- tätskriterien erfüllen. Diese Kernmaßnahme wird von den jeweiligen Gesellschaften in enger Zusammenarbeit mit den zentralen Ein- kaufs- und Umweltabteilungen umgesetzt, die einen ganzheitlichen Ansatz und die vollständige Abdeckung der extern bezogenen Strommengen durch entsprechende Instrumente sicherstellen.

### Technologischer Wandel

Der technologische Wandel findet in den zuständigen Gesellschaf- ten mit Unterstützung zentraler Funktionen (z. B. Operations oder Infrastructure) statt. Im Rahmen von unternehmensbereichsspezifi- schen Roadmap-Umsetzungsprogrammen werden für die jeweili- gen Standorte und Produktionsprozesse geeignete konkrete Maß- nahmen sowie die Reihenfolge deren Umsetzung auf Standort- ebene analysiert und beschlossen.

Im Reifenwerk in Lousado, Portugal, wurde 2024 beispielsweise ein elektrischer Heizkessel in Betrieb genommen, der den für die Pro- duktionsprozesse notwendigen Dampf erzeugt. Dabei wurde Gas, das zuvor als Energieträger für die Dampferzeugung verwendet wurde, durch Grünstrom ersetzt.

Ähnliche Projekte zu den für die Zielerreichung identifizierten He- beln werden an verschiedenen Standorten umgesetzt, wenn tech- nische und wirtschaftliche Umsetzbarkeit gegeben ist. Die Projek- tauswahl erfolgt im Rahmen des allgemeinen Investitionsprozesses unter Anwendung von allgemeingültigen Kriterien für die Entschei- dungsfindung sowie die Kapitalallokation. Das Investitionsbudget wird im Rahmen der Finanzplanung festgelegt. Im Falle einer posi- tiven Investitionsentscheidung stehen die notwendigen finanziellen Mittel somit für das Vorhaben zur Verfügung.

In den nachstehenden Tabellen sind die Kennzahlen zu den erziel- ten und erwarteten THG-Emissionsreduktionen infolge der Umset- zung solcher Projekte aufgeführt.

Erreichte THG-Reduzierung	2024
Erreichte Scope-1- und marktbasier- te Scope-2-THG-Reduzierung, in Mio t CO <sub>2</sub> e	0,217

#### Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

- Die Kennzahl errechnet sich aus der Differenz zwischen der Scope-1- und marktbasier- ten Scope-2-Treibhausgasemissionen (THG) aus dem Basisjahr der Decarbonization Roadmap 2040 (2021) und den Scope-1- und marktbasier- ten Scope-2-THG-Emissionen zum Ende des Berichtsjahres.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Für einzelne Standorte werden Modellrechnungen unter Berücksichtigung der Mitarbeiteranzahl und der Art des Betriebs verwendet.

Erwartete THG-Reduzierung	2024
Erwartete Scope-1- und marktbasier- te Scope-2-THG- Reduzierung, in Mio t CO <sub>2</sub> e	0,333

#### Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

- Die Kennzahl errechnet sich aus der Differenz zwischen den Scope-1- und marktbasier- ten Scope-2-THG-Emissionen zum Ende des Berichtsjahres und dem Zielwert der Scope-1- und marktbasier- ten Scope-2-THG-Emissionen in 2035 (siehe Abschnitt Ziele in Bezug auf Klimawandel).
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Für einzelne Standorte werden Modellrechnungen unter Berücksichtigung der Mitarbeiteranzahl und der Art des Betriebs verwendet.

## Investitionsausgaben und Betriebsausgaben für Kernmaßnahmen zur Umsetzung der Ziele in Bezug auf Klimawandel

OpEx für Kernmaßnahmen	2024
OpEx für Kernmaßnahmen zur Umsetzung der Ziele in Bezug auf Klimawandel, in Mio €	5

### Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

- Die Decarbonization Roadmap 2040 deckt Scope-1- und marktbasiertere Scope-2-THG-Emissionen ab.
- Die Datenerhebung erfolgt auf Ebene der Kernmaßnahmen. Berücksichtigt werden Betriebsausgaben (OpEx) für Kernmaßnahmen zur Umsetzung der Ziele in Bezug auf Klimawandel.

CapEx für Kernmaßnahmen	2024
CapEx für Kernmaßnahmen zur Umsetzung der Ziele in Bezug auf Klimawandel, in Mio €	3

### Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

- Die Decarbonization Roadmap 2040 deckt Scope-1- und marktbasiertere Scope-2-THG-Emissionen ab.
- Die Datenerhebung erfolgt auf Ebene der Kernmaßnahmen. Berücksichtigt werden Investitionen (CapEx) für Kernmaßnahmen zur Umsetzung der Ziele in Bezug auf Klimawandel.

Geplante OpEx für Kernmaßnahmen	Nächste 5 Jahre
Geplante OpEx für Kernmaßnahmen zur Umsetzung der Ziele in Bezug auf Klimawandel, in Mio €	28

### Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

- Die Decarbonization Roadmap 2040 deckt Scope-1- und marktbasiertere Scope-2-THG-Emissionen ab.
- Der angewandte Zeithorizont steht im Einklang mit der verabschiedeten Langfristplanung.
- Die Datenerhebung erfolgt auf Ebene der Kernmaßnahmen. Berücksichtigt werden Betriebsausgaben (OpEx) für Kernmaßnahmen zur Umsetzung der Ziele in Bezug auf Klimawandel.

Geplante CapEx für Kernmaßnahmen	Nächste 5 Jahre
Geplante CapEx für Kernmaßnahmen zur Umsetzung der Ziele in Bezug auf Klimawandel, in Mio €	13

### Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

- Die Decarbonization Roadmap 2040 deckt Scope-1- und marktbasiertere Scope-2-THG-Emissionen ab.
- Der angewandte Zeithorizont steht im Einklang mit der verabschiedeten Langfristplanung.
- Die Datenerhebung erfolgt auf Ebene der Kernmaßnahmen. Berücksichtigt werden Investitionen (CapEx) für Kernmaßnahmen zur Umsetzung der Ziele in Bezug auf Klimawandel.

## Wechselbeziehung zwischen Investitionsausgaben (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx)

Informationen über die Investitionsausgaben (CapEx) sind im Konzernabschluss unter Kapitel 1 des Konzernanhangs zu finden. Die Angaben beziehen sich auf Investitionen in die im Konzernanhang des Konzernabschlusses dargestellten immateriellen Vermögenswerte (Kapitel 13), Sachanlagen (Kapitel 14), Leasing (Kapitel 15) und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (Kapitel 16).

Continental berichtet keine taxonomiekonformen Geschäftstätigkeiten und folglich keinen CapEx-Plan gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 der EU-Kommission.

Die CapEx für Kernmaßnahmen zur Umsetzung der Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz fallen maßgeblich unter taxonomiefähige Investitionen.

Die Betriebsausgaben gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 der Kommission beziehen sich auf die Summe von Instandhaltungskosten, Gebäudesanierungsmaßnahmen sowie Forschung und Entwicklungskosten. Die Kernmaßnahmen zur Umsetzung der Ziele in Bezug auf Klimawandel sind anders definiert.



## Übergangsplan für den Klimaschutz

Der teilweise formalisierte Übergangsplan (Transition Plan) von Continental deckt alle relevanten Auswirkungen, Risiken und Chancen ab und besteht aus einer Kombination von Ambitionen, Managementansätzen, Zielen sowie Kernmaßnahmen. Continentals Managementansatz zu Scope-1- und Scope-2-THG-Emissionen, das entsprechende Ziel und die Decarbonization Roadmap 2040 bilden die Grundlage für den Übergangsplan für den Klimaschutz im eigenen Geschäftsbereich. Darüber hinaus sind die Managementansätze zu Scope-3-Emissionen, Portfolioresilienz und -transformation für den Übergang von Continental hin zu Klimaneutralität von großer Bedeutung.

Die Schlüsselemente des Übergangsplans wie das Ziel (siehe Abschnitt Ziele in Bezug auf Klimawandel), die Kernmaßnahmen (siehe Abschnitt Kernmaßnahmen zur Zielerreichung) und die Managementansätze (siehe Abschnitt Managementansätze zu Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel, Energieeffizienz und erneuerbaren Energien) sind vom Vorstand des Continental-Konzerns genehmigt.

Continental ist der Auffassung, dass das Reduktionsziel für Scope-1- und marktbasierter Scope-2-THG-Emissionen als eines der Kernelemente des Übergangsplans im Einklang mit dem Pariser Klimaabkommen und einem 1,5°C-Pfad (siehe Abschnitt Ziele in Bezug auf Klimawandel) steht.

Continental hat keine Kenntnis darüber, von den Paris-abgestimmten EU-Referenzwerten (EU Paris-aligned Benchmarks) ausgenommen zu sein.

Um das gesetzte THG-Emissionsreduktionsziel zu erreichen, hat Continental zwei primäre Dekarbonisierungshebel (siehe Abschnitt Ziele in Bezug auf Klimawandel) identifiziert, die durch die definierten Maßnahmen (siehe Abschnitt Kernmaßnahmen zur Zielerreichung) angegangen werden. Darüber hinaus werden die Hebel für Scope-3-Emissionen durch die beschriebenen Managementansätze operationalisiert.

Eine ausführliche Beschreibung der Maßnahmen und der zugehörigen Kennzahlen, die über den Fortschritt bei der Umsetzung des Übergangsplans Auskunft geben, befindet sich im Abschnitt Kernmaßnahmen zur Zielerreichung.

Im Rahmen des IRO-Assessments (siehe Abschnitt Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen - Überblick im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2)) wurden von Continental die potenziellen gebundenen THG-Emissionen in den wichtigsten Vermögenswerten betrachtet. Die Schlussfolgerung aus der Analyse war, dass diese aufgrund ihrer Unwesentlichkeit die Erreichung des festgelegten THG-Emissionsreduktionsziels nicht gefährden und auch keine Übergangsrisiken fördern. Die identifizierten Hebel zur Erreichung des Emissionsreduktionsziels sind auf alle Vermögenswerte anwendbar und stehen im Einklang mit der übergeordneten Ambition, Klimaneutralität im eigenen Geschäftsbereich bis 2040 zu erreichen.

Die Nachhaltigkeitsstrategie und die Decarbonization Roadmap 2040 sind feste Bestandteile der allgemeinen Unternehmensstrategie und spielen eine Schlüsselrolle beim Übergang zu einem nachhaltigeren Geschäftsmodell. Wenn für die Umsetzung der dazugehörigen Maßnahmen umfangreiche finanzielle Mittel erforderlich sind, wird dies bei den Finanzplanungs- und Budgetierungsprozessen entsprechend berücksichtigt.

CapEx und OpEx für Kernmaßnahmen	2024
Gesamtbetrag der CapEx und OpEx für Kernmaßnahmen zur Umsetzung der Ziele in Bezug auf Klimawandel, in Mio €	50

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Die Kennzahl deckt explizit nur die Kernmaßnahmen ab und keine weiteren Elemente des Übergangsplans.
- Die Decarbonization Roadmap 2040 deckt Scope-1- und marktbasierter Scope-2-THG-Emissionen ab.
- Die Datenerhebung erfolgt auf der Ebene der Kernmaßnahmen. Gezählt werden Investitionen (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx) für Kernmaßnahmen zur Umsetzung der Ziele in Bezug auf Klimawandel.

Der Übergangsplan von Continental sieht derzeit keine Transformation des Portfolios mit dem Ziel der Erfüllung der in der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 der Kommission festgelegten Kriterien im Hinblick auf taxonomiekonforme Geschäftsaktivitäten vor. Zudem weist Continental für 2024 keine taxonomiekonformen Geschäftsaktivitäten aus.

## Internes CO<sub>2</sub>-Preissystem

Nach Continentals Auslegung der regulatorischen Anforderungen der ESRS in Bezug auf interne CO<sub>2</sub>-Bepreisungssysteme wird ein solcher Mechanismus bei Continental nicht angewendet. Zur Incentivierung des Übergangs zur Klimaneutralität hat Continental für ihre Gesellschaften die Möglichkeit geschaffen, im Rahmen von Investitionsentscheidungsprozessen interne CO<sub>2</sub>-Schattenpreise als Unterstützungsfaktor zu berücksichtigen. Das System hat einen unverbindlichen Charakter. Die Gesellschaften entscheiden eigenständig, ob sie für gewisse Investitionsvorhaben den optionalen CO<sub>2</sub>-

Schattenpreis als einen zusätzlichen Faktor zur Berechnung des internen Zinsfußes (Internal Rate of Return, IRR) als steuerungsrelevanter Kennzahl einbeziehen. Der optionale Schattenpreis wird ausgehend von Continentals Erwartungen hinsichtlich zukünftiger Entwicklung der externen CO<sub>2</sub>-Preise bestimmt. Aufgrund der Besonderheiten des unverbindlichen Charakters und des daraus resultierenden eingeschränkten Anwendungsbereichs sind Abschätzungen des vom CO<sub>2</sub>-Preissystem abgedeckten Umfangs der THG-Emissionen nicht repräsentativ.

## Kennzahlen in Bezug auf den Klimawandel

### Brutto Scope 1, 2, 3 und THG-Gesamtemissionen

Kombinierte eigene Scope-1- und marktbasiertere Scope-2-THG Emissionen	Rückblickend				Etappenziele und Zieljahre			
	Basisjahr (2019)	2023	2024	Δ Vj. in %	2025	2030	2035	Rechnerische lineare Reduktionsrate pro Jahr, in %
Kombinierte eigene Scope-1- und marktbasiertere Scope-2-THG-Emissionen, in Mio t CO <sub>2</sub> e	2.791	–	<b>0,833</b>	–	–	0.700	0.500	6,25

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Brutto THG-Emissionen von Scope 1 und marktbasiertere Scope 2 wie in der folgenden Tabelle ausgewiesen sind berücksichtigt.
- Folgende Treibhausgase sind abgedeckt Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>); Methan (CH<sub>4</sub>); Distickstoffmonoxid (N<sub>2</sub>O); Schwefelhexafluorid (SF<sub>6</sub>); Stickstofftrifluorid (NF<sub>3</sub>); Fluorierte Kohlenwasserstoffe (HFKW); Perfluorierte Kohlenwasserstoffe (PFCs).

- Die Berechnung erfolgt gemäß den Annahmen und Methoden, die in der entsprechenden Tabelle für die Scope-1- und Scope-2-THG-Emissionen dargelegt sind.
- Die Emissionen vom Basisjahr 2019 wurden rekalkuliert auf Basis von organisatorischen Änderungen und Anpassung der Definition des Indikators.
- Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.

Scope-1- und Scope-2-THG-Emissionen	Rückblickend				Etappenziele und Zieljahre			Reduktionsrate (Jährlich % des Ziels / Basisjahr)
	Basisjahr	2023	2024	Δ Vj. in %	2025	2030	2035	
<b>Scope-1-Treibhausgasemissionen</b>								
<b>Scope-1-THG-Bruttoemissionen, in t CO<sub>2</sub>e</b>	–	–	<b>671.731</b>	–	–	–	–	–
<i>Vollkonsolidierte Unternehmen, in t CO<sub>2</sub>e</i>	–	–	671.731	–	–	–	–	–
<i>Beteiligungsgesellschaften, in t CO<sub>2</sub>e</i>	–	–	0	–	–	–	–	–
Prozentsatz der Scope-1-THG-Emissionen aus regulierten Emissionshandels-systemen, in %	–	–	19,4	–	–	–	–	–
<b>Scope-2-Treibhausgasemissionen</b>								
<b>Standortbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen, in t CO<sub>2</sub>e</b>	–	–	<b>1.424.774</b>	–	–	–	–	–
<i>Vollkonsolidierte Unternehmen, in t CO<sub>2</sub>e</i>	–	–	1.424.774	–	–	–	–	–
<i>Beteiligungsgesellschaften, in t CO<sub>2</sub>e</i>	–	–	0	–	–	–	–	–
<b>Marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen, in t CO<sub>2</sub>e</b>	–	–	<b>161.504</b>	–	–	–	–	–
<i>Vollkonsolidierte Unternehmen, in t CO<sub>2</sub>e</i>	–	–	161.504	–	–	–	–	–
<i>Beteiligungsgesellschaften, in t CO<sub>2</sub>e</i>	–	–	0	–	–	–	–	–
Prozentualer Anteil der mit vertraglichen Instrumenten eingekauften Energie, in %	–	–	84,7	–	–	–	–	–

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

**Scope-1-THG-Bruttoemissionen**

- Definitionen und Berechnungen gemäß GHG Protocol Corporate Standard (Version 2004)
- Emissionsfaktoren zu Kältemitteln nach der Verordnung (EU) 2024/573 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Februar 2024 über fluoridierte Treibhausgase sind berücksichtigt. Diese beruhen auf IPCC 4 und nicht auf dem neueren IPCC 6. Hierdurch entstehen keine wesentlichen Effekte.
- Scope 1 umfasst die Emissionen aus der Verbrennung von Energieträgern in den eigenen Prozessen. Es werden Emissionsfaktoren von IEA Static, GHG Protocol und DEFRA angewendet.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Für einzelne Standorte werden Modellrechnungen unter Berücksichtigung der Mitarbeiteranzahl und der Art des Betriebs verwendet.

**Scope-1-THG-Bruttoemissionen - vollkonsolidierte Unternehmen**

- Berücksichtigt sind Scope-1-Emissionen der relevanten vollkonsolidierten Unternehmen von Continental.

**Scope-1-THG-Bruttoemissionen - Beteiligungsunternehmen**

- Continental hat keine operative Steuerung von Beteiligungsgesellschaften, daher haben sie keine Relevanz für Scope-1-Emissionen. Relevante Emissionen von Beteiligungsgesellschaften sind in Scope 3 berücksichtigt.

**Prozentsatz der Scope-1-THG-Emissionen aus regulierten Emissionshandels-systemen**

- Berücksichtigt sind das EU Emissions Trading System (EU ETS) und das Shanghai Pilot ETS.
- Scope-1-THG-Emissionen des gesamten Standortes, die unter diese Emissionshandelssysteme fallen, werden berücksichtigt.

**Standortbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen**

- Die Bezeichnungen „standortbezogen“ und „standortbasiert“ werden synonym verwendet.
- Definitionen und Berechnungen gemäß GHG Protocol Corporate Standard (Version 2004).
- Durchschnittliche Stromnetz-Emissionsfaktoren nach Ländern werden angewendet. Diese stammen von IEA Static, GHG Protocol und DEFRA.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Für einzelne Standorte werden Modellrechnungen unter Berücksichtigung der Mitarbeiteranzahl und der Art des Betriebs verwendet.

**Standortbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen - vollkonsolidierte Unternehmen**

- Berücksichtigt sind Scope 2 standortbasierte Emissionen der relevanten vollkonsolidierten Unternehmen von Continental.

**Standortbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen - Beteiligungsunternehmen**

- Continental hat keine operative Steuerung von Beteiligungsgesellschaften, daher haben sie keine Relevanz für Scope 2 Emissionen. Relevante Emissionen von Beteiligungsgesellschaften sind in Scope 3 berücksichtigt.

**Marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen**

- Die Bezeichnungen „marktbezogen“ und „marktbasierend“ werden synonym verwendet.
- Definitionen und Berechnungen gemäß GHG Protocol Corporate Standard (Version 2004).
- Vertragsspezifische Emissionsfaktoren werden angewendet.
- Emissionen von Dampf und Fernwärme werden mit bestätigten Emissionsfaktoren von lokalen Energieversorgern berechnet. Falls diese nicht vorliegen, werden standortbasierte Emissionsfaktoren (siehe standortbezogene Scope-2- THG- Bruttoemissionen) herangezogen.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Für einzelne Standorte werden Modellrechnungen unter Berücksichtigung der Mitarbeiteranzahl und der Art des Betriebs verwendet.

**Marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen - vollkonsolidierte Unternehmen**

- Berücksichtigt sind Scope 2 marktbezogene Emissionen der relevanten vollkonsolidierten Unternehmen von Continental.

**Marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen - Beteiligungsunternehmen**

- Continental hat keine operative Steuerung von Beteiligungsgesellschaften, daher haben sie keine Relevanz für Scope 2 Emissionen. Relevante Emissionen von Beteiligungsgesellschaften sind in Scope 3 berücksichtigt.

**Prozentualer Anteil der mit vertraglichen Instrumenten eingekauften Energie**

- Berücksichtigt ist Energie, die mit vertraglichen Instrumenten (On-site PPA, Off-Site PPA, Green Tariff, Energy Attribute Certificates) eingekauft wurde.
- Die Angabe stellt den Anteil der mit vertraglichen Instrumenten eingekauften Energie im Verhältnis zur Gesamtmenge der eingekauften Energie mit Relevanz für Scope 2 dar.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Für einzelne Standorte werden Modellrechnungen unter Berücksichtigung der Mitarbeiteranzahl und der Art des Betriebs verwendet.

Signifikante Scope-3-THG-Emissionen, in t CO <sub>2</sub> e	Rückblickend				Etappenziele und Zieljahre			Reduktionsrate (Jährlich % des Ziels / Basisjahr)
	Basisjahr	2023	2024	Δ Vj. in %	2025	2030	2035	
<b>Gesamte indirekte (Scope 3) THG-Bruttoemissionen</b>	–	–	<b>99.418.244</b>	–	–	–	–	–
1. Erworbene Waren und Dienstleistungen	–	–	14.270.642	–	–	–	–	–
2. Investitionsgüter	–	–	826.610	–	–	–	–	–
3. Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder Scope 2 enthalten)	–	–	458.530	–	–	–	–	–
4. Vorgelagerter Transport und Vertrieb	–	–	977.819	–	–	–	–	–
5. Abfallaufkommen in Betrieben	–	–	32.368	–	–	–	–	–
6. Geschäftsreisen	–	–	64.428	–	–	–	–	–
7. Pendelnde Arbeitnehmer	–	–	206.684	–	–	–	–	–
8. Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	–	–	0	–	–	–	–	–
9. Nachgelagerter Transport	–	–	304.692	–	–	–	–	–
10. Verarbeitung verkaufter Produkte	–	–	51.558	–	–	–	–	–
11. Verwendung verkaufter Produkte	–	–	78.510.936	–	–	–	–	–
12. Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer	–	–	3.663.651	–	–	–	–	–
13. Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter	–	–	1.603	–	–	–	–	–
14. Franchises	–	–	23.742	–	–	–	–	–
15. Investitionen	–	–	24.982	–	–	–	–	–

**Übergreifende Definitionen und Annahmen:**

- Scope-3-THG-Emissionen werden in Übereinstimmung mit dem Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard 2011 und den ergänzenden Standards berechnet.

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden**

**Gesamte berechnete indirekte (Scope 3) THG-Bruttoemissionen**

- Summe der Positionen (1) bis (15).

**Berechnete indirekte Scope-3-THG-Emissionen - erworbene Waren und Dienstleistungen**

- Die erworbenen Waren und Dienstleistungen beziehen sich auf die Förderung, die Fertigung und den Transport von Waren, die vom Unternehmen im Berichtsjahr eingekauft wurden. Es werden nur die für Kategorie 1 gemäß GHG Protocol relevanten Waren und Dienstleistungen berücksichtigt, einschließlich aller vorgelagerten Emissionen (Cradle-to-Gate).
- Die Emissionen für Waren werden gewichtsbasiert und für Dienstleistungen kostenbasiert berechnet. Für die Berechnung der Emissionen werden die Emissionsfaktoren von Sphera Solutions GmbH oder intern ermittelten unternehmensbereichs- und geschäftsfeldspezifischen THG-Faktoren verwendet.
- Bei eingekauften Produktgruppen, für die nicht alle Gewichtsangaben vorliegen, wird der fehlende Anteil durch Berechnungen mit der Durchschnittsmethode extrapoliert. Die Ausgaben für Dienstleistungen werden entweder mit den spezifischen Emissionsfaktoren von DEFRA oder mit einem intern bestimmten Emissionsfaktor multipliziert. Innerhalb dieser ausgabenbasierten Methode werden die Daten für einen kleinen Teil extrapoliert.

**Berechnete indirekte Scope-3-THG-Emissionen - Investitionsgüter**

- Investitionsgüter, die im Berichtsjahr eingekauft wurden, sind berücksichtigt.
- Die Ausgaben für Investitionsgüter werden entweder mit den spezifischen Emissionsfaktoren von DEFRA oder mit einem intern bestimmten Emissionsfaktor multipliziert. Im Rahmen dieser ausgabenbasierten Methode werden die Daten für einen kleinen Teil extrapoliert.

**Berechnete indirekte Scope-3-THG-Emissionen - Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder 2 enthalten)**

- Energie- und brennstoffbezogene Aktivitäten werden als Förderung, Erzeugung, Transport und Transportverluste von erworbenen Brennstoffen und Energie definiert, die nicht von Scope 1 oder 2 abgedeckt werden.
- Für den Energieverbrauch werden die spezifischen Emissionsfaktoren von DEFRA im Rahmen einer Durchschnittsdaten-Methode verwendet.

- Die länderspezifischen Emissionsfaktoren für Netzstrom werden auf der Grundlage der DEFRA-Berechnungsmethode berechnet. Für diese Kategorie werden Well-to-Tank-Emissionsfaktoren berücksichtigt.
- Ein durchschnittlicher Übertragungsverlust von 5 % wie von DEFRA empfohlen ist für Dampf und Fernwärme angewendet worden.
- Bei erneuerbarer Elektrizität wird davon ausgegangen, dass der Mix zu 50 % aus Photovoltaik und zu 50 % aus Windenergie besteht.

**Berechnete indirekte Scope-3-THG-Emissionen - vorgelagerter Transport und Vertrieb**

- Vorgelagerter Transport und Vertrieb werden als der Transport von Waren von direkten Lieferanten zum Unternehmen sowie innerhalb des Unternehmens und zum Kunden, sofern vom Unternehmen bezahlt und unter Einsatz von Fahrzeugen und Einrichtungen von Dritten, definiert, einschließlich Emissionen von Transportdienstleistungen.
- Für diese Kategorie werden Durchschnittsdaten, Kosten und THG-Daten von Dienstleistern unter Anwendung der entfernungs-basierten Methode verwendet, wobei der fehlende Anteil extrapoliert wird.
- Neben den CO<sub>2</sub>-Daten von Dienstleistern werden die Emissionen für jeden Verkehrsträger (Straße, Schiene, See und Luft) durch Berechnungen ermittelt, wobei ein kleiner Teil der Verkehrsträger geschätzt wird.
- Als Berechnungsgrundlage dienen Logistikkosten, Gewichtsentfernung und Transportmittel, multipliziert mit den spezifischen Emissionsfaktoren von Sphera Solutions GmbH oder DEFRA.
- Die Emissionen des Unternehmensbereichs ContiTech werden zum Großteil anhand der THG-Daten von Dienstleistern berechnet.

**Berechnete indirekte Scope-3-THG-Emissionen - Abfallaufkommen in Betrieben**

- Das Abfallaufkommen wird mit den spezifischen Emissionsfaktoren von DEFRA mit einer Durchschnittsdaten-Methode für verschiedene Abfallkategorien multipliziert, wobei nur Emissionen im Zusammenhang mit Deponien und Verbrennungsanlagen berücksichtigt werden.

**Berechnete indirekte Scope-3-THG-Emissionen - Geschäftsreisen**

- Reisebuchungsanbieter übermitteln die THG-Emissionen für Geschäftsreisen. Hotelübernachtungen werden dabei als optionale Daten einbezogen. Die unterschiedlichen Reiseoptionen sind zusätzlich berücksichtigt und berechnet.
- Teilweise beziehen sich diese externen Primärdaten auf Emissionsfaktoren von DEFRA oder Fahrzeugherstellern.
- Geschäftsreisen, die möglicherweise nicht über diese Dienstleister gebucht wurden, sind durch eine Schätzung basierend auf einer Expertenannahme berücksichtigt.

**Berechnete indirekte Scope-3-THG-Emissionen – Pendelnde Arbeitnehmer**

- Die tägliche Pendelzeit und die Verkehrsmittel basieren auf einer externen globalen Umfrage.
- Bei dieser Durchschnittsdaten-Methode werden die Emissionen anhand der geschätzten Pendelentfernung, der effektiven Arbeitstage und der Anzahl der Mitarbeitenden zusammen mit DEFRA-Emissionsfaktoren berechnet.

**Berechnete indirekte Scope-3-THG-Emissionen – vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter**

- Die Continental AG nutzt die Managementkontrolle als Konsolidierungsansatz. Es gibt also keine Scope-3-THG-Emissionen, die geleasteten Wirtschaftsgütern zugeordnet werden. Diese werden nur unter Scope 1 und 2 ausgewiesen.

**Berechnete indirekte Scope-3-THG-Emissionen – nachgelagerter Transport**

- Nachgelagerter Transport wird als Emissionen aus dem Transport und der Distribution von Produkten nach der Verkaufsstelle, einschließlich Einzelhandel und Lagerung, definiert.
- Die von den Kunden bezahlte Logistik wird von den eigenen ausgehenden Logistik-Emissionen von Continental aus „Vorgelagerter Transport und Vertrieb“ extrapoliert, basierend auf dem Anteil der Selbstabholer, der durch den Gesamtumsatz oder das Produktgewicht bestimmt wird.
- Die Emissionsfaktoren aus der Kategorie „Vorgelagerter Transport und Vertrieb“ werden angewendet.

**Berechnete indirekte Scope-3-THG-Emissionen – Verarbeitung verkaufter Produkte**

- Verarbeitung verkaufter Produkte umfasst die Verarbeitung von Zwischenprodukten, die im Berichtsjahr an nachgelagerte Unternehmen verkauft wurden.
- Für die Unternehmensbereiche Automotive und ContiTech werden bei der Berechnung nur Emissionen berücksichtigt, die mit dem Materialumschlag und den allgemeinen Montagephasen der Continental-Produkte zusammenhängen. Auf der Grundlage des verkauften Produktgewichts und des durchschnittlichen Fahrzeuggewichts, die auf Marktdaten basieren, werden bei dieser Durchschnittsdaten-Methode eine virtuelle Fahrzeugmenge modelliert. Diese virtuelle Fahrzeugmenge wird mit den Scope-1- und Scope-2-THG-Emissionen pro Fahrzeug von ausgewählten Automobilherstellern multipliziert.
- Das im Unternehmensbereich Tires verwendete Berechnungsmodell berücksichtigt den Energieverbrauch pro Reifenmontage, der durch Messungen und Berechnungen für Pkw- und Lkw-Reifen in verschiedenen Verarbeitungsschritten ermittelt wurde.
- Die Berechnung bezieht sich ausschließlich auf das Fahrzeuggeschäft von Continental. Das Industriegeschäft innerhalb des Unternehmensbereichs ContiTech sowie das Handelsgeschäft der Unternehmensbereiche Tires und Automotive sind nicht berücksichtigt, da diese Emissionen in ihrer Größenordnung als nicht relevant angesehen werden.

**Berechnete indirekte Scope-3-THG-Emissionen – Verwendung verkaufter Produkte**

- Diese Kategorie enthält die indirekten Emissionen der Unternehmensbereiche ContiTech und Tires in der Nutzungsphase, die gemäß dem GHG-Protocol optional zu berichten sind. Für den Unternehmensbereich Automotive verbrauchen einige Produkte, insbesondere elektronische Produkte, in ihrer Nutzungsphase Strom und könnten als direkte Emissionen der Nutzungsphase klassifiziert werden. Für diese Kategorie werden die Tank-to-Wheel-Emissionsfaktoren verwendet.
- Indirekte Emissionen im Handelsgeschäft des Unternehmensbereichs Automotive und Teile der Spezialreifen, Nicht-Reifen-Produkte und Produkte im Handelsgeschäft des Unternehmensbereichs Tires sowie das Industriegeschäft des Unternehmensbereichs ContiTech mit Ausnahme des Geschäfts mit Fördergurten sind nicht Teil der Berechnung.
- Für die Unternehmensbereiche Automotive und ContiTech basiert die Berechnungsmethode auf der erwarteten Produktlebensdauer übernommen von ausgewählten

Automobilherstellern und dem verkauften Produktgewicht unter Verwendung von Durchschnittsdaten-Methoden mit Emissionsfaktoren von ICCT und DEFRA.

- Zur Berechnung der Emissionen aus der Nutzungsphase von Fördergurten des Unternehmensbereichs ContiTech werden ein durchschnittliches Gurtgewicht, die damit verbundene Leerlaufleistung, die jährliche Laufzeit des Gurts sowie die Lebensdauer auf der Grundlage von internen Daten und Expertenbewertungen ermittelt.
- Das Berechnungsmodell für den Unternehmensbereich Tires basiert auf den an die Reifenindustrie angepassten „Produktkategorie-Regeln“ (Product Category Rules, PCR). Der Energieverbrauch der verkauften Reifen wird unter Berücksichtigung des Roll- und des Beschleunigungswiderstands berechnet.
- Außerdem werden für den Unternehmensbereich Tires kraftstoffspezifische Emissionsfaktoren von DEFRA verwendet, die auf dem PCR-Antriebsstrangmix in den jeweiligen Märkten basieren.

**Berechnete indirekte Scope-3-THG-Emissionen – Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer**

- Berücksichtigt sind die Abfallentsorgung und Behandlung von verkauften Produkten am Lebenszyklusende.
- Das Gewicht der verkauften Produkte wird mit den spezifischen Emissionsfaktoren von Sphera Solutions GmbH gemäß dem Entsorgungs- und Recyclingtyp multipliziert. Für fehlende Gewichtsangaben einzelner Produktgruppen werden die Emissionen auf der Grundlage von Informationen über eingekaufte Waren berechnet.
- Für die Klassifizierung des Entsorgungs- und Verwertungstyps werden interne Expertenbewertungen und Industriedaten herangezogen.

**Berechnete indirekte Scope-3-THG-Emissionen – nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter**

- Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter werden als der Betrieb von Wirtschaftsgütern im Besitz von Continental definiert, die während des Berichtsjahres an andere Unternehmen vermietet wurden, mit Ausnahme derjenigen, die in den vom Leasinggeber gemeldeten Scope-1- und Scope-2-THG-Emissionen enthalten sind.
- Diese Kategorie wird mithilfe einer Durchschnittsdaten-Methode berechnet.
- Die Größe der geleasteten Wirtschaftsgüter wird mit den länder- und anlagenspezifischen Emissionsfaktoren von PCAF (Partnership for Carbon Accounting Financials) multipliziert.
- Die geleasteten Ausrüstungsgegenstände (z. B. Maschinen) werden mit einem spezifischen Emissionsfaktor von DEFRA multipliziert.

**Berechnete indirekte Scope-3-THG-Emissionen – Franchises**

- Die Anzahl der Franchisestandorte wird mit Hilfe einer Durchschnittsdaten-Methode, mit dem intern ermittelten Energieverbrauch und den spezifischen Emissionsfaktoren von DEFRA multipliziert.

**Berechnete indirekte Scope-3-THG-Emissionen – Investitionen**

- Für diese Kategorie werden die Emissionen mit Hilfe einer Durchschnittsdaten-Methode berechnet.
- Die Umsätze der nach der At-Equity-Methode bilanzierten Unternehmen in der Finanzberichterstattung werden mit dem Anteil des finanziellen Beitrags von Continental mit eigenen THG-Emissionen (berechnet auf Basis der Scope-1- und Scope-2-THG-Emissionen von Continental) pro Euro Umsatz multipliziert.
- In den Fällen, in denen keine Umsatzzahlen verfügbar sind, werden die THG-Emissionen auf der Grundlage der Anzahl der berichtenden Unternehmen extrapoliert.

THG-Emissionen insgesamt, in t CO <sub>2</sub> e	Rückblickend				Etappenziele und Zieljahre			Reduktionsrate (Jährlich % des Ziels / Basisjahr)
	Basisjahr	2023	2024	Δ Vj. in %	2025	2030	2035	
THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen)	–	–	101.514.749	–	–	–	–	–
THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen)	–	–	100.251.479	–	–	–	–	–

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Die gesamten standortbezogenen THG-Emissionen umfassen die THG-Emissionen von Scope 1, Scope 2 standortbezogen und Scope 3.
- Die gesamten marktbezogenen THG-Emissionen setzen sich aus Scope 1, marktbezogenen Scope 2- und Scope 3-THG-Emissionen zusammen.

- Die Zahlen werden gemäß Annahmen und Methoden berechnet, die in den entsprechenden Tabellen für die THG-Emissionen von Scope 1 und Scope 2 sowie Scope 3 dargelegt sind.

Scope-3-Emissionen unter Verwendung von Primärdaten	2024
Anteil Scope-3-THG-Emissionen, berechnet unter Verwendung von Primärdaten, in %	0,01

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Es werden ausschließlich Emissionen berücksichtigt, zu denen Primärdaten in Form von einem extern verifizierten Produkt-CO<sub>2</sub>-Fußabdruck vorliegen.

- Berücksichtigt sind Scope-3-THG-Emissionen, die anhand von Primärdaten berechnet werden. Diese werden in Relation zu den gesamten Scope-3-THG-Emissionen gesetzt

Biogene CO <sub>2</sub> -Emissionen	2024
Biogene direkte Emissionen, die nicht im Scope 1 enthalten sind, in Mio t CO <sub>2</sub> e	0,037
Biogene standortbasierte indirekte Emissionen, die nicht im Scope 2 enthalten sind, in Mio t CO <sub>2</sub> e	0,042
Biogene marktbasierter indirekte Emissionen, die nicht im Scope 2 enthalten sind, in Mio t CO <sub>2</sub> e	0,000
Biogene indirekte Emissionen, die nicht im Scope 3 enthalten sind, in Mio t CO <sub>2</sub> e	0,859

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

**Biogene Scope-1-Emissionen**

- Emissionen aus der Verbrennung oder dem biologischen Abbau von Biomasse, einschließlich fester Biomasse, Biomethan, flüssiger Biokraftstoffe und grüner Wasserstoff, sind berücksichtigt.
- Die Basisdaten zur Berechnung der biogenen Scope-1-Emissionen werden gemäß den Annahmen und Methoden berücksichtigt, die in der entsprechenden Tabelle für die Scope-1- und Scope-2-THG-Emissionen dargelegt sind. Diese Metrik berücksichtigt im Unterschied ausschließlich CO<sub>2</sub>-Emissionen, die in den Scope-1-THG-Emissionen nicht enthalten sind.
- Für die Berechnung werden Emissionsfaktoren von DEFRA herangezogen.

**Biogene Emissionen bezogen auf standortbasierte und marktbasierter Scope-2-Emissionen**

- Continental betrachtet Emissionen aus Strom, Dampf und Fernwärme unter marktbasierter Scope-2-Emissionen nur mit ausreichendem Nachweis als biogen.
- Biogene standortbasierte Scope-2-Emissionen werden auf Basis der Stromzukaufe und externen Datenquellen (Verband der Automobilindustrie, VDA) für den spezifischen Anteil von Biomasse und Biogas am Strommix modelliert und hochgerechnet.
- Die Zahlen werden gemäß den Annahmen und Methoden berechnet, die in der entsprechenden Tabelle für die Scope-1- und Scope-2-THG-Emissionen dargelegt sind.

**Biogene Scope-3-Emissionen**

- Biogene Emissionen, die aus der Verbrennung oder dem biologischen Abbau von Biomasse resultieren, einschließlich organischem nichtfossilem Material biologischen Ursprungs, Biokraftstoffen, biogenen Gasen und biogenen Abfällen sind berücksichtigt. Daher werden nur Emissionen der Kategorie Scope 3 – Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer berücksichtigt durch Verbrennung biogener Stoffanteile in den Produkten.
- Alle weiteren Scope 3 Kategorien gemäß GHG Protocol werden nicht in der Berechnung für biogene Scope-3-Emissionen berücksichtigt.
- Die Berechnung von Scope-3-Emissionen erfolgt auf Basis der Annahmen und Methoden, die in der entsprechenden Tabelle für Scope-3-THG-Emissionen dargelegt sind.
- Die Berechnung basiert auf den eingekauften Mengen von Naturkautschuk gemäß Scope 3 Kategorie 1 und ist gleichgesetzt mit den Mengen aus Scope 3 Kategorie 12. Der Anteil biogener CO<sub>2</sub>-Emissionen wird kalkuliert auf Basis errechneter Faktoren zur Materialentsorgung durch Verbrennung und Materialanteile biologischer Herkunft in den Produkten.

## Intensität der THG-Emissionen

Intensität der standortbasierten THG-Emissionen	2024	Intensität der marktbasieren THG-Emissionen marktbasier	2024
Intensität der standortbasierten THG-Emissionen, in Mio t CO <sub>2</sub> e / Mio €	0,003	Intensität der marktbasieren THG-Emissionen, in Mio t CO <sub>2</sub> e / Mio €	0,003

### Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

- Die gesamten standortbasierten THG-Emissionen werden durch die im Konzernabschluss dargestellten Umsatzerlöse geteilt.
- Die Berechnung der gesamten THG-Emissionen erfolgt gemäß den Annahmen und Methoden, die in den entsprechenden Tabellen für die Scope-1- und Scope-2- sowie Scope-3-THG-Emissionen dargelegt sind.

### Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

- Die gesamten marktbasieren THG-Emissionen werden durch die im Konzernabschluss dargestellten Umsatzerlöse geteilt.
- Die Berechnung der gesamten THG-Emissionen erfolgt gemäß den Annahmen und Methoden, die in den entsprechenden Tabellen für die Scope-1- und Scope-2- sowie Scope-3-THG-Emissionen dargelegt sind.

Informationen über die Umsatzerlöse (Nenner bei der Berechnung der Intensität der THG-Emissionen) sind innerhalb des Konzernabschlusses im Kapitel Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und im Kapitel 1 des Konzernanhangs zu finden.

## Energieverbrauch und Energiemix

### Energieverbrauch und Energiemix

Energieverbrauch und Mix	2024
(1) Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen, in MWh	82.476
(2) Brennstoffverbrauch aus Erdöl und Erdölerzeugnissen, in MWh	129.421
(3) Brennstoffverbrauch aus Erdgas, in MWh	2.840.436
(4) Verbrauch von Brennstoffen aus anderen fossilen Quellen, in MWh	61.634
(5) Verbrauch von zugekauftem oder anderweitig erhaltenem Strom, Wärme, Dampf und Kälte aus fossilen Quellen, in MWh	754.333
<b>(6) Gesamtenergieverbrauch aus fossilen Quellen, in MWh</b>	<b>3.868.301</b>
<b>(7) Gesamtenergieverbrauch aus nuklearen Quellen, in MWh</b>	<b>0</b>
(8) Verbrauch von Brennstoffen aus erneuerbaren Quellen, in MWh	110.068
(9) Energieverbrauch von zugekauftem oder anderweitig erhaltenem Strom, Wärme, Dampf und Kälte aus erneuerbaren Quellen, in MWh	4.219.044
(10) Verbrauch von selbst erzeugter nicht mit Brennstoffen betriebener erneuerbarer Energie, in MWh	26.652
<b>(11) Gesamtenergieverbrauch aus erneuerbaren Quellen, in MWh</b>	<b>4.355.765</b>
<b>(12) Gesamter Energieverbrauch, in MWh</b>	<b>8.224.066</b>

### Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

#### Übergreifende Angaben für Positionen (1) - (12)

- Umrechnungsfaktoren werden bei Bedarf verwendet, um den Brennstoffverbrauch in MWh umzurechnen.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Für einzelne Standorte werden Modellrechnungen unter Berücksichtigung der Mitarbeiteranzahl und der Art des Betriebs verwendet.
- Zudem ist der Dezemberverbrauch für einzelne Standorte kalkuliert, falls erforderliche Daten oder Belege zum Zeitpunkt der Berichterstattung noch nicht vorlagen.

#### (1) Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen

- Enthält den Verbrauch von Stein- und Braunkohle.

#### (2) Brennstoffverbrauch aus Erdöl und Erdölerzeugnissen

- Enthält den Verbrauch von Diesel, Gasöl, Benzin und Heizöl.
- Der Energieverbrauch der Firmenfahrzeuge weltweit ist modelliert und nutzt den Energieverbrauch der deutschen Firmenfahrzeuge als Richtwert.

#### (3) Brennstoffverbrauch aus Erdgas

- Enthält den Verbrauch von Erdgas.

#### (4) Verbrauch von Brennstoffen aus anderen fossilen Quellen

- Enthält den Verbrauch von Flüssiggas (LPG), Propan und flüssigem Butan.
- Der Energieverbrauch der Firmenfahrzeuge weltweit ist modelliert und nutzt den Energieverbrauch der deutschen Firmenfahrzeuge als Richtwert.

#### (5) Verbrauch von zugekauftem oder anderweitig erhaltenem Strom, Wärme, Dampf und Kälte aus fossilen Quellen

- Enthält den Verbrauch von zugekaufter Fernwärme und Dampf aus fossilen Quellen.
- Die Zuordnung der Energieträger erfolgt nach der marktbasieren Methode.
- Der Energieverbrauch der Firmenfahrzeuge weltweit ist modelliert und nutzt den Energieverbrauch der deutschen Firmenfahrzeuge als Richtwert.

#### (6) Gesamtenergieverbrauch aus fossilen Quellen

- Summe der Positionen (1) bis (5)

#### (7) Gesamtenergieverbrauch aus nuklearen Quellen

- Enthält den Energieverbrauch aus nuklearen Quellen.
- Die Zuordnung des Energieträgers erfolgt nach der marktbasieren Methode.

#### (8) Verbrauch von Brennstoffen aus erneuerbaren Quellen

- Enthält den Verbrauch von Biomasse, Biokraftstoffen, Biomethan und grünem Wasserstoff.

#### (9) Energieverbrauch von zugekauftem oder anderweitig erhaltenem Strom, Wärme, Dampf und Kälte aus erneuerbaren Quellen

- Enthält den eingekauften Strommix, Strom aus erneuerbaren Quellen mit Herkunftsnachweisen (Off-Site-PPA, Onsite-PPA, Grüner Tarif), eingekauften Dampf und Fernwärme aus erneuerbaren Quellen.
- Die Kalkulation erfolgt mit der marktbasieren Methode.

#### (10) Verbrauch von selbst erzeugter nicht mit Brennstoffen betriebener erneuerbarer Energie

- Enthält den Verbrauch von selbst erzeugtem Strom aus erneuerbaren Quellen.

#### (11) Gesamtenergieverbrauch aus erneuerbaren Quellen

- Summe der Positionen (8) bis (10)

#### (12) Gesamter Energieverbrauch

- Berechnet als Summe der Positionen (6), (7) und (11)

Abdeckung von Energiemanagementsystemen	2024
Zertifizierungen für Energiemanagementsysteme (ISO 50001)	
Abdeckungsgrad Mitarbeitende (zum 31.12.), in %	42

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Gezählt werden die Mitarbeitenden des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag, sowie andere Beschäftigte zum 31.12.2024. Praktikanten und Auszubildende werden nicht berücksichtigt.
- Berücksichtigt werden gültige Zertifikate, abgeschlossene Rezertifizierungen und laufende Rezertifizierungen, wenn das Erreichen der Rezertifizierung als sehr wahrscheinlich eingestuft wird.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Der geringe Teil von Mitarbeitenden, die nicht zugeordnet werden konnten, wird von dem Abdeckungsgrad ausgeschlossen. Die Kennzahl errechnet sich aus dem Verhältnis der eigenen Belegschaft, die an einem zertifizierten Standort arbeitet, zu der Gesamtzahl der eigenen Belegschaft von Continental.
- Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.

Erzeugung nicht erneuerbarer Energie	2024
Erzeugung nicht erneuerbarer Energie, in MWh	2.760.454

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Enthält die Erzeugung von Dampf aus nicht erneuerbaren Quellen in Kesselhäusern sowie selbst erzeugten Strom aus fossilen Quellen.
- Die produzierte Menge von Dampf in Kesselhäusern ist kalkuliert basierend auf dem Gesamtverbrauch von Erdgas am jeweiligen Standort abzüglich der Direktverbrennung von Erdgas auf Basis von jährlichen Durchschnittswerten.
- Umrechnungsfaktoren werden bei Bedarf verwendet, um die Energieerzeugung in MWh umzurechnen.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Für einzelne Standorte werden Modellrechnungen unter Berücksichtigung der Mitarbeiteranzahl und der Art des Betriebs verwendet.

Erzeugung erneuerbarer Energie	2024
Erzeugung erneuerbarer Energie, in MWh	26.652

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Enthält die Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Quellen wie z. B. Photovoltaik.
- Umrechnungsfaktoren werden bei Bedarf verwendet, um die Energieerzeugung in MWh umzurechnen.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte.

Angaben in Bezug auf Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren

Energieintensität aus Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen	2024
Energieintensität aus Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen, in MWh / Mio €	214

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Die Zahl ist definiert als der Gesamtenergieverbrauch aus Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen, dividiert durch die Umsatzerlöse aus Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen.
- Die Datenerhebung des Energieverbrauchs erfolgt gemäß den Angaben unter der Tabelle zu Energieverbrauch und Energiemix.

Gesamtenergieverbrauch aus Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen	2024
Gesamtenergieverbrauch aus Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen, in MWh	8.144.095

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Aktivitäten in den NACE-Code Sektoren A bis H und L, die zu Umsatzerlösen führen, gelten als Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen.
- Enthält den Gesamtenergieverbrauch aus fossilen und erneuerbaren Quellen, der auf Tätigkeiten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen entfällt.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Für einzelne Standorte werden Modellrechnungen unter Berücksichtigung der Mitarbeiteranzahl und der Art des Betriebs verwendet.

Umsatzerlöse aus Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen	2024
Umsatzerlöse aus Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen, in Mio €	38.053

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Die im Konzernabschluss dargestellten Umsatzerlöse abzüglich der Umsatzerlöse aus nicht-klimaintensiven Aktivitäten sind dargestellt.

Aktivitäten in den NACE-Code Sektoren A bis H und L, die zu Umsatzerlösen führen, gelten als Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen und werden für die Berechnung herangezogen.

Informationen über die Umsatzerlöse (Nenner bei der Berechnung der Intensität der THG-Emissionen) sind innerhalb des Konzernabschlusses im Kapitel Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und im Kapitel 6 des Konzernanhangs zu finden.



### Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO<sub>2</sub>-Zertifikate

Die Angaben über die zur Entnahme, Reduktion und Speicherung von Treibhausgasemissionen gemäß ESRS mittels CO<sub>2</sub>-Zertifikaten finden in diesem Geschäftsjahr für Continental keine Anwendung. Im Rahmen unseres Klimaschutz-Sofortprogramm NetZeroNow bieten wir Kunden sowie den Continental-Unternehmensbereichen von Continental einen zusätzlichen Baustein, um die jeweiligen Klimastrategien zu unterstützen. Das Programm wird sowohl extern angeboten sowie intern, wie z. B. für Veranstaltungen, genutzt. Continental arbeitet mit Partnern für zertifizierte Wiederherstellung von Ökosystemen wie insbesondere Aufforstungsprojekten zusammen, um CO<sub>2</sub> aus der Atmosphäre zu binden und damit durch CO<sub>2</sub>-Removals das globale CO<sub>2</sub>-Budget zu entlasten. Die Berechnungen von definierten Mengen an CO<sub>2</sub>-Removals erfolgen individuell in den Unternehmensbereichen. Entsprechend wird die Menge der im Rahmen von NetZeroNow genutzten negativen Emissionen in den Unternehmensbereichen ermittelt und dokumentiert. Continental hat ein Kontingent an zertifizierten Projekten eingekauft, welches schrittweise genutzt wird. In einem systematischen Prozess wird daraufhin auf Konzernebene sichergestellt, dass für die im jeweiligen Geschäftsjahr von den Unternehmensbereichen genutzte Menge entsprechende ausgestellte, gestrichene und damit stillgelegte Zertifikate vorliegen und diese in der internen Allokation über Geschäftsjahre und Unternehmensbereiche hinweg nicht mehrfach genutzt werden. Die erworbenen CO<sub>2</sub>-Zertifikate stammen aus Projekten, die nach international anerkannten Standards (Gold Standard, VCS, Plan Vivo) zertifiziert sind. Außerdem stellt Continental

sicher, dass Projekte in verschiedenen geografischen Gebieten finanziert werden. Darüber hinaus stellen wir durch projektbezogene Fragebögen sicher, dass die CO<sub>2</sub>-Zertifikate den internen Qualitätskriterien entsprechen.

Die im Rahmen von NetZeroNow verwendeten Zertifikate wurden in Vorjahren beschafft und zum jeweiligen Zeitpunkt des Einkaufs in externen Registern stillgelegt. Im Geschäftsjahr 2024 wurden keine weiteren Einkäufe inklusive Stilllegungen in externen Registern durchgeführt und zum 31.12.2024 waren keine konkreten Einkäufe oder Stilllegungen geplant.

THG-Removals im Rahmen des NetZeroNow-Programms	2024
Gesamtmenge der genutzten THG-Removals aus Klimaschutzprojekten im Rahmen des NetZeroNow-Programms, in Mio t CO <sub>2</sub> e	0,006

- Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**
- Das NetZeroNow-Programm von Continental ermöglicht es Geschäftspartnern, ihren Beitrag im Laufe des Übergangs zu einer klimafreundlichen Wirtschaft zu steigern. Beim Kauf der Waren von Continental können sich die Kunden für eine Teilnahme am Programm entscheiden. In diesem Fall gelten erworbene CO<sub>2</sub>-Zertifikate aus Projekten zur Entnahme als verbraucht und stehen für keine weiteren Zwecke zur Verfügung.
  - CO<sub>2</sub>-Zertifikate aus Projekten, die im Rahmen des NetZeroNow-Programms im Berichtsjahr verbraucht wurden, sind eingeschlossen.
  - Ein CO<sub>2</sub>-Zertifikat entspricht 1 Tonne CO<sub>2</sub>e.
  - Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.

### Emissionsfreie Mobilität und Industriezweige

Zuordenbares Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen	2024
Zuordenbares Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen, in Mio €	2.066

- Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**
- Das zuordenbare Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen umfasst das gesamte Geschäft mit Produkten für Fahrzeuge, die Güter und Menschen transportieren.
  - Die Zuordenbarkeit des Geschäfts erfolgt über den Fahrzeughersteller, die Fahrzeugplattform oder die Produktspezifikation.
  - Die Berechnung wurde anhand interner Planungsdaten für den Umsatz, externer Daten für die Produktionsmengen und des Motortyps von IHS und S&P sowie bei Bedarf von Bewertungen seitens Sachverständigen vorgenommen.
  - Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.

# Umweltverschmutzung (ESRS E2)

## Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Umweltverschmutzung

Continental hat ihre potenziellen und tatsächlichen negativen und positiven Auswirkungen sowie Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Nachhaltigkeit gemäß den regulatorischen Anforderungen und wie im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) beschrieben bewertet. Die allgemeinen Angaben umfassen einen Überblick über die Bewertung aller ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities, IROs) inklusive der betrachteten Zeithorizonte.

In dieser IRO-Bewertung (IRO-Assessment) wurden die folgenden wesentlichen potenziellen und tatsächlichen negativen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung ermittelt. Sie wurden zum leichteren Verständnis und für bessere Lesbarkeit in IRO-Cluster gruppiert. Die Beschreibungen der negativen Auswirkungen und Risiken erfolgen aus einer sogenannten Brutto-Perspektive, welche, methodisch bedingt, die Mitigation durch die im jeweiligen IRO-Cluster beschriebenen Managementansätze von Continental nicht berücksichtigt. Anhand dieser Perspektive wird ermittelt, wo angemessene Managementansätze relevant sind und entsprechend berichtet werden muss. Da Chancen durch die Managementansätze von Continental verstärkt werden, erfolgen deren Beschreibungen aus einer sogenannten Netto-Perspektive, welche, methodisch bedingt, die Ergebnisse der Managementansätze berücksichtigen.

Die Beschreibungen der IROs sind jeweils für sich abgeschlossen zu betrachten, wodurch es zu Wiederholungen kommen kann.

### Umweltschutz im eigenen Geschäftsbereich

- › Im Jahr 2024 wurden einzelne lokale Umweltvorfälle im Zusammenhang mit geringfügigen Freisetzungen, wie Leckagen, im eigenen Geschäftsbereich verzeichnet. Über diese Freisetzungen hinaus könnten potenzielle Umweltvorfälle auch zu einer signifikanten lokalen Verunreinigung führen, wenn sie nicht angemessen eingedämmt werden und an mehreren Standorten gleichzeitig auftreten. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 17)

### Umweltschutz in der Lieferkette

- › Continental hat im Jahr 2024 einzelne negative Auswirkungen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung durch direkte Lieferanten verzeichnet. Über die bestätigten Vorfälle hinaus kauft Continental zahlreiche Produkte und Dienstleistungen von einer globalen Lieferantenbasis. Zu den direkten und indirekten Lieferanten von Continental entlang der Lieferkette gehören daher Branchen, die potenziell signifikant negative Auswirkungen auf die Umwelt im Zusammenhang mit der Entstehung von Schadstoffen in der Luft, in Gewässern und im Boden (z. B. aufgrund der Herstellungsprozesse von Grundstoffen) haben. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 18).
- › Continental kauft zahlreiche Produkte und Dienstleistungen von einer globalen Lieferantenbasis. Daher sind die direkten und indirekten

Lieferanten von Continental in Industrien und spezifischen Märkten tätig, die möglicherweise größeren Veränderungen und neuer Regulatorik in Bezug auf die Verschmutzung von Luft, Wasser und Boden unterliegen (insbesondere unter Berücksichtigung von Verboten oder Beschränkungen für bestimmte Materialien). Dies kann insbesondere mittelfristig zu signifikant höheren Kosten für Materialien, Komponenten und / oder Dienstleistungen führen, wenn nicht vorbeugend gesteuert wird. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 23)

### Produktbezogene Aspekte bezüglich Umweltschutz

- › In der Nutzungsphase der Continental-Produkte in Fahrzeugen und industriellen Anwendungen entstehen erhebliche direkte und indirekte Emissionen in Luft, Wasser und Boden, insbesondere Abgasemissionen von Fahrzeugen, Reifen- und Straßenabriebpartikel sowie Bremsstaubemissionen. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 19)
- › Continental ist in bestimmten Märkten und Industrien tätig, in denen erhebliche Emissionen in Luft, Wasser und Boden in der Nutzungsphase von Continental-Produkten entstehen. In einem Szenario mit immer strenger werdenden Vorschriften könnte auch das Risiko von Verstößen gegen Vorschriften erheblich zunehmen. Daher könnte Continental insbesondere mittelfristig Sanktionsregelungen mit signifikanten Straf- und Bußgeldzahlungen oder sogar einer vorübergehenden Unterbrechung des jeweiligen Geschäftsbetriebs ausgesetzt sein, wenn nicht ausreichend vorgesorgt und präventiv gesteuert wird. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 22)
- › Das Produktportfolio von Continental bedient Märkte, die auch aufgrund von Regulatorik und Markttrends in Bezug auf Emissionen in Luft, Wasser und Boden (insbesondere im Hinblick auf Beschränkungen von Stoffen, aber auch von nicht-antriebsbedingten Emissionen wie Reifen- und Straßenabriebpartikeln und Bremsstaub) einen starken Wandel durchlaufen. Angesichts des breiten Portfolios von Continental könnten einige Produktsegmente und das Geschäft mit bestimmten Kundengruppen vor umwälzenden Herausforderungen stehen, wobei die Geschwindigkeit des Wandels die mögliche Anpassungsgeschwindigkeit übersteigen könnte. Dies könnte, wenn es nicht angemessen gesteuert wird, insbesondere mittelfristig zu signifikanten Umsatzeinbußen in den jeweiligen Geschäftsbereichen führen. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 24)
- › Das Produktportfolio von Continental bedient Märkte, die sich aufgrund von Regulatorik und Markttrends in Bezug auf Emissionen in Luft, Wasser und Boden (z. B. strengere Emissionswerte für Fahrzeuge) stark verändern. Dies kann dazu führen, dass sich die Anforderungen an bestimmte Produkte und Innovationen von Continental ändern. Wenn es Continental gelingt, diese Markttreiber effektiv zu nutzen, können bestimmte Geschäftsbereiche (insbesondere Reifen und Bremsen) direkt oder indirekt von signifikanten Wachstumsmöglichkeiten oder mittelfristig sogar von neuen Geschäftsfeldern/-modellen profitieren. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Chance 27)

**Besorgniserregende und besonders besorgniserregende Stoffe**

- › Continental ist in bestimmten Bereichen tätig, die den Umgang mit und die Verwendung von besorgniserregenden und besonders besorgniserregenden Stoffen beinhalten. Ohne einen angemessenen und umsichtigen Umgang damit sind signifikante negative Auswirkungen auf Mensch und Umwelt zu erwarten. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 20)
- › Continental kauft zahlreiche Produkte und Dienstleistungen von einer globalen Lieferantenbasis. Die direkten und indirekten Lieferanten von Continental entlang der Lieferkette umfassen Branchen und Betriebsarten, in denen besorgniserregende und besonders besorgniserregende Stoffe gehandhabt und verwendet werden. Ohne einen angemessenen und umsichtigen Umgang damit sind durch die Handhabung und Verwendung besorgniserregender und besonders besorgniserregender Stoffe entlang der Lieferkette signifikante negative Auswirkungen auf Mensch und Umwelt zu erwarten. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 21)
- › Das Produktportfolio von Continental bedient Märkte, die sich aufgrund von Markttrends und Regulatorik im Zusammenhang mit besorgniserregenden Stoffen (insbesondere im Hinblick auf die Beschränkung von Stoffen) erheblich verändern. Angesichts der großen Bandbreite der von Continental verwendeten Stoffe könnten einige Produktsegmente vor umwälzenden Herausforderungen stehen, wobei die Geschwindigkeit des Wandels die mögliche Anpassungsgeschwindigkeit übersteigen könnte. Dies kann, wenn es nicht angemessen gesteuert wird, insbesondere mittelfristig zu kritischen Umsatzeinbußen in den jeweiligen Geschäftsbereichen führen. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 25)
- › Continental ist in Branchen tätig, in denen der verantwortungsvolle Umgang mit besorgniserregenden Stoffen entlang der Wertschöpfungskette relevant ist. Sollten Prävention und Schadensbegrenzung versagen oder schwerwiegende Verstöße auftreten (z. B. Überschreitung von Schwellenwerten oder fehlende Erklärungen), könnte Continental daher, insbesondere mittelfristig, Sanktionsregelungen mit signifikanten Straf- und Bußgeldzahlungen oder sogar einer vorübergehenden Unterbrechung des jeweiligen Geschäftsbetriebs ausgesetzt sein. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 26)

## Managementansätze zur Vermeidung von Umweltverschmutzung

Die Managementansätze, die für das Management der IROs in Bezug auf Umweltverschmutzung relevant sind, beziehen sich auf Umweltschutz im eigenen Geschäftsbereich, Umweltschutz in der Lieferkette, produktbezogene Aspekte bezüglich Umweltschutz sowie besorgniserregende und besonders besorgniserregende Stoffe.

### Umweltschutz im eigenen Geschäftsbereich

Continental hat umfassende Umweltschutzmaßnahmen und Umweltmanagementprozesse im eigenen Geschäftsbereich eingeführt. Diese beinhalten auch Maßnahmen und Prozesse, um die identifizierten potenziellen negativen Auswirkungen durch mögliche Freisetzungen in Luft, Gewässer und Boden zu verhindern oder, sofern nötig, abzumildern. Wie in der Unternehmenspolitik zu Umwelt, Sicherheit und Gesundheit (Environment, Safety and Health Policy, ESH Policy) von Continental öffentlich dargelegt, schonen wir Ressourcen und vermeiden Umweltverschmutzung durch Emissionen in die Luft, das Wasser und den Boden.

Der Managementansatz von Continental für Umweltschutzmaßnahmen deckt den eigenen Geschäftsbereich weltweit ab und ist besonders auf die Produktionsstätten ausgerichtet.

Die Verantwortung für die Durchführung von Umweltschutzmaßnahmen und die Vermeidung von Umweltverschmutzung liegt bei der Geschäftsführung der jeweiligen Gesellschaften von Continental. Das interne Rahmenwerk für Umweltschutz wird von den Umweltabteilungen von Continental festgelegt und vom Vorstand und den Gremien der Unternehmensbereiche überwacht.

Die Verfahren und die Überwachung hinsichtlich der Vermeidung und Eindämmung von Umweltvorfällen sind in das allgemeine Umweltmanagementsystem integriert. Die Präventivmaßnahmen werden standortspezifisch umgesetzt und umfassen u. a. Notfallpläne, Standortinspektionen durch die lokalen ESH-Manager sowie regelmäßige Wartungspläne. Weitere Maßnahmen werden dort umgesetzt, wo sie erforderlich sind, z. B. Gefahrstofflagerung, Auskoffern, Abscheider, Abwasserbehandlung oder Rückhaltebecken.

Die Vermeidung und Eindämmung von Umweltvorfällen oder Freisetzungen umfasst standortspezifische Notfallpläne, die die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt im Falle einer tatsächlichen Freisetzung kontrollieren und begrenzen.

Der Rahmen für das Umweltmanagement von Continental, einschließlich der Vermeidung und Eindämmung von Umweltvorfällen besteht aus der öffentlichen ESH Policy und den damit verbundenen umweltbezogenen "Verpflichtungen zu einer verantwortungsvollen Wertschöpfungskette" (RVC Commitments) sowie aus mehreren internen Regeln auf verschiedenen Ebenen der Organisation.

Das Umweltmanagement von Continental, einschließlich der Vermeidung und Eindämmung von Umweltvorfällen, wie z. B. Leckagen, basiert auf der internationalen Umweltmanagementnorm ISO 14001.

Die Abdeckung mit zertifizierten Umweltmanagementsystemen findet sich in der entsprechenden Kennzahl in diesem Kapitel.

Zum lokalen Umweltmanagement gehört auch die Konsultation lokaler Anspruchsgruppen wie Behörden, Mitarbeitende oder Gemeinschaften, sofern relevant.

Die ESH Policy von Continental sowie die damit verbundenen umweltbezogenen RVC Commitments werden über unsere Internetseite nach außen kommuniziert. Darüber hinaus stehen für interne Kommunikationszwecke Schulungsmaterialien, weitere Leitfäden sowie Notfallpläne zur Verfügung.

### Umweltschutz in der Lieferkette

Für den Umweltschutz in der Lieferkette hat Continental einen Managementansatz definiert, um mögliche negative Auswirkungen auf die Umwelt im Zusammenhang mit Schadstoffemissionen in Luft, Gewässer und im Boden in der Lieferkette zu verhindern und zu reduzieren. Wie in unserem Verhaltenskodex für Geschäftspartner und den RVC Commitments dargelegt, erwartet Continental von ihren Lieferanten, dass sie angemessene Umweltschutz-Managementverfahren einrichten, einschließlich, aber nicht beschränkt auf Luftqualität, verantwortungsvollen Umgang mit Chemikalien, Schutz des Bodens sowie Schutz von Gewässern.

Der Managementansatz von Continental gilt für alle Einkaufsaktivitäten der Continental und ihrer Tochtergesellschaften weltweit. Der Fokus des Managementansatzes liegt auf den direkten Lieferanten (inklusive Dienstleistern), welche die Anforderungen wiederum an ihre Lieferanten weitergeben sollen. Weitere Besonderheiten des Managementansatzes gelten für die Lieferkette von Naturkautschuk, einschließlich der tieferen Lieferkette in Bezug auf die Beschaffung von Naturkautschuk. Siehe hierzu auch den Managementansatz Verantwortungsvoller Einkauf und vorgelagerte Wertschöpfungskette im Kapitel Biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4).

Die Umsetzung des Managementansatzes erfolgt in erster Linie durch die Einkaufsabteilungen von Continental, die von den Umwelt- und Nachhaltigkeitsfunktionen unterstützt werden. Die Überwachung erfolgt über das Due-Diligence-System für die Wertschöpfungskette (RVCDDS), einschließlich der Überwachung durch den Vorstand (siehe hierzu auch den Managementansatz Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette im Kapitel Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)).

Das RVCDDS umfasst eine Vielzahl von Prozessen, die die Entwicklung und Umsetzung von Strategien, die Verwaltung von Vorschriften, das Management von potenziellen Auswirkungen sowie Vorfällen (einschließlich Beschwerden) und die Schulung abdecken. Zur Steuerung und Überwachung der Systemeffizienz wurde ein mehrstufiger Prozess eingerichtet, der drei Linien umfasst: In Bezug auf die Lieferkette umfasst die erste Linie die Umsetzung der operativen Aufgaben auf der Ebene der einzelnen Einkaufsfunktionen. Die

zweite Linie, vertreten durch nicht operative Governance-Abteilungen und -Rollen, überwacht das System, die Rollen und Verantwortlichkeiten sowie deren Wirksamkeit. Die dritte Linie wird durch die interne Revision vertreten, die eine unabhängige Bewertung der Angemessenheit und Wirksamkeit des RVCDDS vornimmt.

Die operativen Aufgaben umfassen spezifische Präventiv- und Abhilfemaßnahmen in Bezug auf die Lieferkette, wie z. B. die Anpassung von Beschaffungsstrategien und -praktiken, die Festlegung von Vertragsvereinbarungen und die Einführung von Kontrollmechanismen sowie die Schulung von Einkäufern und Lieferanten. Ausgewählte Lieferanten werden auf der Grundlage verschiedener Kriterien anhand von Fragebögen zur Selbstbewertung beurteilt, die über die allgemein anerkannten Nachhaltigkeitsplattformen für unsere Branchen, wie EcoVadis und NQC, eingeholt werden. Darüber hinaus werden selektiv auch Audits vor Ort oder andere Audit-Aktivitäten durchgeführt, beispielsweise in Bezug auf das Vorhandensein von Umweltmanagementsystemen.

Der Vorstand der Continental AG wird im Rahmen des jährlich stattfindenden Reviewprozesses vom Menschenrechtsbeauftragten des Unternehmens Continental über den aktuellen Status informiert und bewertet die Effektivität, Angemessenheit sowie das Verbesserungspotenzial des Systems. Zudem ist das RVCDDS Bestandteil des übergeordneten internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des Compliance-Managementsystems von Continental.

Die Erwartungen an die Lieferanten bezüglich angemessenen Umweltschutzes umfassen ebenfalls die Prävention von Vorfällen und Notfallsituationen.

Die skizzierten Prozesse werden durch ein umweltbezogenes RVC Commitment festgelegt. Zu den weiteren relevanten Regeln dieses internen Rahmenwerkes gehören spezielle Regeln für den Einkauf und die dazugehörigen Arbeitsanweisungen, die eine einheitliche Anwendung der Kernprozesse in allen Geschäftsbereichen des Unternehmens und in den Beziehungen zu den Lieferanten vorgeben. Direkte Lieferanten werden vom verbindlichen Verhaltenskodex für Geschäftspartner angeleitet, der auch auf die RVC Commitments verweist. Für Lieferanten von Naturkautschuk gilt ergänzend die Einkaufspolitik von Continental für nachhaltigen Naturkautschuk.

Der Managementansatz von Continental im Bereich Umweltschutz orientiert sich am deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz sowie an anderen Sorgfaltspflicht-Standards wie den UN-Leitprinzipien und den OECD-Leitsätzen.

Innerhalb der Managementprozesse werden die Interessen von Stakeholdern wie Kunden, Verbände etc. berücksichtigt.

Continental kommuniziert ihren Managementansatz durch ihre Grundsatzerklärung und extern veröffentlichte RVC Commitments. Es werden Schulungsinitiativen für Lieferanten durchgeführt, um das Bewusstsein für die gemeinsame Verantwortung in der gesamten Wertschöpfungskette weiter zu fördern. Darüber hinaus werden die direkten Lieferanten aufgefordert, den Verhaltenskodex für Geschäftspartner zu unterzeichnen. Daher richtet sich die Kommunikation sowohl an Interessengruppen als auch an Lieferanten.

### Produktbezogene Aspekte bezüglich Umweltschutz

Continental hat in der Nachhaltigkeitsambition verankert, bis spätestens 2050 eine emissionsfreie Mobilität und Industrie gemeinsam mit ihren Partnern entlang der Wertschöpfungskette anzustreben. „Emissionsfrei“ bedeutet in diesem Zusammenhang die vollständige Vermeidung schädlicher Emissionen (wie beispielsweise Treibhausgase oder Stickoxide (NOx)). Ungefährliche Emissionen wie Wasserdampf, ungiftige, biologisch abbaubare Partikelemissionen oder minimale Geräuschemissionen gehören nicht dazu.

Entsprechend hat Continental einen spezifischen Managementansatz implementiert, um den Wandel unserer Industrien zu unterstützen, negative Umweltauswirkungen in der Produktnutzungsphase zu reduzieren, die Einhaltung von Vorschriften zu gewährleisten und gleichzeitig Chancen für Wachstum in bestimmten Geschäftsbereichen zu unterstützen.

Insbesondere hinsichtlich Reifen- und Straßenabriebpartikeln sowie Bremsstaub arbeitet Continental an der Erforschung offener Fragen rund um diese nicht-antriebsbedingten Emissionen und deren Entstehung, Zusammensetzung sowie deren Transport und Verbleib in der Umwelt. Continental trägt dazu bei, wissenschaftlich fundiertes Wissen über die Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt auszubauen, da die Auswirkungen noch nicht ausreichend erforscht sind.

Daher ist darauf hinzuweisen, dass Reifen- und Straßenabrieb nach heutigem Wissensstand immer entstehen wird, um kontrollierbares und sicheres Beschleunigen und Bremsen sowie stabile Kurvenfahrten zu ermöglichen. Daher sind die Bestrebungen darauf ausgerichtet, Abriebpartikel, die von Reifen stammen, zum einen zu verringern und zum anderen so umweltverträglich wie möglich zu gestalten.

Der Managementansatz fokussiert sich auf Produkte, die einen Beitrag zur Senkung relevanter Emissionen leisten, insbesondere Antriebsemissionen, Reifen- und Straßenabriebpartikel sowie Bremsstaubemissionen.

Die Verantwortung für den Ausbau des Geschäfts mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen (Zero Tailpipe Emission Vehicles, ZTEV) sowie für die Umsetzung von Maßnahmen zur Reduktion von Emissionen, die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen sowie die wirtschaftlichen Aspekte liegt im jeweiligen Geschäft. Sie werden von verschiedenen Zentralbereichen u. a. Produktentwicklung, Nachhaltigkeit, technische Compliance und Qualität unterstützt. Die Aufsicht erfolgt letztlich durch die Vorstände der Unternehmensbereiche sowie durch den Vorstand von Continental.

Die allgemeinen Prozesse des Managementansatzes umfassen u. a. Marktforschung, Aktivitäten im Bereich der Forschung und Entwicklung, aktives Portfoliomanagement sowie einen engen Dialog mit Kunden – wie auch im Kapitel Klimawandel (ESRS E1) im Abschnitt Managementansätze zu Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel, Energieeffizienz und erneuerbaren Energien unter Scope-3-Emissionen, Portfolioresilienz und -transformation beschrieben. Ein zunehmendes Geschäft mit ZTEV-Komponenten und -Systemen leistet einen Beitrag zur Verringerung von Antriebsemissionen in der Nutzungsphase.

Die spezifischen Managementprozesse hinsichtlich nicht-antriebsbedingter Emissionen wie Reifen- und Straßenabriebpartikel sowie Bremsstaub umfassen insbesondere F&E-Aktivitäten und Kooperationen in Industrieverbänden sowie mit Universitäten, der Wissenschaft und Kunden, um das umfassende Verständnis für die Entstehung von Reifen- und Straßenabriebpartikeln sowie Bremsstaub und deren Verhalten in der Umwelt kontinuierlich auszubauen. Dazu gehört auch die Arbeit an internationalen Normen für die Messung von Feinstaub, z. B. im Rahmen der UNECE. Ein Beispiel für eine Zusammenarbeit im Bereich der Reifen- und Straßenabriebpartikel ist das gemeinsame Forschungsprojekt von Continental, der University of Southern Denmark und der Ecole Normale Supérieure de Lyon zur Erforschung des Abbaus von Gummipolymeren in der Umwelt.

Darüber hinaus erforscht und entwickelt Continental im Rahmen von F&E- und Produktentwicklungsprozessen (z. B. dem Produktlebenszyklus-Management) technische Weiterentwicklungen und Lösungen, um diese Emissionen kontinuierlich weiter zu reduzieren und die Einhaltung der zunehmenden Regulierung zu gewährleisten. Zu den Produktentwicklungsprozessen gehören auch die Arbeit an der wirtschaftlichen Machbarkeit, Marktreife, Skalierung solcher Lösungen sowie die Zusammenarbeit mit Kunden, Lieferanten und anderen (z. B. Universitäten). Ein Beispiel für Grundlagenforschung im Bereich Bremsstaub war das Projekt LOWBRASYS, welches im Jahr 2019 abgeschlossen wurde. Das Projekt bewertete verschiedene Technologien, mit denen sich Bremsstaub erheblich reduzieren ließe.

Hinsichtlich der Reifen- und Straßenabriebpartikel arbeiten die Entwicklungsingenieure und -ingenieurinnen und Materialexperten und -expertinnen von Continental vor allem daran, sowohl die Reifenkonstruktion als auch die Zusammensetzung der Reifenmischungen so zu verändern, dass die Auswirkungen auf die Umwelt verringert werden, ohne dabei die sicherheitsrelevanten Eigenschaften der Reifen zu beeinträchtigen. Für Bremsstaubpartikel sind die Prozesse ähnlich, wobei die Material- und Produktentwicklung auch eine Kooperation mit den Zulieferern der relevanten Bauteile Bremsbeläge und Bremsscheiben beinhaltet.

Die Konformität der Produkte mit den geltenden Normen, Kundenanforderungen und Vorschriften unterliegt auch den Prozessen der technischen Compliance- und den Qualitätsmanagementsystemen von Continental.

Fortschritte in diesen Prozessen können Continental zudem mittelfristig dabei unterstützen, im Umfeld veränderter Produkthanforderungen Wettbewerbsvorteile zu generieren sowie Wachstums- und Margenchancen zu nutzen, insbesondere bei Komponenten und Systemen für Fahrzeuge ohne Antriebsemissionen, Reifen und Bremssystemen.

Infolge der IROs sind spezifische Prozesse für Zwischenfälle und Notfallsituationen in der nachgelagerten Wertschöpfungskette nicht relevant.

Die Managementansätze orientieren sich am Rahmenwerk von Continental zur technischen Compliance und der Nachhaltigkeitsambition. Es gelten weitere interne Regeln für spezifische Geschäftsprozesse.

Aktuelle und künftige internationale technische Normen, Verpflichtungen und Vorschriften in Bezug auf Umweltverschmutzung (z. B. Euro 7) sind für die Produkte und Messungen (wie die Globale Technische Regelung Nr. 24 der Vereinten Nationen für Bremsenemissionen) von Continental relevant und verbindlich.

Um konforme Produkte zu gewährleisten und die Umweltverschmutzung zu reduzieren, steht Continental im regen Austausch mit Anspruchsgruppen wie Behörden, Kunden, Wissenschaft oder Industrieverbänden bzw. Brancheninitiativen (wie z. B. dem Europäischen Kfz-Zuliefererverband CLEPA, dem Europäischen Reifen- und Gummiherstellerverband ETRMA, dem US-Reifenherstellerverband USTMA). Hervorzuheben ist insbesondere die Zusammenarbeit von Reifenherstellern und dem World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) zum Thema Reifenabrieb im Rahmen des sogenannten „Tire Industry Project“ (TIP).

Ein wichtiges Element der Kommunikation von Themen rund um nicht-antriebsbedingte Emissionen in der Nutzungsphase ist die gemeinsame Kommunikation über Branchenprojekte (z. B. TIP) oder Verbände.

### **Besorgniserregende und besonders besorgniserregende Stoffe**

Continental hat einen Managementansatz für besorgniserregende und besonders besorgniserregende Stoffe implementiert, um eine sichere Verwendung dieser Chemikalien zu gewährleisten, Mitarbeitende sowie die Umwelt zu schützen, die gesetzlichen Vorschriften einzuhalten und sie schrittweise durch nachhaltigere Chemikalien zu ersetzen.

Wie in der Nachhaltigkeitsambition von Continental für „Saubere und sichere Fabriken“ und in unserer ESH Policy dargelegt, werden dadurch vorbeugende Maßnahmen ergriffen, Gefährdungen beseitigt und Risiken verringert.

Unser Rahmenwerk zur Substitution und Minimierung des Einsatzes besorgniserregender Stoffe im eigenen Geschäftsbereich sieht vor, dass bei gefährlichen Chemikalien geprüft werden sollte, ob eine weniger gefährliche Alternative bzw. ein Ersatzstoff verfügbar ist.

Der Managementansatz hinsichtlich besorgniserregender Stoffe in der Lieferkette wird größtenteils durch den Managementansatz zu Umweltschutz in der Lieferkette abgedeckt. Unser Verhaltenskodex für Geschäftspartner umfasst auch die Erwartung, dass ein verantwortliches Management von Chemikalien stattfindet.

Das Gefahrstoffmanagement von Continental deckt den eigenen Geschäftsbereich weltweit ab und ist insbesondere auf die Produktionsstätten ausgerichtet. Es umfasst teilweise auch Aspekte in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette. Der Managementansatz umfasst inhaltlich sowohl besorgniserregende als auch besonders besorgniserregende Stoffe.

Die Verantwortung für die Umsetzung des Managementansatzes für besorgniserregende Stoffe liegt bei der Geschäftsführung der jeweiligen Gesellschaften von Continental. Der Governance-Rahmen für das Management von gefährlichen Stoffen wird insbesondere von den Abteilungen für Umwelt, Sicherheit und Gesundheit sowie Produktentwicklung festgelegt, die vom Vorstand von Continental und den Vorständen der Unternehmensbereiche überwacht werden.

Die Prozesse für das Monitoring des Gefahrstoffmanagements sind in das allgemeine Umwelt-, Arbeitssicherheits- und Gesundheitsmanagementsystem integriert, wie in den Managementansätzen Umweltschutz im eigenen Geschäftsbereich in diesem Kapitel sowie Arbeitssicherheit und Gesundheit im Kapitel Eigene Belegschaft (ESRS S1) beschrieben. Vorbeugende Maßnahmen für besorgniserregende Stoffe werden standortspezifisch umgesetzt und umfassen die Identifizierung von Gefahrstoffen, die Pflege von Gefahrstoffverzeichnissen und die Gewährleistung der sicheren Verwendung und Lagerung von Chemikalien.

Continental's Prozesse für besorgniserregende Stoffe umfassen auch einige vor- und nachgelagerte Aspekte der Wertschöpfungskette, z. B. im Hinblick auf die Integration in allgemeine Beschaffungsprozesse, die Genehmigung der Verwendung und die Beschränkung der Verwendung von beschafften Stoffen, die Produkt- und Prozessentwicklung sowie das Inverkehrbringen konformer und sicherer Produkte (siehe auch den Managementansatz zur technischen und produktbezogenen Compliance im Kapitel Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4)). Die Umsetzung dieser Regeln wird regelmäßig überprüft, z. B. im Rahmen von internen ESH-Audits.

## Ziele in Bezug auf Umweltverschmutzung

Continental hat einen systematischen Prozess zur Festlegung von Zielen definiert. Im Hinblick auf Umweltverschmutzung wurde beschlossen, die beschriebenen Managementansätze zu verfolgen und kein zeitgebundenes Nachhaltigkeitsziel festzulegen. Die Überwachung

Das Rahmenwerk für das Management von Continental in Bezug auf besorgniserregende Stoffe besteht aus einer Reihe von Umwelt-, Arbeitssicherheits- und Gesundheitsregeln auf verschiedenen Ebenen der Organisation sowie aus der Nachhaltigkeitsambition, der ESH Policy und den entsprechenden RVC Commitments.

Die Managementsysteme für Umwelt, Arbeitssicherheit und Gesundheit basieren auf den internationalen Normen ISO 14001 und ISO 45001, die auch Normen für das Gefahrstoffmanagement darstellen. Darüber hinaus befolgt Continental die Minamata-Konvention über Quecksilber, das Stockholmer Übereinkommen über persistente organische Schadstoffe (Persistent Organic Pollutants, POPs) sowie die Global Automotive Declarable Substance List (GADSL) und das International Material Data System (IMDS) für unsere Automobil-Produkte.

Continental bezieht in das Umwelt-, Arbeitssicherheits- und Gesundheitsmanagement relevante Stakeholder ein, wozu auch die Konsultation lokaler Anspruchsgruppen wie Behörden, Mitarbeitern oder Gemeinschaften gehört.

Die ESH Policy von Continental sowie die Nachhaltigkeitsambitionen werden über unsere Internetseite extern kommuniziert. Darüber hinaus stehen für interne Kommunikationszwecke Schulungsmaterialien und weitere Leitfäden (wie Notfallpläne) zur Verfügung. Continental kommuniziert und schult die Umsetzung der Regeln über ESH-Manager in den Unternehmensbereichen.

der Wirksamkeit und die Nachverfolgung des Fortschritts werden in den entsprechenden Managementansätzen und berichteten Kennzahlen beschrieben.

## Kernmaßnahmen zur Zielerreichung

Nach Ansicht von Continental beziehen sich zu berichtende Kernmaßnahmen direkt auf entsprechende Ziele, sofern vorhanden. Dieser Definition folgend hat Continental daher über die beschriebenen

Managementansätze hinaus keine Kernmaßnahmen in Zusammenhang mit Umweltverschmutzung definiert.

## Kennzahlen in Bezug auf Umweltverschmutzung

### Besorgniserregende Stoffe und besonders besorgniserregende Stoffe

#### Besorgniserregende Stoffe

Menge der verwendeten besorgniserregenden Stoffe nach wichtigsten Gefahrenklassen	Gesundheits- gefährdung	Umwelt- gefährdung
Menge besorgniserregender Stoffe, die während der Produktion erzeugt, verwendet oder beschafft werden, in Mio t	0,083	0,067

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Besorgniserregende Stoffe werden gemäß den geltenden Vorschriften definiert.
- Die Zuordnung von Gefahrenklassen erfolgt im Einklang mit dem „Globally Harmonised System“ (GHS) zur Einstufung und Kennzeichnung von Chemikalien. Um Doppelzählung zu vermeiden, werden besorgniserregende Stoffe, die beiden Gefahrenklassen zugehörig sind, unter Gesundheitsgefährdung ausgewiesen.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Die Mengen für den Monat Dezember sind hochgerechnet.

Menge der besorgniserregenden Stoffe, die das Unternehmen verlassen, nach wichtigsten Gefahrenklassen	Gesundheits- gefährdung	Umwelt- gefährdung
Menge besorgniserregender Stoffe, die das Unternehmen verlassen, in Mio t	0,016	0,031

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Besorgniserregende Stoffe werden gemäß den geltenden Vorschriften definiert.
- Die Zuordnung von Gefahrenklassen erfolgt im Einklang mit dem GHS.
- Die Produktionsprozesse des Unternehmensbereichs Automotive konzentrieren sich maßgeblich auf die Montage von Komponenten. Es ist anzunehmen, dass keine nennenswerten Abreaktionen von besorgniserregenden Stoffen im Produktionsprozess stattfinden. Die Menge der eingehenden Stoffe sind daher gleichgesetzt mit der Menge der ausgehenden Stoffe.
- Für Batterien und Kompressoren im Unternehmensbereich Tires entsprechen die Mengen der eingehenden Stoffe der Mengen der ausgehenden Stoffe, da sie keinen weiterführenden Produktionsschritten unterliegen. Für Reifen und Bälge werden die Mengen kalkuliert auf Basis der dokumentierten Produktkompositionen und IMDS-Daten. IMDS ist ein global standardisiertes Austausch- und Verwaltungssystem für Materialdaten in der Automobilindustrie.
- Für gummibasierte Produkte im Unternehmensbereich ContiTech werden die gleichen Annahmen und Berechnungsmethoden wie für Reifen angewandt. Aufgrund der Vielfalt der relevanten chemischen Prozesse wird für die Produkte im Bereich Surface Solutions eine Expertenschätzung für die durchschnittliche chemische Abreaktion besorgniserregender Stoffe angewandt und die Menge kalkuliert. Durch die Verwendung dieser Berechnungsmethoden sind die Werte für den Unternehmensbereich ContiTech mit Unsicherheiten verbunden.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Die Mengen für den Monat Dezember sind hochgerechnet.

Menge der besorgniserregenden Stoffe, die das Unternehmen als Bestandteil von Produkten verlassen, nach wichtigsten Gefahrenklassen	Gesundheits- gefährdung	Umwelt- gefährdung
Menge besorgniserregender Stoffe, die das Unternehmen als Bestandteil von Produkten verlassen, in Mio t	0,016	0,031

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Die Metrik ist gemäß den beschriebenen Annahmen unter der Metrik „Menge der besorgniserregenden Stoffe, die das Unternehmen verlassen, nach wichtigsten Gefahrenklassen“ erhoben.
- Aufgrund angewandter Produktionsprozesse existieren nur besorgniserregende Stoffe, die das Unternehmen als Bestandteil von Produkten verlassen. Infolgedessen zeigt diese Metrik 100 % der Gesamtmenge der besorgniserregenden Stoffe, die das Unternehmen verlassen.



## Besonders besorgniserregende Stoffe

Menge der verwendeten besonders besorgniserregenden Stoffe nach wichtigsten Gefahrenklassen	Gesundheits- -gefährdung	Umwelt- -gefährdung
Menge besonders besorgniserregender Stoffe, die während der Produktion erzeugt, verwendet oder beschafft werden, in Mio t	0,006	<0,001

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Besonders besorgniserregende Stoffe werden gemäß den geltenden Vorschriften definiert.
- Die Zuordnung von Gefahrenklassen erfolgt im Einklang mit dem GHS. Um Doppelzählung zu vermeiden, werden besorgniserregende Stoffe, die beiden Gefahrenklassen zugehörig sind, unter Gesundheitsgefährdung ausgewiesen.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Die Mengen für den Monat Dezember sind hochgerechnet.

Menge der besonders besorgniserregenden Stoffe, die das Unternehmen verlassen, nach wichtigsten Gefahrenklassen	Gesundheits- -gefährdung	Umwelt- -gefährdung
Menge besonders besorgniserregender Stoffe, die das Unternehmen verlassen, in Mio t	0,004	<0,001

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Besonders besorgniserregende Stoffe werden gemäß den geltenden Vorschriften definiert.
- Die Zuordnung von Gefahrenklassen erfolgt im Einklang mit dem GHS.
- Die Produktionsprozesse des Unternehmensbereichs Automotive konzentrieren sich maßgeblich auf die Montage von Komponenten. Es ist anzunehmen, dass keine nennenswerten Abreaktionen von besonders besorgniserregenden Stoffen im Produktionsprozess stattfinden. Die Menge der eingehenden Stoffe sind daher gleichgesetzt mit der Menge der ausgehenden Stoffe.
- Für Batterien und Kompressoren im Unternehmensbereich Tires entsprechen die Mengen der eingehenden Stoffe der Mengen der ausgehenden Stoffe, da sie keinen weiterführenden Produktionsschritten unterliegen. Für Reifen und Bälge werden die Mengen kalkuliert auf Basis der dokumentierten Produktkompositionen und IMDS-Daten. IMDS ist ein global standardisiertes Austausch- und Verwaltungssystem für Materialdaten in der Automobilindustrie.
- Für gummi-basierte Produkte im Unternehmensbereich ContiTech werden die gleichen Annahmen und Berechnungsmethoden wie für Reifen angewandt. Aufgrund der Vielfalt der relevanten chemischen Prozesse wird für die Produkte im Bereich Surface Solutions eine Schätzung für die durchschnittliche chemische Abreaktion besorgniserregender Stoffe angewandt und die Menge kalkuliert. Durch die Verwendung dieser Berechnungsmethoden sind die Werte für den Unternehmensbereich ContiTech mit Unsicherheiten verbunden.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Die Mengen für den Monat Dezember sind hochgerechnet.

Menge der besonders besorgniserregenden Stoffe, die das Unternehmen als Bestandteil von Produkten verlassen, nach wichtigsten Gefahrenklassen	Gesundheits- -gefährdung	Umwelt- -gefährdung
Menge besonders besorgniserregender Stoffe, die das Unternehmen als Bestandteil von Produkten verlassen, in Mio t	0,004	<0,001

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Die Metrik ist gemäß den beschriebenen Annahmen unter der Metrik Menge der besonders besorgniserregenden Stoffe, die das Unternehmen verlassen, nach wichtigsten Gefahrenklassen erhoben.
- Aufgrund angewandter Produktionsprozesse existieren nur besonders besorgniserregende Stoffe, die das Unternehmen als Bestandteil von Produkten verlassen. Infolgedessen zeigt diese Metrik 100 % der Gesamtmenge der besonders besorgniserregenden Stoffe, die das Unternehmen verlassen.

## Umweltmanagement

Abdeckung von Umweltschutzmanagementsystemen	2024
Zertifizierungen für Umweltschutzmanagementsysteme (ISO 14001)	
Abdeckungsgrad Mitarbeitende (zum 31.12.), in %	77

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Gezählt werden die Mitarbeitenden des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag sowie andere Beschäftigte zum 31.12.2024. Praktikanten und Auszubildende werden nicht berücksichtigt.
- Berücksichtigt werden gültige Zertifikate, abgeschlossene Rezertifizierungen und laufende Rezertifizierungen, wenn das Erreichen der Rezertifizierung als sehr wahrscheinlich eingestuft wird.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Der geringe Teil von Mitarbeitenden, die nicht zugeordnet werden konnten, wird als nicht abgedeckt betrachtet. Die Kennzahl errechnet sich aus dem Verhältnis der eigenen Belegschaft, die an einem zertifizierten Standort arbeitet, zu der Gesamtzahl der eigenen Belegschaft von Continental.
- Die Kennzahl ist unternehmensspezifisch.

# Biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4)

## Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf biologische Vielfalt und Ökosysteme

Continental hat ihre potenziellen und tatsächlichen negativen und positiven Auswirkungen sowie Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Nachhaltigkeit gemäß den regulatorischen Anforderungen und wie im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) beschrieben bewertet. Die allgemeinen Angaben umfassen einen Überblick über die Bewertung aller ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities, IROs) inklusive der betrachteten Zeithorizonte.

In dieser IRO-Bewertung (IRO-Assessment) wurden die folgenden wesentlichen potenziellen und tatsächlichen negativen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Biodiversität und Ökosystemen ermittelt. Sie wurden zum leichteren Verständnis und für bessere Lesbarkeit in IRO-Cluster gruppiert. Die Beschreibungen der negativen Auswirkungen und Risiken erfolgen aus einer so genannten Brutto-Perspektive, welche, methodisch bedingt, die Mitigation durch die im jeweiligen IRO-Cluster beschriebenen Managementansätze von Continental nicht berücksichtigt. Anhand dieser Perspektive wird ermittelt, wo angemessene Managementansätze relevant sind und entsprechend berichtet werden muss. Da Chancen durch die Managementansätze von Continental verstärkt werden, erfolgen deren Beschreibungen aus einer so genannten Netto-Perspektive, welche, methodisch bedingt, die Ergebnisse der Managementansätze berücksichtigen.

Die Beschreibungen der IROs sind jeweils für sich abgeschlossen zu betrachten, wodurch es zu Wiederholungen kommen kann.

### Verantwortungsvoller Einkauf und vorgelagerte Wertschöpfungskette

- › Continental ist bei der Herstellung ihrer Gummiprodukte in hohem Maße auf Naturkautschuk angewiesen. Die Produktion von Naturkautschuk im Allgemeinen gilt als ein Schlüsselrohstoff im Hinblick auf potenzielle Entwaldung. Neben Naturkautschuk wird im Allgemeinen auch in anderen Lieferketten (z. B. bei Metallen) Entwaldung als einschlägiges Problem angesehen. Daher kann davon ausgegangen werden, dass es in der tieferen Lieferkette von Continental zu Entwaldung kommen kann, wenn nicht vorbeugend gesteuert wird. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 28)
- › Continental sowie ihre direkten und indirekten Lieferanten sind unter anderen in Branchen und bestimmten Märkten tätig, die ei-

ner Regulierung im Zusammenhang mit Entwaldung und den daraus folgenden Marktveränderungen faktisch oder potenziell unterliegen. Dies kann zu signifikant höheren Kosten für Materialien, Komponenten oder Dienstleistungen führen, wenn nicht vorbeugend gesteuert wird. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 31)

- › Continental kauft zahlreiche Produkte und Dienstleistungen von einer globalen Lieferantenbasis. Daher sind die direkten und indirekten Lieferanten von Continental auf bestimmten Märkten und in bestimmten Branchen tätig, die ein Risiko für potenzielle Entwaldung bergen, insbesondere im Zusammenhang mit Naturkautschuk. Wenn keine Abhilfemaßnahmen ergriffen werden und der Sorgfaltpflicht nicht nachgekommen wird oder es zu schwerwiegenden Verstößen kommt, kann Continental, insbesondere mittelfristig, Sanktionsregelungen mit erheblichen Straf- und Bußgeldzahlungen oder sogar einer vorübergehenden Unterbrechung des jeweiligen Geschäftsbetriebs ausgesetzt sein. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 30)
- › Continental ist in bestimmten Märkten und Branchen tätig und bezieht zahlreiche Produkte und Dienstleistungen von einer weltweiten Lieferantenbasis, die zunehmende Regulatorik im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt einhalten muss. Umfassende Präventivmaßnahmen zur Sicherstellung des Zugangs zu Lieferketten, die auf die rasch zunehmende Regulierung der Sorgfaltpflicht in Bezug auf biologische Vielfalt vorbereitet sind, könnten möglicherweise zu vergleichsweise widerstandsfähigeren Lieferketten führen und damit mittelfristig ein signifikantes Potenzial zur Differenzierung im Wettbewerb bieten. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Chance 32)

### Nachgelagerte Wertschöpfungskette

- › Continental liefert Komponenten und Systeme für Fahrzeuge und industrielle Anwendungen. In der Nutzungsphase von Fahrzeugen und industriellen Anwendungen sowie bei der Bereitstellung der zugehörigen Infrastrukturen (z. B. Straßen und Minen) kommt es zu signifikanten direkten und indirekten negativen Auswirkungen auf die biologische Vielfalt und die Ökosysteme (insbesondere Klimawandel, Umweltverschmutzung, Landnutzungsänderungen). Diese stehen in erster Linie indirekt mit den einzelnen Unternehmen in den Wertschöpfungsketten von Fahrzeugen und der Industrie im Zusammenhang. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 29)

## Weitere Angaben zum IRO-Assessment in Bezug auf biologische Vielfalt und Ökosysteme

Continental hat keine Standorte im eigenen Geschäftsbereich, von denen wesentliche Auswirkungen auf biologische Vielfalt und Ökosysteme ausgehen.

Continental hat keine wesentlichen negativen Auswirkungen in Bezug auf Landdegradation, Wüstenbildung oder Bodenversiegelung.

Continental hat keine Standorte in der Nähe von Lebensräumen bedrohter Arten, von denen wesentliche negative Auswirkungen auf diese ausgehen.

## Managementansätze für biologische Vielfalt und Ökosysteme

Continental hat Managementansätze implementiert, die die Auswirkungen, Risiken, Abhängigkeiten und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen adressieren.

Die Managementansätze adressieren explizit das Thema Entwaldung in der vorgelagerten Wertschöpfungskette.

Die Managementansätze adressieren keine nachhaltigen Praktiken im Zusammenhang mit den Ozeanen oder Meeren, da keine damit verbundenen wesentlichen Auswirkungen, Risiken, Abhängigkeiten oder Chancen identifiziert wurden.

### Verantwortungsvoller Einkauf und vorgelagerte Wertschöpfungskette

Der Managementansatz von Continental für den verantwortungsvollen Einkauf und die vorgelagerte Wertschöpfungskette adressiert zwei wesentliche Treiber für Biodiversitätsverlust in der Lieferkette: Umweltverschmutzung und Entwaldung.

Für den Treiber Umweltverschmutzung hat Continental einen Managementansatz implementiert, um mögliche negative Umweltauswirkungen im Zusammenhang mit der Entstehung von Schadstoffen in Luft, Wasser und Boden in der Lieferkette zu vermeiden und zu reduzieren. Dieser Managementansatz ist im Abschnitt Umweltschutz in der Lieferkette im Kapitel Umweltverschmutzung (ESRS E2) beschrieben.

Darüber hinaus hat Continental einen Managementansatz implementiert, um den Verlust biologischer Vielfalt durch Entwaldung, insbesondere durch den Anbau von Naturkautschuk, zu vermeiden und die Regularien für entwaldungsfreie Lieferketten einzuhalten.

Im Rahmen des verantwortungsvollen Einkaufs adressiert Continental indirekt die Treiber des Biodiversitätsverlustes, insbesondere Landnutzungsänderung im Zusammenhang mit Entwaldung.

Darüber hinaus adressiert der Managementansatz die Abhängigkeit von Continental von Naturkautschuk. Im Jahr 2018 hat Continental eine „Einkaufspolitik für den Einkauf von nachhaltigem Naturkautschuk“ eingeführt, um eine verantwortungsvolle Beschaffung sicherzustellen. Die Einkaufspolitik wurde in die Geschäfts- und Entscheidungsprozesse, das Risikomanagement und Prozesse zur Risikomitigierung integriert. Durch die Umsetzung dieses Managementansatzes ist Continental in der Lage, die Widerstandsfähigkeit der Lieferkette zu erhöhen und sich gleichzeitig mit den Risiken im Zusammenhang mit der EU-Verordnung über entwaldungsfreie Lieferketten (EU Deforestation Regulation, EUDR) und den nachfolgenden Marktveränderungen zu befassen.

Die sozialen Folgen der mit der Entwaldung verbundenen Auswirkungen auf die biologische Vielfalt finden im Managementansatz besondere Berücksichtigung.

Nachhaltige oder landwirtschaftliche Praktiken werden in der Einkaufspolitik für den verantwortungsvollen Einkauf von nachhaltigem Naturkautschuk adressiert.

Der Fokus des Managementansatzes von Continental für verantwortungsvollen Einkauf liegt auf den direkten Lieferanten und indirekt auf der tieferen Lieferkette. Continental erwartet von ihren direkten Lieferanten, dass diese die Prinzipien in ihre jeweiligen Lieferketten einfließen lassen. Bei nachhaltigem Naturkautschuk umfasst der Managementansatz explizit die Lieferkette bis zur Kautschukplantage.

Die Verantwortung für den Managementansatz zum Umweltschutz wird im entsprechenden Abschnitt im Kapitel Umweltverschmutzung (ESRS E2) unter Umweltschutz in der Lieferkette beschrieben. Die Verantwortung für die Umsetzung des Managementansatzes für den verantwortungsvollen Einkauf von Naturkautschuk liegt bei den jeweiligen Einkaufsabteilungen, die z. B. von den Nachhaltigkeitsabteilungen unterstützt werden. Die strategische Überwachung liegt bei den Vorständen der Unternehmensbereiche und übergreifend beim Vorstand von Continental.

Continental verlangt von den Geschäftspartnern in der Naturkautschuk-Lieferkette die Einhaltung der Einkaufspolitik für nachhaltigen Naturkautschuk in ihrem Geschäftsbereich und erwartet darüber hinaus, dass sie diese Grundsätze in ihrer gesamten Wertschöpfungskette einhalten.

Die Anforderungen aus Lieferantenverpflichtungen, können zu Audits und Folgemaßnahmen, z. B. zu Korrekturmaßnahmenplänen (Corrective Action Plans, CAPs) oder anderen Mitigationsmaßnahmen führen.

Zur Förderung von nachhaltigen Anbaumethoden führt Continental im Rahmen der gemeinsamen Entwicklungspartnerschaft mit der Deutschen Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit (GIZ) bei Kleinbauern in Indonesien direkt vor Ort entsprechende Schulungen durch.

Ein weiterer relevanter Einkaufsprozess ist das sogenannte „Risikomapping“ (z. B. auf der Grundlage der Rubberway-Risikoanalyse und verifizierten Selbstauskunftsverfahren), das die potenzielle Entwaldung an verschiedenen vorgelagerten Knotenpunkten in der Naturkautschuk-Lieferkette von Continental bewertet.

Um Naturkautschuk aus verantwortungsvollen Quellen zu beschaffen, greift Continental auf die digitale Handelsplattform Agridence, ehemals HeveaConnect zu. Auf der Plattform lassen sich standardisierte Informationen zur Einhaltung von Sozial- und Umweltstandards, Qualitätskriterien und durchschnittlichen Verkaufspreisen transparent einsehen. Gleichzeitig bietet die Plattform die Möglichkeit, Informationen aus den Analysen der Plattform Rubberway einfließen zu lassen.

Darüber hinaus ist die Zusammenarbeit mit der Industrie zur Verbesserung der Methoden und der Einhaltung der Sorgfaltspflicht ein weiterer wichtiger Prozess. Continental ist Mitglied der Global Platform for Sustainable Natural Rubber (GPSNR). Diese beinhaltet eine jährliche Berichterstattung über Fortschritte und unterstützt einen branchenweiten Lernansatz, der zur Wirksamkeit des Managementansatzes beiträgt.

Als möglichen künftigen Hebel zur Verringerung des Drucks auf die Ökosysteme hat Continental ein Forschungs- und Entwicklungsprojekt namens „Taraxagum“ gestartet, das das Potenzial von Naturkautschuk aus Löwenzahn als Ersatz für Naturkautschuk aus Kautschukbäumen in tropischen Regionen untersucht und entwickelt.

Um insbesondere das Verständnis und die Transparenz rund um die Beschaffung von Naturkautschuk zu verbessern, sind Mechanismen zur Rückverfolgbarkeit implementiert. Insbesondere die Plattform Rubberway, welche in einer Industriekooperation entwickelt wurde, dient zur Rückverfolgbarkeit von Naturkautschuk bis hin zur Naturkautschukplantage.

Der Managementansatz sieht keine regelmäßige Überwachung des Status der biologischen Vielfalt sowie dessen Gewinne oder Verluste vor. Dennoch berücksichtigt Continental die verantwortungsvolle Beschaffung und den Verbrauch aus Ökosystemen, insbesondere im Hinblick auf die Erhaltung hoher Naturschutzstandards und nachhaltiger Anbaumethoden für Naturkautschuk.

Neben der Formalisierung der allgemeinen Managementansätze in internen Regeln, wie sie in den Managementansätzen zum Umweltschutz in der Lieferkette beschrieben sind, umfasst das Regelwerk von Continental für biologische Vielfalt im verantwortungsvollen Einkauf insbesondere die folgenden öffentlichen Rahmenwerke:

- > Einkaufspolitik für nachhaltigen Naturkautschuk,
- > Verpflichtungen zu einer verantwortungsvollen Wertschöpfungskette (RVC Commitments),
- > Verhaltenskodex für Geschäftspartner.

Die Managementansätze orientieren sich insbesondere an der Regulatorik zu Sorgfaltspflichten, wie dem deutschen Lieferketten-sorgfaltspflichtengesetz (LkSG) und der EUDR. Darüber hinaus wurde der Managementansatz mit der GPSNR harmonisiert.

Bei der GPSNR handelt es sich um eine Plattform, die verschiedene Stakeholder einbindet und die Interessen ihrer Mitglieder (von Kleinbauern bis hin zu Naturkautschukverarbeitern, Reifen- und Automobilherstellern sowie zivilgesellschaftlichen Organisationen) berücksichtigt. Darüber hinaus werden öffentliche Konsultationen mit Nicht-Mitgliedern durchgeführt.

Die Konzernregeln werden extern über unsere Internetseite und intern über die verschiedenen Kanäle von Continental kommuniziert. Darüber hinaus werden alle neuen und bestehenden direkten Lieferanten aufgefordert, den Verhaltenskodex für Geschäftspartner zu unterzeichnen.

### Nachgelagerte Wertschöpfungskette

Der Managementansatz von Continental für die Auswirkungen auf biologische Vielfalt und Ökosysteme in der nachgelagerten Wertschöpfungskette adressiert Umweltverschmutzung und Klimawandel als wesentliche Treiber des Biodiversitätsverlusts. Die entsprechenden Managementansätze werden an anderen Stellen dieses Nachhaltigkeitsberichts beschrieben.

- > Scope-3-Emissionen, Portfolioresilienz und -transformation im Hinblick auf klimawandelbedingte negative Auswirkungen auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme. Der Managementansatz befasst sich mit Klimaschutz, der Energieeffizienz und dem Einsatz erneuerbarer Energien. Die entsprechenden Beschreibungen befinden sich im Abschnitt Managementansätze zu Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel, Energieeffizienz und erneuerbaren Energien im Kapitel Klimawandel (ESRS E1).
- > Produktbezogene Aspekte bezüglich Umweltschutz im Hinblick auf die produktspezifische Reduktion von Umweltverschmutzung in der Produktnutzungsphase. Die entsprechenden Beschreibungen befinden sich im Abschnitt Managementansätze zur Vermeidung von Umweltverschmutzung im Kapitel Umweltverschmutzung (ESRS E2).

Aufgrund der Beschaffenheit der Produkte von Continental wird der Treiber Landnutzungsänderung (z. B. Straßeninfrastruktur) in der nachgelagerten Wertschöpfungskette als außerhalb des Einflussbereichs von Continental liegend betrachtet. Daher wurde für den Treiber Landnutzungsänderung kein spezieller Managementansatz definiert.

Die Managementansätze von Continental beziehen sich auf die folgenden, in ESRS E4, AR4 gelisteten, direkten Treiber auf den Verlust biologischer Vielfalt:

- > Klimawandel,
- > Umweltverschmutzung.

Continental hat keine wesentlichen Risiken im Zusammenhang mit der biologischen Vielfalt und den Ökosystemen in der nachgelagerten Wertschöpfungskette identifiziert.

Die sozialen Folgen in der nachgelagerten Wertschöpfungskette in Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen werden in den Managementansätzen nicht gesondert berücksichtigt.

Entlang der nachgelagerten Wertschöpfungskette ist die Rückverfolgbarkeit der Produkte und damit der produktbezogenen Auswirkungen aufgrund der Beschaffenheit der Produkte äußerst begrenzt und daher nicht in den Managementansätzen berücksichtigt.

## Ziele in Bezug auf biologische Vielfalt und Ökosysteme

Continental hat einen systematischen Prozess zur Festlegung von Zielen definiert. Im Hinblick auf biologische Vielfalt und Ökosysteme wurde beschlossen, die beschriebenen Managementansätze zu verfolgen und kein zeitgebundenes Nachhaltigkeitsziel festzulegen. Die

Überwachung der Wirksamkeit und die Nachverfolgung des Fortschritts werden in den entsprechenden Managementansätzen und berichteten Kennzahlen beschrieben.

## Kernmaßnahmen zur Zielerreichung

Nach Ansicht von Continental beziehen sich zu berichtende Kernmaßnahmen direkt auf entsprechende Ziele, sofern vorhanden. Dieser Definition folgend hat Continental daher über die beschriebenen

Managementansätze hinaus keine Kernmaßnahmen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen definiert.

## Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in der Strategie und im Geschäftsmodell

### Bezug zu Strategie und Geschäftsmodell

Die bezüglich biologischer Vielfalt und Ökosystemen ermittelten Auswirkungen und Risiken stehen per Definition mit der Strategie und dem Geschäftsmodell von Continental im Zusammenhang. Die Integration in die Strategie und das Geschäftsmodell von Continental wird in den Managementansätzen zu Verantwortungsvollem Einkauf und vorgelagerter Wertschöpfungskette sowie zu nachgelagerter Wertschöpfungskette in diesem Kapitel beschrieben.

Darüber hinaus ist die Analyse der Resilienz der Strategie und des Geschäftsmodells von Continental in Bezug auf biologische Vielfalt und Ökosysteme entlang der gesamten Wertschöpfungskette in das allgemeine IRO-Assessment (siehe Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) Abschnitt Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen - Überblick) integriert.

### Resilienz von Strategie und Geschäftsmodell

Der Schwerpunkt der Resilienzanalyse liegt auf dem kombinierten Übergangs- und Systemrisiko im Zusammenhang mit der Regulierung der Entwaldung und ist in das allgemeine IRO-Assessment eingeflossen.

Im Prozess der Identifizierung und Bewertung von Risiken und Chancen im Rahmen des allgemeinen IRO-Assessments berücksichtigte Continental verschiedene Faktoren und Szenarien, wie in den IROs beschrieben. Die Verwendung von Szenarien und Annahmen führt per Definition zu Unsicherheiten in den Ergebnissen der Analyse. Zur Bewertung der Resilienz des Geschäftsmodells von Continental gegenüber den identifizierten Risiken und Chancen

wurde eine Netto-Bewertung durchgeführt, bei der die bestehenden Managementansätze in Bezug auf biologische Vielfalt und Ökosysteme berücksichtigt wurden.

Gemäß den ermittelten Risiken stellt die vorgelagerte Wertschöpfungskette den Schwerpunkt der Resilienzanalyse dar.

Die wichtigsten Annahmen der ermittelten Risiken waren die angenommene Entwicklung der Regulierung und die Marktentwicklungen, wie in den jeweiligen Risiken beschrieben. Dies gilt insbesondere für die erwartete Umsetzung der EUDR.

Wie in der allgemeinen Methodik des IRO-Assessments im Abschnitt Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen - Überblick im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) beschrieben, wurden die Stakeholder an der Bewertung beteiligt.

Continental hat ihre wesentlichen Risiken im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen und insbesondere mit Entwaldung bewertet, wobei der Schwerpunkt auf einem mittelfristigen Zeithorizont lag.

Auf der Grundlage des IRO-Assessments und unter Berücksichtigung der Managementansätze betrachtet Continental ihre Geschäftsaktivitäten als resilient. Die Managementansätze in Bezug auf biologische Vielfalt und Ökosysteme beschreiben Continentals derzeitige Fähigkeiten, ihre wesentlichen negativen Auswirkungen zu reduzieren, Risiken zu bewältigen und Chancen wahrzunehmen. Dabei geht Continental zudem davon aus, dass sich diese Fähigkeiten über die Zeit weiterentwickeln werden.

# Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften (ESRS E5)

## Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften

Continental hat ihre potenziellen und tatsächlichen negativen und positiven Auswirkungen sowie Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Nachhaltigkeit gemäß den regulatorischen Anforderungen und wie im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) beschrieben bewertet. Die allgemeinen Angaben umfassen einen Überblick über die Bewertung aller ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities, IROs) inklusive der betrachteten Zeithorizonte.

In dieser IRO-Bewertung (IRO-Assessment) wurden die folgenden wesentlichen potenziellen und tatsächlichen negativen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und zirkulärem Wirtschaften ermittelt. Sie wurden zum leichteren Verständnis und für bessere Lesbarkeit in IRO-Cluster gruppiert. Die Beschreibungen der negativen Auswirkungen und Risiken erfolgen aus einer so genannten Brutto-Perspektive, welche, methodisch bedingt, die Mitigation durch die im jeweiligen IRO-Cluster beschriebenen Managementansätze von Continental nicht berücksichtigt. Anhand dieser Perspektive wird ermittelt, wo angemessene Managementansätze relevant sind und entsprechend berichtet werden muss. Da Chancen durch die Managementansätze von Continental verstärkt werden, erfolgen deren Beschreibungen aus einer so genannten Netto-Perspektive, welche, methodisch bedingt, die Ergebnisse der Managementansätze berücksichtigen.

Die Beschreibungen der IROs sind jeweils für sich abgeschlossen zu betrachten, wodurch es zu Wiederholungen kommen kann.

### Zirkularität

- › Continental kauft zahlreiche Produkte und Dienstleistungen von einer globalen Lieferantenbasis. Continental und ihre direkten Lieferanten sowie die indirekten Lieferanten entlang der Lieferkette sind auch in Branchen und Betriebsarten tätig, die in signifikantem Umfang Rohstoffe aus primären oder nicht-erneuerbaren Quellen beziehen (einschließlich fossilbasierter Materialien und Materialien aus dem Bergbau). (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 33)
- › Continental kauft zahlreiche Produkte und Dienstleistungen von einer globalen Lieferantenbasis. Daher sind die direkten und indirekten Lieferanten von Continental auch in Branchen und spezifischen Märkten tätig, die einer Regulierung in Bezug auf die Verwendung von nicht erneuerbaren bzw. erneuerbaren und nicht

recycelten bzw. recycelten Ressourcen sowie der damit verbundenen Markttransformation unterliegen könnten. Dies kann insbesondere mittelfristig zu signifikant höheren Kosten für Materialien, Komponenten oder Dienstleistungen führen, wenn nicht vorbeugend gesteuert wird. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 36)

- › Continental ist in Branchen tätig, die noch nicht vollständig zirkulär sind. Die globalen Produkt- und Materialkreisläufe für elektronische Bauteile, Reifen, Industriekomponenten und andere Produkte sind nur teilweise geschlossen. In Anbetracht der Gesamtmenge an Material in den Produkten von Continental trägt die damit verbundene Entsorgung am Lebensende der Produkte daher erheblich zu Abfallaufkommen bei. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 34)
- › Das Produktportfolio von Continental bedient Märkte, die sich aufgrund von Regulatorik und Markttrends in Bezug auf Zirkularität stark verändern. Auch verwandte Regulatorik wie Klimaschutzregulatorik kann für Zirkularität von Bedeutung sein. Angesichts des breiten Portfolios von Continental könnten viele Produktsegmente und das Geschäft mit vielen Kundengruppen vor umwälzenden Herausforderungen stehen, wobei die Geschwindigkeit des Wandels die mögliche Anpassungsgeschwindigkeit übersteigen könnte. Dies könnte, wenn es nicht angemessen gesteuert wird, insbesondere langfristig zu kritischen Umsatzeinbußen in den jeweiligen Geschäftsbereichen führen. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 37)

### Abfälle im eigenen Geschäftsbereich

- › Continental erzeugt derzeit im eigenen Geschäftsbereich nicht recyclingfähige Abfälle (einschließlich gefährlicher Abfälle), die auf Deponien oder in Verbrennungsanlagen entsorgt werden, was zu begrenzten negativen Auswirkungen auf die Kreislaufwirtschaft führt und deshalb als relevant für die Unternehmensverantwortung angesehen wird. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 35)
- › Das Abfallmanagement von Continental könnte durch die Reduzierung der Betriebskosten moderate finanzielle Möglichkeiten eröffnen, wenn das Abfallmanagement und der Umgang mit Abfall mittelfristig weiter verbessert werden. Diese Chance wird aus Sicht der ESRS-Berichterstattung als relevant angesehen. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Chance 38)

## Managementansätze für Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften

Im Bereich Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften hat Continental die Managementansätze Zirkularität und Abfälle im eigenen Geschäftsbereich entwickelt, um die beschriebenen Auswirkungen, Risiken und Chancen zu steuern.

### Zirkularität

Der Managementansatz für Zirkularität zielt darauf ab, einen Beitrag zu Continentals Nachhaltigkeitsambition zu leisten und bis spätestens 2050 zu 100 % geschlossene Ressourcen- und Produktkreisläufe zu erreichen. Neben der Erfüllung dieser Ambition zielt der Managementansatz auch darauf ab, die damit verbundenen Risiken im Bereich der Zirkularität unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Anforderungen und Transformationsgeschwindigkeiten unserer Kunden, Branchen und Märkte zu mindern.

Der Managementansatz umfasst dabei die vorgelagerte und nachgelagerte Wertschöpfungskette sowie den eigenen Geschäftsbereich von Continental und beinhaltet auch die Umstellung des Einsatzes von primären auf sekundäre Ressourcen und Materialien.

Die Beschaffung von erneuerbaren und recycelten (sekundären) Materialien ist dabei ein Schlüsselement.

Der Managementansatz gilt für den gesamten Konzern und das Produktportfolio und deckt Ressourcenzuflüsse wie -abflüsse ab.

Die Steuerung und Anpassung des jeweiligen Produktportfolios wird von den verantwortlichen Geschäftsfunktionen verantwortet. Die Überwachung der Wirksamkeit des Portfoliomanagements erfolgt durch die Vorstände der Unternehmensbereiche und den Vorstand von Continental. Schlüsselprozesse werden von den jeweiligen Abteilungen innerhalb des Unternehmens übernommen, z. B. Forschung und Entwicklung (F&E), Produktdesign, Lieferkettenmanagement und Einkauf. Diese werden dabei von den Nachhaltigkeitsabteilungen unterstützt.

Der Managementansatz beinhaltet spezielle Prozesse in Bezug auf Ressourcenzuflüsse und -abflüsse unter Berücksichtigung der technologischen, biologischen und Produktkreisläufe. Für Ressourcenzuflüsse werden die damit zusammenhängenden Schlüsselmaßnahmen in Bezug auf erworbene Ressourcen hauptsächlich innerhalb der Prozesse im Einkauf, Produktdesign und F&E gesteuert.

Im Rahmen des von F&E geleiteten Verfahrens zur Materialzulassung werden u. a. recycelte und erneuerbare Materialien ermittelt, die in den Produktionsprozessen eingeführt werden sollen. Der Prozess der Materialzulassung besteht in der Regel aus einer Laborbewertung, gefolgt von Tests und einer Bewertung der Verarbeitung, bevor ein Material freigegeben wird.

Die Beschaffung von erneuerbaren und recycelten Materialien umfasst teilweise eine aktive Lieferantenentwicklung, die von den Ein-

kaufsabteilungen gesteuert wird, sowie die Beschaffung von Materialien im Rahmen von Mechanismen zur Rückverfolgbarkeit wie dem Massenbilanzansatz.

Darüber hinaus tauscht sich Continental in strategischen Gesprächen mit ausgewählten Lieferanten aus, um die Aktivitäten zur Zirkularität zu intensivieren, beispielsweise durch entsprechende Anpassungen im Produktdesign und in der Materialzusammensetzung.

Für die Ressourcenabflüsse umfasst der Managementansatz Maßnahmen in Bezug auf die Zirkularität der Produkte, die hauptsächlich im Rahmen des Produktdesigns sowie der F&E-Prozesse mit Schwerpunkt auf verbesserter Wiederverwendbarkeit, Reparierbarkeit, Recyclingfähigkeit, Haltbarkeit und allgemeiner Zirkularität gehandhabt werden. Dazu gehören sowohl eigene Aktivitäten als auch Industriekooperationen und Partnerschaften.

Die Nachhaltigkeitsambition von Continental setzt den übergeordneten Rahmen für die Definition und die Umsetzung von Maßnahmen.

Für die Rückverfolgbarkeit dedizierter Materialien wendet Continental das ISCC PLUS-Regelwerk an, wie in den folgenden Abschnitten dieses Kapitels näher beschrieben.

Der Managementansatz und die damit verbundenen Maßnahmen berücksichtigen insbesondere die Anforderungen von Kunden und Anfragen von Investoren. Für Ressourcenzuflüsse sind v. a. direkte Lieferanten als Teil der vorgelagerten Wertschöpfungskette direkt beteiligt. Bei den Ressourcenabflüssen werden auch die Perspektiven, die für die Entsorgung am Produktlebensende relevanten Stakeholder berücksichtigt, z. B. in Industrieinitiativen.

Continental kommuniziert ihren Ansatz zum Management von Zirkularität extern durch die Veröffentlichung des Geschäftsberichts sowie durch Messen, Pressemitteilungen, Dialoge mit Investoren und intern über verschiedene Kanäle wie Konferenzen zu Nachhaltigkeit und Produkten, Arbeitsgruppen sowie das unternehmensweite Intranet.

### Abfälle im eigenen Geschäftsbereich

Um die negative Auswirkung der Deponierung oder Verbrennung von nicht verwertbaren Abfällen aus dem eigenen Geschäftsbereich zu mindern und Chancen in Bezug auf Abfalleffizienz bestmöglich zu nutzen, hat Continental einen Managementansatz für Abfälle entwickelt, welcher ins allgemeine Umweltmanagement integriert ist. Hierzu wurde die Abfallhierarchie an den Standorten eingeführt. Sie räumt Maßnahmen zur Verringerung des Abfallaufkommens Vorrang ein, gefolgt von der Wiederverwendung von Materialien, dem Recycling und der Rückgewinnung von Energie aus Abfällen. Die am wenigsten bevorzugte Option ist die Entsorgung, beispielsweise auf einer Deponie. Indem wir dieser Hierarchie folgen, können wir die Auswirkungen auf die Umwelt verringern und



eine nachhaltige Ressourcennutzung fördern. Continental ist bestrebt, die Abfallmenge und das Abfallaufkommen an ihren Standorten Schritt für Schritt und Jahr für Jahr zu reduzieren. Aufgrund der unterschiedlichen Geschäftsbereiche innerhalb des Unternehmens werden spezifische Programme von den einzelnen Unternehmensbereichen bedarfsgerecht gestaltet.

Der Managementansatz für das Abfallmanagement umfasst den gesamten Continental-Konzern.

Die Umweltstrategie von Continental wird durch den Vorstand gelenkt und genehmigt. Die damit verbundenen Programme werden in internen Gremien der Umweltschutzabteilungen abgestimmt.

Das Abfallmanagement ist in die Umweltmanagementsysteme von Continental eingebettet.

Die Überwachung und kontinuierliche Verbesserung der abfallbezogenen Prozesse erfolgt im Rahmen der allgemeinen Reviews zum Umweltmanagement.

Das Umweltmanagementsystem von Continental wurde in Anlehnung an ISO 14001 entwickelt, einer international anerkannten Norm für Umweltmanagementsysteme der Internationalen Organisation für Normung (ISO).

Der Managementansatz spiegelt durch die Verwendung der weit hin akzeptierten Abfallhierarchie und durch die Anlehnung an die ISO 14001 die Interessen verschiedener Stakeholder wider. Der direkte Austausch mit Stakeholdern in Bezug auf Abfall geschieht insbesondere mit den zuständigen Behörden.

Continental informiert durch verschiedene Kanäle über ihren Managementansatz zum Abfallmanagement, um für umfassendes Verständnis und Engagement im gesamten Unternehmen zu sorgen. Dazu gehören Informationen im Intranet, die den Ansatz und spezifische interne Regeln allen Mitarbeitenden zugänglich machen.

## Ziele in Bezug auf Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften

Im Rahmen der Nachhaltigkeitsambition in Bezug auf Zirkularität und Klimaneutralität hat Continental ein öffentliches Nachhaltigkeitsziel für den Unternehmensbereich Tires im Hinblick auf recycelte und erneuerbare Materialien festgelegt. Continental hat sich selbst das Ziel gesetzt, den Anteil der recycelten und erneuerbaren Produktionsmaterialien für Reifen bis 2030 auf mindestens 40 % zu erhöhen.

Das Ziel steht im Zusammenhang mit den Managementansätzen von Continental zur Zirkularität in diesem Kapitel sowie zu Scope-3-Emissionen, Portfolioresilienz und -transformation im Kapitel Klimawandel (ESRS E1) dieses Nachhaltigkeitsberichts. Die Prozesse des Managementansatzes zur Zirkularität in Bezug auf Ressourcenzuflüsse sind entscheidend für die Erreichung des gesetzten Ziels. Diese konzentrieren sich auf den Ressourcenzufluss und ermöglichen das Erreichen dieses Ziels, da erwartet wird, dass ein höherer Anteil an recycelten und erneuerbaren Materialien zu einem geringeren CO<sub>2</sub>-Fußabdruck von Materialien führt und gleichzeitig geschlossene Ressourcenkreisläufe ermöglicht.

Continental hat wichtige Hebel in Bezug auf Ressourcenzuflüsse identifiziert, um den Anteil an recycelten und erneuerbaren Materialien in der Reifenproduktion zu erhöhen. Diese umfassen Maßnahmen zur Auswahl von recycelten und erneuerbaren Materialien, die in der Regel von F&E verwaltet werden, sowie die Identifizierung neuer und die Weiterentwicklung bestehender Lieferanten, um relevante Mengen an recycelten und erneuerbaren Materialien in den Einkaufsprozessen zu sichern. Diese sind in spezifischen Material-Roadmaps dargelegt und werden regelmäßig aktualisiert. Entsprechende Herkunftsnachweise oder andere Instrumente zur Herkunfts- und Rückverfolgbarkeit tragen zur Erreichung des Ziels bei, indem sie Transparenz in den Lieferketten schaffen können.

Die Abkehr von nicht erneuerbaren Ressourcen wird dadurch erreicht, dass nicht erneuerbare Materialien durch Alternativen aus erneuerbaren Quellen ersetzt werden. Darüber hinaus trägt der Ersatz von primären Materialien durch Materialien aus sekundären Quellen, z. B. aus Recyclingprozessen, zur Erreichung des Ziels bei. Voraussetzung für die Auswahl erneuerbarer und recycelter Materialien ist die technische Fähigkeit, diese ohne Beeinträchtigung von Sicherheit und Leistungsfähigkeit in unsere Reifen zu integrieren. Dies wird im allgemeinen Prozess der Materialzulassung von F&E durch detaillierte Bewertungen und Tests sichergestellt, die die Materialeigenschaften, ihre Wechselwirkungen in der gesamten Materialzusammensetzung und den Reifen als Endprodukt berücksichtigen. Im Allgemeinen können manche Materialien durch technisch identische Alternativen ersetzt werden, ohne dass sich dadurch die Materialzusammensetzung oder das Endprodukt ändern, z. B. wenn ein primäres Material durch dasselbe, aber recycelte Material ersetzt wird. Darüber hinaus kann der Ersatz von Materialien in manchen Fällen durch alternative, technisch leicht andere, aber erneuerbare oder recycelte Materialien zu geringeren Unterschieden im Endprodukt führen – dabei stellt Continental immer gleichbleibende Produktsicherheit und Leistungsfähigkeit sicher und berücksichtigt weitere relevante Rahmenbedingungen.

Auf der Grundlage der identifizierten und als recycelter oder erneuerbarer Ressourcenzufluss freigegebenen Materialien findet ein gemeinsamer Strategieentwicklungsprozess zwischen Einkauf, F&E und Nachhaltigkeit statt. Für Materialien, bei denen festgestellt wurde, dass sie einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des Ziels leisten können, werden von den Einkaufsabteilungen spezielle Material-Roadmaps entwickelt und gepflegt. Diese Roadmaps bewerten die grundsätzliche Verfügbarkeit der jeweiligen Materialien für die benötigten Mengen und ermöglichen eine schlüssige Analyse

ihrer Verfügbarkeit auf dem Markt zu wirtschaftlich vertretbaren Kosten. Die Sicherstellung ausreichender Mengen dieser Materialien wird durch eine ausgewogene Beschaffungsstrategie gewährleistet, die sowohl langfristige vertragliche Vereinbarungen als auch kurzfristige Beschaffungsaktivitäten für Flexibilität auf dynamischen Märkten umfasst.

Die Transparenz und der Nachweis über die Verwendung erneuerbarer und recycelter Materialien ist ein wichtiger Hebel, um das gesetzte Ziel zu erreichen. Wie bei vielen unserer hochkomplexen chemischen Wertschöpfungsketten lassen sich die Materialflüsse auf der Einzelebene kaum physisch nachvollziehen. Continental wendet daher auch bei Materialeinkäufen den Massenbilanzansatz (MBA) an, z. B. im Rahmen von ISCC PLUS. Die Einkaufsabteilungen sowie die Nachhaltigkeitsabteilung des Unternehmensbereichs Tires verwalten in erster Linie die damit verbundenen Aktivitäten.

Der Geltungsbereich dieses Nachhaltigkeitsziels bezieht sich auf alle Materialien für die Reifenproduktion im eigenen Geschäftsbereich des Unternehmensbereichs Tires. Die Runderneuerung von Reifen sowie Nicht-Produktionsmaterialien werden bei der Erreichung dieses Ziels nicht berücksichtigt.

Dieses Intensitätsziel wird anhand der Kennzahl zum Gewichtsanteil der erneuerbaren und recycelten Materialien für die Reifenproduktion in Prozent gemessen. Das Basisjahr ist 2024 und somit entspricht der Basiswert dem aktuellen Ergebnis der Kennzahl.

Es sind keine Zwischenziele festgelegt.

Das allgemein anerkannte Gesamtkonzept der Zirkularität umfasst nach wissenschaftlichen Studien insbesondere Recycling und die Nutzung erneuerbarer Ressourcen. Die Zielsetzung von Continental folgt diesem allgemeinen Ansatz, berücksichtigt aber keine spezifische Methodik für eine wissenschaftsbasierte Zielsetzung.

Um die Genauigkeit der als recycelt oder erneuerbar verbuchten Materialzuflüsse zu gewährleisten, haben sich in den vergangenen

Jahren in komplexen Wertschöpfungsketten Massenbilanzansätze als praktikable Option durchgesetzt. Dies ermöglicht eine geregelte, transparente und zertifizierte Abrechnung der jeweiligen Materialien. Continental folgt diesen offiziell anerkannten Zertifizierungssystemen mit dem Massenbilanzansatz.

Die Methodik zur Berechnung der Kennzahl wird in den entsprechenden Erläuterungen zur Kennzahl beschrieben. Das Ziel wurde auf der Grundlage interner qualitativer Analysen und Berechnungen im Hinblick auf die Erhöhung des Anteils an recycelten und erneuerbaren Materialien festgelegt. Im Allgemeinen werden Materialien aufgrund ihres allgemeinen Ursprungs als erneuerbar eingestuft und als recycelt, sofern sie sekundären Ursprungs sind. Erneuerbare Materialien umfassen biobasierte Ressourcen, die durch natürliche Wachstums- oder Erneuerungsprozesse im Einklang mit den Nutzungszyklen zu ihrem früheren Bestand zurückkehren können. Der Zielwert von mindestens 40 % wurde auf der Grundlage interner Machbarkeitsstudien sowie von Marktextrapolationen festgelegt.

Das Ziel berücksichtigt die Interessen verschiedener Stakeholder wie z. B. Kunden durch direkte und indirekte Konsultationen.

Im Berichtszeitraum wurde das Ziel zum ersten Mal berichtet.

Die Ziele von Continental konzentrieren sich auf die Ressourcenzuflüsse, insbesondere hinsichtlich der Erhöhung des Anteils an erneuerbaren und sekundären Materialien sowie der Reduzierung des Einsatzes von primären Materialien. Dabei folgen wir dem Kaskadenprinzip, um Rohstoffe oder daraus hergestellte Produkte so lange, so häufig und so effizient wie möglich stofflich zu nutzen.

Das Ziel unterstützt im Besonderen die Recycling-Ebene der Abfallhierarchie.

Das Ziel wurde freiwillig gesetzt, um den Übergang zu geschlossenen Ressourcen- und Produktkreisläufen zu unterstützen.

## Kernmaßnahmen zur Zielerreichung

Continental hat konkrete Maßnahmen eingeleitet, um das Ziel zu erreichen, bis 2030 einen Anteil von mindestens 40 % an recycelten und erneuerbaren Materialien in der Reifenproduktion zu erreichen. Diese Maßnahmen beziehen sich vor allem auf die Kernhebel Materialidentifikation, Strategien zur Sicherstellung einer ausreichenden Versorgung und Rückverfolgbarkeit u. a. über den Massenbilanzansatz. Insgesamt sind die Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Ziel auch eng mit dem allgemeinen Managementansatz der Zirkularität verbunden. Um flexibel auf die sich ändernde Marktsituation und die sich ändernden Bedürfnisse reagieren zu können, werden die Maßnahmen Schritt für Schritt weiterentwickelt.

Die Identifikation von erneuerbaren und recycelten Materialien ist ein entscheidender Faktor für die Erreichung des Ziels. Daher überprüft die Forschungs- und Entwicklungsabteilung ständig alternative Materialien, um nicht erneuerbare durch erneuerbare und primäre durch sekundäre Quellen zu ersetzen. Es werden innovative Ansätze verfolgt, wie die Verwendung von pflanzlichen Materialien anstelle von Füllstoffen, Ölen und Harzen auf fossiler Basis. Die Aktivitäten zur Erhöhung des Anteils an recycelten oder erneuerbaren Materialien sind in die operativen Prozesse von F&E eingebettet. Somit gibt es ein Gesamtverfahren für die Materialidentifizierung einschließlich der Materialzulassung, das für recycelte und erneuerbare bzw. nicht-recycelte und nicht-erneuerbare Materialien identisch ist.

Da die Verfügbarkeit bestimmter Materialien von entscheidender Bedeutung ist, gibt es eine Reihe von erneuerbaren und recycelten Materialien, die zur Erreichung des Ziels geeignet sind. Diese Materialien werden von internen Experten aus den Bereichen F&E, Nachhaltigkeit und Einkauf ermittelt. Dies dient als Grundlage für die Entwicklung entsprechender Material-Roadmaps und Einkaufsstrategien, die kontinuierlich überprüft und aktualisiert werden. Materialien, die dazu beitragen, den Anteil an recycelten und erneuerbaren Produktionsmaterialien in den ersten Schritten zu erhöhen, sind insbesondere wiedergewonnener Ruß und recyceltes Polyester.

Auf der Grundlage der ermittelten Materialien, die zur Erreichung des Ziels von mindestens 40 % recycelten und erneuerbaren Materialien für die Reifenproduktion beitragen, werden unter Beteiligung von Experten aus den Bereichen Einkauf, F&E sowie Nachhaltigkeit Einkaufsstrategien einschließlich Material-Roadmaps erstellt. Die Erstellung und Überprüfung dieser Roadmaps legt den Gesamtrahmen der Maßnahmen zur langfristigen Beschaffung der jeweiligen Materialien mit Umsetzungsszenarien fest. Zudem werden auf dieser Grundlage konkrete kurzfristige Maßnahmen als flexible Elemente wie materialspezifische Beschaffungsaktivitäten entwickelt, um auf sich verändernde Marktsituationen zu reagieren. Diese Pläne werden mit dem Vorstand des Unternehmensbereichs Tires abgestimmt, regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst. Während die Integration ausgewählter Materialien nur geringe Anpassungen in den Produktionsprozessen erfordert, ist die Verfügbarkeit im Hinblick auf große Mengen zu wirtschaftlich vertretbaren Kosten ein entscheidender Faktor. In jedem Fall gewährleistet Continental das gleiche Niveau an Sicherheit und Leistung bei allen eigenen Reifen. Soweit möglich, ist Continental bestrebt, große Mengen an relevanten Materialien langfristig zu sichern.

Für den Unternehmensbereich Tires ist Naturkautschuk ein elementarer Rohstoff, der auch zum Anteil der erneuerbaren und recycelten Produktionsmaterialien beiträgt. Mit unseren Partnerschaften entlang der Wertschöpfungskette und den entsprechenden Einkaufsstrategien wird Continental daher die Beschaffung von Naturkautschuk fortsetzen und ausreichende Mengen für die nächsten Jahre sichern. Als konkrete Beispiele für Maßnahmen, die zur Erreichung des Ziels beitragen, investiert Continental in Verfahren zur Gewinnung hochwertiger recycelter Materialien – beispielsweise über die strategische Partnerschaft mit Pyrum zur Umsetzung eines zirkulären Konzepts für das Recycling von Altreifen. Dabei werden durch ein spezielles Pyrolyseverfahren Ruß, Öl und Gas als Sekundärstoffe wiedergewonnen und u. a. für die Produktion neuer Reifen genutzt. In ähnlicher Weise hat Continental mit ihrer ContiRe.Tex-Lösung zusammen mit dem Partner Otiz ein Verfahren für Hochleistungsgarn entwickelt, das es ermöglicht, herkömmliches Polyester durch Polyester aus recycelten PET-Flaschen zu ersetzen. Erste Produkte mit recycelten PET-Flaschen sind bereits auf dem Markt und eine weltweite Einführung dieses Materials in allen Continental-Reifenwerken ist für das Jahr 2025 vorgesehen.

Die Schaffung von Transparenz und verlässlichen Informationen über recycelte und erneuerbare Materialien über die verschiedenen Stufen unserer komplexen Wertschöpfungsketten ist eine wichtige Maßnahme für Continental. In den letzten Jahren haben sich vor allem in der chemischen Industrie Massenbilanzansätze als Standard durchgesetzt, die eine geregelte und transparente Bilanzierung der Mengen und der jeweiligen Eigenschaften von recycelten und erneuerbaren Materialien ermöglichen. Wir verstehen Massenbilanzansätze als ein notwendiges Instrument zur Transformation weg von fossilen Ressourcen unserer Materialwertschöpfungsketten. Es reduziert die Komplexität, beschleunigt die Einführung von Materialien und gewährleistet eine kontinuierliche Versorgung. Wenn als recycelt oder erneuerbar zertifizierte Materialien in Produktionsprozessen mit anderen, nicht zertifizierten Materialien vermischt werden, gewährleistet die Buchführung nach dem Massenbilanzansatz eine genaue Erfassung und Zuordnung der jeweiligen Zertifizierungsanteile entsprechend der tatsächlichen Materialzuflüsse. Auf diese Weise werden die Mengen, die als recycelt und erneuerbar verbucht sind, entsprechend zertifiziert und werden entlang der gesamten Wertschöpfungskette transparent und nachverfolgbar. Deshalb verpflichten wir Lieferanten, dort wo relevant, aktiv an diesen Regelwerken teilzunehmen, beispielsweise ISCC PLUS.

Die Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils an recyceltem und erneuerbarem Material in der Reifenproduktion sind in die betrieblichen Aktivitäten eingebettet, insbesondere in den Bereichen Forschung und Entwicklung sowie Einkauf. Die Maßnahmen umfassen kurz- und mittelfristige Schritte.

Der Fortschritt der entsprechenden Maßnahmen (im Berichtsjahr) wird insbesondere anhand des Fortschritts der Ziel-KPIs gemessen.

## Investitionsausgaben und Betriebsausgaben für Kernmaßnahmen zur Zielerreichung in Bezug auf Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften

OpEx für Kernmaßnahmen	2024
OpEx für Kernmaßnahmen zur Zielerreichung in Bezug auf Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften, in Mio €	1.009

### Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

- Enthält Betriebsausgaben (OpEx) für Kernmaßnahmen zur Umsetzung der Ziele in Bezug auf Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften. Es werden Materialkosten für erneuerbare und recycelte Materialien im Unternehmensbereich Tires berücksichtigt.
- Die Datenerhebung erfolgt auf Ebene der Materialien. Die Berechnung basiert auf einer Durchschnittsdaten-Methode. Es werden Primärdaten aus Lagerbeständen und Einkaufsdaten verwendet.

Geplante OpEx für Kernmaßnahmen	Nächste 5 Jahre
Geplante OpEx für Kernmaßnahmen zur Zielerreichung in Bezug auf Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften, in Mio €	4.734

### Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

- Der angewandte Zeithorizont steht im Einklang mit der verabschiedeten Langfristplanung.
- Enthält Betriebsausgaben (OpEx) für Kernmaßnahmen zur Umsetzung der Ziele in Bezug auf Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften. Es werden Materialkosten für erneuerbare und recycelte Materialien im Unternehmensbereich Tires berücksichtigt.
- Die Datenerhebung erfolgt auf Ebene der Materialien. Die Berechnung basiert auf einer Durchschnittsdaten-Methode. Es werden Primärdaten aus Lagerbeständen und Einkaufsdaten verwendet.

CapEx für Kernmaßnahmen	2024
CapEx für Kernmaßnahmen zur Zielerreichung in Bezug auf Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften, in Mio €	0

### Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

- Enthält die Investitionsausgaben (CapEx) für Kernmaßnahmen zur Umsetzung der Ziele in Bezug auf Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften. Es werden Projektkosten und immaterielle Vermögenswerte für den Technologieumbau zur Produktion unter Verwendung von erneuerbaren und recycelten Materialien im Unternehmensbereich Tires berücksichtigt.
- Die Datenerhebung erfolgt auf Ebene der Projekte.

Geplante CapEx für Kernmaßnahmen	Nächste 5 Jahre
Geplante CapEx für Kernmaßnahmen zur Zielerreichung in Bezug auf Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften, in Mio €	0

### Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

- Der angewandte Zeithorizont steht im Einklang mit der verabschiedeten Langfristplanung.
- Enthält die Investitionsausgaben (CapEx) für Kernmaßnahmen zur Umsetzung der Ziele in Bezug auf Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften. Es werden Projektkosten und immaterielle Vermögenswerte für den Technologieumbau zur Produktion unter Verwendung von erneuerbaren und recycelten Materialien im Unternehmensbereich Tires berücksichtigt.
- Die Datenerhebung erfolgt auf Ebene der Projekte.

## Kennzahlen in Bezug auf Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften

### Ressourcenzuflüsse

Gesamtgewicht der verwendeten Produkte und Materialien	2024
Gesamtgewicht der verwendeten Produkte (einschließlich Verpackung) und Materialien, in Mio t	3,7

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Umfasst technische und biologische Materialien. Dienstleistungen, Sachanlagen und Handelswaren sind ausgeschlossen.
- Wenn keine Gewichtsangaben zur Verfügung stehen, werden diese anhand der Kosten der Materialien und Waren, wie etwa bei Verpackungsmaterialien, mit Umrechnungsfaktoren berechnet. Der berechnete Lagerbestand zum 01.01. wird berücksichtigt.

Anteil an nachhaltigem biologischen Material	2024
Anteil an nachhaltig beschafften biologischen Materialien (und Biokraftstoffen für nicht-energetische Zwecke), in %	8,2

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Biologische Materialien gelten als erneuerbare Materialien gemäß allgemein anerkannten Standards.
- Nachhaltig beschafft bezieht sich auf den Zufluss von Ressourcen, der durch externe Standards und Zertifizierungen oder vergleichbare andere Systeme verifiziert wurde. Darunter fällt insbesondere unsere Beschaffung von Naturkautschuk über definierte Prozesse ausgerichtet an spezifischen Nachhaltigkeitskriterien wie u. a. der Global Platform for Sustainable Natural Rubber GPSNR und unserer Richtlinie zur Nachhaltigen Beschaffung von Naturkautschuk.

Gewicht der sekundär genutzten Komponenten, Zwischenprodukte und Materialien für Produkte und Dienstleistungen	2024
Gesamtgewicht der sekundär wiederverwendeten oder recycelten Komponenten, sekundären Zwischenprodukte und sekundären Materialien, die zur Herstellung von Produkten und Dienstleistungen (einschließlich Verpackungen) verwendet werden, in Mio t	0,2

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Das Gesamtgewicht der Materialien zur Herstellung von Produkten entspricht den eingekauften Materialmengen. Dieser Wert wird um einen kalkulierten Faktor zur Lagerbestandsänderung korrigiert.
- Verpackungen aus der vorgelagerten Lieferkette sind nicht inbegriffen.
- Der Anteil sekundärer Materialien basiert sowohl auf Informationen von Lieferanten sowie teils Expertenschätzungen für bestimmte Materialien. Aufgrund teilweise fehlender bzw. nicht durchgängiger Daten zu Verpackungen wurden teilweise interne Expertenschätzungen zu Gewichtsangaben spezifischer Verpackungstypen herangezogen, um über einen Faktor und entsprechende Ausgaben das Gesamtgewicht hochzurechnen.

Anteil sekundär genutzter Komponenten, Zwischenprodukte und Materialien für Produkte/Dienstleistungen	2024
Anteil der sekundär wiederverwendeten oder recycelten Komponenten, sekundären Zwischenprodukte und sekundären Materialien, die zur Herstellung von Produkten und Dienstleistungen (einschließlich Verpackungen) verwendet werden, in %	5,3

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Die Kennzahl setzt sich zusammen aus vorangegangenen Metriken.

Gewicht erneuerbarer und recycelter Materialzuflüsse	2024
Gesamtgewicht des Zuflusses erneuerbarer und recycelter Materialien, in Mio t	0,6

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Nicht produktionsbezogene Materialien, einschließlich Verpackungen, sind exkludiert. Das Gesamtgewicht der Rohmaterialien zur Herstellung von Produkten entspricht den eingekauften Materialmengen. Dieser Wert wird um einen kalkulierten Faktor zur Lagerbestandsänderung korrigiert.
- Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.

Zufluss erneuerbarer und recycelter Materialien	2024
Anteil des Zuflusses erneuerbarer und recycelter Materialien, in %	18,4

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Das Gesamtgewicht der recycelten und erneuerbaren Rohmaterialien zur Herstellung von Produkten entspricht den eingekauften Materialmengen. Dieser Wert wird um einen kalkulierten Faktor zur Lagerbestandsänderung korrigiert.
- Nicht produktionsbezogene Materialien, einschließlich Verpackungen, sind exkludiert.
- Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.

Gewicht erneuerbarer und recycelter Materialzuflüsse (Tires)	2024
Gesamtgewicht des Zuflusses erneuerbarer und recycelter Materialien in Millionen Tonnen (nur Rohstoffe des Unternehmensbereichs Tires), in Mio t	0,5

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Die Kennzahl umfasst ausschließlich den Unternehmensbereich Tires und bezieht sich auf das öffentliche Nachhaltigkeitsziel von Continental zu Zirkularität.
- Das Gesamtgewicht der recycelten und erneuerbaren Rohmaterialien zur Herstellung von Produkten entspricht den eingekauften Materialmengen des Unternehmensbereichs Tires. Dieser Wert wird um einen kalkulierten Faktor zur Lagerbestandsänderung korrigiert.
- Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.

Weiterführend sind diese Ressourcenzuflüsse im Managementansatz Zirkularität in diesem Kapitel sowie im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) im Abschnitt Beschreibung des Geschäftsmodells und der Wertschöpfungskette beschrieben.

**Ressourcenabflüsse**

Die wichtigsten Ressourcenabflüsse von Continental, einschließlich Abfälle, in Bezug auf ihre wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sind im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) sowie in diesem Kapitel beschrieben.

**Produkte und Materialien**

Das Produktportfolio von Continental umfasst ein breites Spektrum, insbesondere in den Bereichen Industrie und Fahrzeuge. Eine genaue Beschreibung findet sich im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2). Die Umsetzung unserer Nachhaltigkeitsambition bis spätestens 2050 zu 100 % geschlossene Ressourcen- und Produktkreisläufe zu erreichen ist insbesondere im Managementansatz zu Zirkularität in diesem Kapitel beschrieben.

Anteil recycelbarer Bestandteile in Produktverpackungen	2024
Anteil der recycelbaren Bestandteile in Produktverpackungen, in %	100

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Die eingekaufte Verpackungsmenge entspricht der verwendeten Verpackungsmenge.
- Die Berichterstattung der Daten erfolgt zentral.

Anteil recycelbarer Inhalte in Produkten	2024
Anteil der recycelbaren Inhalte in Produkten, in %	61,3

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Die Daten basieren auf Einkaufsdaten und werden unternehmensbereichsspezifisch kalkuliert.
- Die Kennzahl beschreibt den Anteil am Gewicht der Inhalte von Produkten, die potenziell recycelt werden können. Dieser Wert kann deutlich vom tatsächlichen Recycling dieser Inhalte abweichen.
- Wenn keine Gewichtsangaben zur Verfügung stehen, werden diese anhand der Kosten der Materialien und Waren, wie etwa bei Verpackungsmaterialien, mit Umrechnungsfaktoren berechnet. Der berechnete Lagerbestand zum 01.01. wird berücksichtigt.

Zufluss erneuerbarer und recycelter Materialien (Tires)	2024
Anteil des Zuflusses erneuerbarer und recycelter Materialien in Prozent (nur Rohstoffe des Unternehmensbereichs Tires), in %	26,0

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Das Gesamtgewicht der recycelten und erneuerbaren Rohmaterialien zur Herstellung von Produkten entspricht den eingekauften Materialmengen. Dieser Wert wird um einen kalkulierten Faktor zur Lagerbestandsänderung korrigiert.
- Das absolute Gewicht erneuerbarer und recycelter Rohmaterialzuflüsse im Unternehmensbereich Tires wird durch das Gesamtgewicht der verwendeten Produkte und Materialien im Unternehmensbereich Tires dividiert.
- Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.

Continental verfügt über ein vielfältiges Produktportfolio für die Automobilindustrie und andere Branchen. Aufgrund der Unterschiede in den einzelnen Produkten, Zielmärkten, Anwendungsfällen und dem Nutzerverhalten lässt sich die zu erwartende Haltbarkeit pauschal kaum vorhersagen. Die tatsächliche Haltbarkeit eines spezifischen Produkts kann im Einzelfall von den folgenden Schätzungen abweichen.

Bei sämtlichen Reifen variieren die Betriebsbedingungen stark je nach Fahrzeug und Einsatz sowie anderen Faktoren wie Luftdruck, Belastung, Geschwindigkeit, Straßenbedingungen, Rotationshäufigkeit und Lagerbedingungen. Dennoch müssen Pkw- und Nutzfahrzeug-Reifen im Hinblick auf die geschätzte Haltbarkeit von Reifen unbedingt ersetzt werden, wenn die Profiltiefe unter 1,6 mm liegt, da dies der gesetzliche Mindestwert in der Europäischen Union ist. Bei branchenweiten Produkttests durch externe Verbände liegt die Gesamtleistung von Pkw-Reifen oft zwischen 20.000 und 70.000 Kilometern, bis die gesetzlich vorgeschriebene Mindestprofiltiefe von 1,6 mm erreicht ist. Dort finden sich Continental-Reifen unter den besten Platzierungen. Darüber hinaus wird in der Reifenindustrie allgemein empfohlen, einen Reifen nach 10 Jahren zu überprüfen und bei Bedarf zu ersetzen.

Für die Automobilindustrie sind die Hauptprodukte des Unternehmensbereichs Automotive elektronische Bremssysteme, elektronische Steuergeräte, Telematik, Zugangssysteme sowie Surround-Radare und Display-Lösungen. Für den Unternehmensbereich ContiTech umfasst das Produktportfolio eine große Spannweite an

Produkten von Innenraumkomponenten über Lenksysteme bis hin zu Luftfederungssystemen speziell für Nutzfahrzeuge. In der Regel muss die Lebensdauer unserer Produkte für die Automobilindustrie gleich der gesamten Lebensdauer des Fahrzeugs sein und somit der Betriebsdauer des Fahrzeugs entsprechen, in das sie eingebaut sind. In Übereinstimmung mit den auf Scope-3-Emissionen für die Verwendung verkaufter Produkte angewendeten Annahmen wird die durchschnittliche Lebensdauer eines Pkw mit 200.000 km und eines Nutzfahrzeugs mit 1.000.000 km veranschlagt. Obwohl die erwartete Lebensdauer je nach Fahrzeugtyp und Anwendungsbedingungen stark variieren kann, erfüllen unsere Produkte für die Automobilindustrie die Haltbarkeitserwartungen der Automobilhersteller, die im Allgemeinen bei einer Mindestlebensdauer von 150.000 km und/oder 10 Jahren liegen.

Das Industriegeschäft des Unternehmensbereichs ContiTech verfügt über ein breit gefächertes Portfolio mit unterschiedlichen Anwendungen und Spezifikationen in zahlreichen Branchen wie Antriebsriemen, Lagerlösungen, Schläuchen und Nischenprodukten wie Drucktüchern. Die erwartete Haltbarkeit kann je nach Umgebungsbedingungen und dem endgültigen Anwendungszweck des Produkts, der Continental nicht immer bekannt ist, erheblich variieren. Diese Hauptfaktoren, die die Langlebigkeit des Produkts beeinflussen, legen eine Produktlebensdauer von einigen Jahren bis hin zu mehreren Jahrzehnten fest.

Für die Produkte von Continental existiert bisher kein etabliertes externes Bewertungssystem zur Reparierbarkeit. Dennoch arbeiten wir stetig an der Ausweitung eines zirkulären Produktdesigns, wie im Managementansatz Zirkularität beschrieben und bieten u. a. entsprechende Dienstleistungen und Produkte an. Grundsätzlich können unsere Produkte im Fall eines Schadens repariert werden, die tatsächliche Möglichkeit hängt allerdings von vielen Faktoren ab, u. a. von dem tatsächlichen Zustand des Produkts und dem Grad des Schades. Insbesondere können Schäden wie Löcher im Reifen in bestimmten Verfahren wieder verschlossen werden, um den Reifen weiterhin zu nutzen. Bei Produkten für die Automobilindustrie können oftmals Reparaturen in Kfz-Werkstätten durchgeführt werden. Continental betreibt in diesem Bereich ein eigenes internationales Netzwerk an Werkstätten. Produkte aus dem Unternehmensbereich ContiTech können ebenfalls unter bestimmten Voraussetzungen im Falle eines Schadens repariert werden. Auch dazu bieten wir entsprechende Dienstleistungen wie Reparaturen von unseren Förderbändern oder Schlauchlösungen an.

Für sicherheitsrelevante Bauteile (z. B. Reifen) gelten zudem gegebenenfalls Einschränkungen der Reparierbarkeit aus Sicherheitsgründen. Die entsprechenden Managementansätze zu technischer und produktbezogener Compliance sowie zu sicherer Mobilität finden sich im Kapitel Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4).

## Abfälle und recycelbare Inhalte

Abfälle zur Wiederverwertung, in Mio t	2024
(1) Ungefährliche Abfälle zur Wiederverwendung	0,000
(2) Ungefährliche Abfälle zum Recycling	0,309
(3) Ungefährliche Abfälle für andere Arten der Wiederverwertung	0,069
<b>(4) Ungefährliche Abfälle zur Wiederverwertung</b>	<b>0,378</b>
(5) Gefährliche Abfälle zur Wiederverwendung	0,000
(6) Gefährliche Abfälle zum Recycling	0,017
(7) Gefährliche Abfälle für andere Arten der Wiederverwertung	0,009
<b>(8) Gefährliche Abfälle zur Wiederverwertung</b>	<b>0,025</b>
<b>(9) Gesamtabfall zur Wiederverwertung</b>	<b>0,403</b>

### Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

#### Übergreifende Angaben für Positionen (1) - (9)

- Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Für einzelne Standorte werden Modellrechnungen unter Berücksichtigung der Mitarbeiteranzahl und der Art des Betriebs verwendet. Zudem ist das Dezemberabfallaufkommen für einzelne Standorte kalkuliert, falls erforderliche Daten oder Belege zum Zeitpunkt der Berichterstattung noch nicht vorlagen.

- Abfälle, die vertraglich einem externen Dritten gehören, sind nicht berücksichtigt.

- Gefährliche Abfälle werden gemäß Anhang III der Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Abfälle berücksichtigt.

- Ungefährliche Abfälle sind Abfälle, die nicht unter die Definition von gefährlichen Abfällen fallen.

#### (1) Ungefährliche Abfälle zur Wiederverwendung

- Wiederverwendung bezeichnet jedes Verfahren, bei dem Produkte und Komponenten, die keine Abfälle sind, für denselben Zweck, für den sie konzipiert wurden, ohne wesentliche Änderung genutzt werden.

- Das zur Wiederverwendung bestimmte Material endet nicht im Abfallregister, sondern wird sofort in das entsprechende Materiallager überführt.

- Folglich fallen keine Abfälle an, die zur Wiederverwendung bestimmt sind.

#### (2) Ungefährliche Abfälle zum Recycling

- Recycling wird als jedes Verwertungsverfahren definiert, bei dem Abfallstoffe zu Produkten, Materialien oder Stoffen wiederaufbereitet werden, sei es für den ursprünglichen oder einen anderen Zweck.

#### (3) Ungefährliche Abfälle für andere Arten der Wiederverwertung

- Andere Verwertungsverfahren umfassen die Energieerzeugung oder -rückgewinnung durch Verbrennung von Abfällen, die als Brennstoff oder auf andere Weise zur Energieerzeugung verwendet werden sollen.

#### (4) Ungefährliche Abfälle zur Wiederverwertung

- Summe der Positionen (1) - (3).

#### (5) Gefährliche Abfälle zur Wiederverwendung

- Wiederverwendung bezeichnet jedes Verfahren, bei dem Produkte und Komponenten, die keine Abfälle sind, für denselben Zweck, für den sie konzipiert wurden, ohne wesentliche Änderung genutzt werden.

- Das zur Wiederverwendung bestimmte Material endet nicht im Abfallregister, sondern wird sofort in das entsprechende Materiallager überführt. Folglich fallen keine Abfälle an, die zur Wiederverwendung bestimmt sind.

#### (6) Gefährliche Abfälle zum Recycling

- Recycling umfasst alle Verwertungsverfahren, bei denen Abfallstoffe zu Produkten, Materialien oder Stoffen wiederaufbereitet werden, sei es für den ursprünglichen oder einen anderen Zweck.

#### (7) Gefährliche Abfälle für andere Arten der Wiederverwertung

- Andere Verwertungsverfahren umfassen den Zweck der Energieerzeugung oder -rückgewinnung durch Verbrennung von Abfällen, die als Brennstoff oder auf andere Weise zur Energieerzeugung verwendet werden sollen.

#### (8) Gefährliche Abfälle zur Wiederverwertung

- Summe der Positionen (5) - (7).

#### (9) Gesamtabfall zur Wiederverwertung

- Summe der Positionen (4) und (8).



Abfälle zur Beseitigung, in Mio t	2024
(10) Ungefährliche Abfälle zur Verbrennung	0,001
(11) Ungefährliche Abfälle zur Deponierung	0,041
(12) Ungefährliche Abfälle für andere Beseitigungsverfahren	0,006
<b>(13) Ungefährliche Abfälle zur Beseitigung</b>	<b>0,047</b>
(14) Gefährliche Abfälle zur Verbrennung	0,003
(15) Gefährliche Abfälle zur Deponierung	0,006
(16) Gefährliche Abfälle für andere Beseitigungsverfahren	0,005
<b>(17) Gefährliche Abfälle zur Beseitigung</b>	<b>0,014</b>
<b>(18) Gesamtabfall zur Beseitigung</b>	<b>0,061</b>

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**  
**Übergreifende Angaben für Positionen (10) - (18)**

- Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Für einzelne Standorte werden Modellrechnungen unter Berücksichtigung der Mitarbeiteranzahl und der Art des Betriebs verwendet. Zudem ist das Dezemberabfallaufkommen für einzelne Standorte kalkuliert, falls erforderliche Daten oder Belege zum Zeitpunkt der Berichterstattung noch nicht vorliegen.
- Abfälle, die vertraglich einem externen Dritten gehören, sind nicht berücksichtigt.
- Gefährliche Abfälle werden gemäß Anhang III der Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Abfälle berücksichtigt.
- Ungefährliche Abfälle sind Abfälle, die nicht unter die Definition von gefährlichen Abfällen fallen.

**(12) Ungefährliche Abfälle für andere Beseitigungsverfahren**

- Andere Beseitigungsverfahren sind als Entsorgungstätigkeiten definiert, die weder unter Verbrennung noch unter Deponierung fallen. Dazu gehört z. B. die Vorbehandlung von überwiegend flüssigen und pastösen Sonderabfällen durch eine Vielzahl chemischer, thermischer und physikalischer Prozesse, um einen entsorgungsfähigen Output zu erzielen.

**(13) Ungefährliche Abfälle zur Beseitigung**

- Summe der Positionen (10) - (12).

**(16) Gefährliche Abfälle für andere Beseitigungsverfahren**

- Andere Beseitigungsverfahren sind als Entsorgungstätigkeiten definiert, die weder unter Verbrennung noch unter Deponierung fallen. Dazu gehört z. B. die Vorbehandlung von überwiegend flüssigen und pastösen Sonderabfällen durch eine Vielzahl chemischer, thermischer und physikalischer Prozesse, um einen entsorgungsfähigen Output zu erzielen.

**(17) Gefährliche Abfälle zur Beseitigung**

- Summe der Positionen (14) - (16).

**(18) Gesamtabfall zur Beseitigung**

- Summe der Positionen (13) und (17).

Abfallaufkommen	2024
Gesamtmenge des Abfallaufkommens, in Mio t	0,464

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Die Kennzahl umfasst die Gesamtsumme des Abfalls aller Standorte weltweit. Verkaufte oder ausrangierte Maschinen, Abwasser und Abfälle, die vertraglich einem externen Dritten gehören, sind nicht berücksichtigt.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Für einzelne Standorte werden Modellrechnungen unter Berücksichtigung der Mitarbeiteranzahl und der Art des Betriebs verwendet.

Nicht-recycelte Abfälle	2024
Menge der nicht recycelten Abfälle, in Mio t	0,138
Anteil der nicht recycelten Abfälle, in %	29,9

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

**Menge der nicht recycelten Abfälle:**

- Summe der Positionen (3), (7) und (18) aus den Tabellen „Abfälle zur Wiederverwertung“ und „Abfälle zur Beseitigung“
- Abfälle, die vertraglich einem externen Dritten gehören, sind nicht berücksichtigt.

**Anteil der nicht recycelten Abfälle:**

- Menge der nicht recycelten Abfälle geteilt durch das Abfallaufkommen.

Gefährliche Abfälle	2024
Gesamtmenge der gefährlichen Abfälle, in Mio t	0,039

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Summe der Positionen (8) und (17) aus den Tabellen „Abfälle zur Wiederverwertung“ und „Abfälle zur Beseitigung“
- Abfälle, die vertraglich einem externen Dritten gehören, sind nicht berücksichtigt.

Abfallverwertungsquote	2024
Abfallverwertungsquote, in %	87,2

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Die Kennzahl ist die Summe von gefährlichen Abfällen und ungefährlichen Abfällen für Wiederverwertung und Energierückgewinnung geteilt durch die Gesamtmenge der Abfälle.
- Im Gegensatz zum Abfallaufkommen sind Bauabfälle sind nicht berücksichtigt.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Für einzelne Standorte werden Modellrechnungen unter Berücksichtigung der Mitarbeiteranzahl und der Art des Betriebs verwendet.
- Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.

Radioaktive Abfälle	2024
Gesamtmenge der radioaktiven Abfälle, in Mio t	0,000

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Radioaktive Abfälle sind in Artikel 3 Absatz 7 der Richtlinie 2011/70/Euratom des Rates (Anhang I) definiert.
- Continental erzeugt keine radioaktiven Abfälle.

Relevante Abfallströme sind in diesem Kapitel im Managementansatz Abfälle im eigenen Geschäftsbereich beschrieben.

Die Materialien, die in den Abfällen von Continental enthalten sind, ergeben sich maßgeblich durch die spezifischen Ressourcenzuflüsse und sind in den Managementansätzen in diesem Kapitel beschrieben.

# Nachhaltigkeitsbericht - Informationen zu sozialen Aspekten

## Eigene Belegschaft (ESRS S1)

### Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf die eigene Belegschaft

Continental hat ihre potenziellen und tatsächlichen negativen und positiven Auswirkungen sowie Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Nachhaltigkeit gemäß den regulatorischen Anforderungen und wie im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) beschrieben bewertet. Die allgemeinen Angaben umfassen einen Überblick über die Bewertung aller ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities IROs) inklusive der betrachteten Zeithorizonte.

In dieser IRO-Bewertung (IRO-Assessment) wurden die folgenden wesentlichen potenziellen und tatsächlichen negativen und positiven Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft ermittelt. Sie wurden zum leichteren Verständnis und für bessere Lesbarkeit in IRO-Cluster gruppiert. Die Beschreibungen der negativen Auswirkungen und Risiken erfolgen aus einer so genannten Brutto-Perspektive, welche, methodisch bedingt, die Mitigation durch die im jeweiligen IRO-Cluster beschriebenen Managementansätze von Continental nicht berücksichtigt. Anhand dieser Perspektive wird ermittelt, wo angemessene Managementansätze relevant sind und entsprechend berichtet werden muss. Da positive Auswirkungen sowie Chancen durch die Managementansätze von Continental verstärkt werden, erfolgen deren Beschreibungen aus einer so genannten Netto-Perspektive, welche, methodisch bedingt, die Ergebnisse der Managementansätze berücksichtigen.

Die Beschreibungen der IROs sind jeweils für sich abgeschlossen zu betrachten, wodurch es zu Wiederholungen kommen kann.

#### Arbeitsstandards

- › Continental hat 2024 bei ihrer eigenen Belegschaft einzelne Vorfälle im Zusammenhang mit Arbeitszeit verzeichnet. Abgesehen von den bestätigten Vorfällen ist Continental in Ländern, bestimmten Märkten und Geschäftsbereichen tätig, in denen signifikante negative Auswirkungen in Bezug auf Arbeitszeit auftreten können, sofern diese nicht angemessen verhindert oder reduziert werden. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 41)
- › Continental ist in Ländern, bestimmten Märkten und Geschäftsbereichen tätig, in denen die Arbeitszeitregelungen von Continental mutmaßlich einen signifikanten positiven Einfluss auf die eigene Belegschaft haben. Unter der Annahme, dass dies andere Marktteilnehmer unter Druck setzen kann, ebenfalls höhere Standards einzuführen, könnte dies auch das Marktumfeld positiv beeinflussen. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 42)
- › Continental hat für 2024 einzelne Vorfälle von Diskriminierung innerhalb der eigenen Belegschaft verzeichnet. Abgesehen von den bestätigten Vorfällen ist Continental in bestimmten Märkten und Geschäftsbereichen tätig, in denen signifikante negative Auswirkungen durch Diskriminierungen innerhalb der eigenen Belegschaft aufgrund von Geschlecht, Alter, ethnischer Herkunft, Hautfarbe, Gesundheitszustand, Behinderung, sozialer oder ethnischer Zugehörigkeit, Nationalität, sexueller Orientierung, politischer Meinung, Religion oder Weltanschauung oder anderer durch geltende Gesetze und Vorschriften geschützter Merkmale auftreten können, wenn diese nicht angemessen verhindert oder reduziert werden. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 49)
- › Continental ist in bestimmten Märkten und Geschäftsbereichen tätig, in denen signifikante negative Auswirkungen in Bezug auf Zwangsarbeit (inklusive so genannter Schuldknechtschaft) auftreten können, sofern diese nicht angemessen verhindert oder reduziert werden. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 50)
- › Continental ist in bestimmten Märkten und Geschäftsbereichen tätig, in denen signifikante negative Auswirkungen im Zusammenhang mit Kinderarbeit und jungen Beschäftigten auftreten können, sofern diese nicht angemessen verhindert oder reduziert werden. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 51)
- › Continental ist in bestimmten Märkten und Branchen tätig, in denen potenzielle Vorfälle im Zusammenhang mit Arbeitsgesetzen, anderen Vorschriften oder vertraglichen Vereinbarungen mit Kunden in Bezug auf Arbeitsbedingungen und Arbeitsstandards im eigenen Geschäftsbereich auftreten könnten. Wenn im schlimmsten Fall Sorgfaltsprozesse versagen und schwerwiegende Verstöße auftreten würden, können Continental insbesondere mittelfristig Sanktionen mit kritischen Straf- und Bußgeldzahlungen oder sogar vorübergehende Unterbrechungen des jeweiligen Geschäftsbetriebs drohen. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 53)
- › Continental ist in bestimmten Märkten und Branchen tätig, in denen potenzielle Vorfälle im Zusammenhang mit Belästigung oder Diskriminierung am Arbeitsplatz im eigenen Geschäftsbereich auftreten können. Wenn im schlimmsten Fall Sorgfaltsprozesse versagen und schwerwiegende Verstöße auftreten würden, könnten Continental insbesondere mittelfristig Sanktionen mit kritischen Straf- und Bußgeldzahlungen oder sogar vorübergehende Unterbrechungen des jeweiligen Geschäftsbetriebs drohen. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 55)
- › Continental ist in bestimmten Märkten und Branchen tätig, in denen potenzielle Vorfälle im Zusammenhang mit Zwangsarbeit (inkl. Schuldknechtschaft), Kinderarbeit oder anderen Menschenrechten auftreten können. Wenn im schlimmsten Fall Sorgfaltsprozesse versagen und schwerwiegende Verstöße auftreten würden, drohen Continental insbesondere mittelfristig Sanktionen mit kritischen Straf- und Bußgeldzahlungen oder sogar vorübergehende Unterbrechungen des jeweiligen Geschäftsbetriebs. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 56)

- › Continental ist in bestimmten Märkten und Branchen tätig, in denen potenzielle Vorfälle im Zusammenhang mit Zwangsarbeit (inkl. Schuldknechtschaft), Kinderarbeit oder anderen Menschenrechten auftreten können. Wenn im schlimmsten Fall Sorgfaltsprozesse versagen und schwerwiegende Verstöße auftreten würden, könnten Continental potenzielle Boykotte drohen, welche wiederum, wenn angemessen gesteuert, insbesondere mittelfristig zu kritischen Umsatzeinbußen in den jeweiligen Geschäftsbereichen führen könnten. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 57)

### Angemessene Entlohnung

- › Continental hat 2024 einzelne Vorfälle innerhalb der eigenen Belegschaft im Zusammenhang mit unzureichender Entlohnung und ungerechter Bezahlung verzeichnet. Abgesehen von den bestätigten Vorfällen ist Continental in Ländern, bestimmten Märkten und Geschäftsbereichen tätig, in denen signifikante negative Auswirkungen in Bezug auf unzureichende Entlohnung oder ungerechte Bezahlung auftreten können, sofern diese nicht angemessen verhindert oder reduziert werden. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 39)
- › Continental ist in Ländern, auf bestimmten Märkten und in Geschäftsbereichen tätig, in denen davon auszugehen ist, dass Continental durch das Zahlen angemessener Löhne leichte positive Auswirkungen auf das Marktumfeld hat, wenn man davon ausgeht, dass dadurch andere Marktteilnehmer unter Druck gesetzt werden könnten, ebenfalls angemessene Löhne zu zahlen. Diese positive Auswirkung wird als relevant für die Informationsbedürfnisse der Nutzer der Nachhaltigkeitsberichterstattung angesehen. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 40)

### Work-Life-Balance

- › Continental ist in Branchen tätig, in denen signifikante Herausforderungen für die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben der eigenen Mitarbeitenden (z. B. im Zusammenhang mit Schichtmodellen) auftreten können, sofern diese nicht angemessen verhindert oder reduziert werden. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 43)

### Weiterbildung und Kompetenzentwicklung

- › Continental bietet Schulungen und Maßnahmen zur Kompetenzentwicklung in Ländern, bestimmten Märkten und Geschäftsbereichen, in denen davon ausgegangen wird, dass die umgesetzten Schulungen und Maßnahmen zur Kompetenzentwicklung der eigenen Belegschaft von Continental einen signifikanten positiven Einfluss auf die eigene Belegschaft sowie auf das Marktumfeld haben, da andere Marktteilnehmer unter Druck gesetzt werden könnten, ebenfalls in diesem Umfang Schulungen und Maßnahmen zur Kompetenzentwicklung anzubieten. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 48)
- › Continental ist in Märkten mit starkem Wettbewerb, auch um Fachkräfte, tätig. Wenn es dem Unternehmen nicht gelingt, qualifizierte Arbeitskräfte anzuwerben, zu halten, zu qualifizieren oder

die Fluktuation angemessen zu steuern, kann dies insbesondere mittelfristig zu signifikanten Unterbrechungen und Produktivitätseinbußen im jeweiligen Geschäftsbereich führen. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 54)

### Sichere Beschäftigung und sozialer Dialog

- › Continental ist in Ländern, bestimmten Märkten, Branchen und Geschäftsbereichen tätig, die teilweise erhebliche Wandel durchlaufen, die bereits zu moderaten negativen Auswirkungen auf die Beschäftigungssicherheit führen. Durch die Transformation könnten zudem erhebliche negative Auswirkungen auf Mitarbeitende im Zusammenhang mit Beschäftigungssicherheit (z. B. durch Transformationsprojekte, Standortschließungen oder Umstrukturierungen) auftreten, sofern diese nicht angemessen verhindert oder reduziert werden. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 45)
- › Continental schafft Arbeitsplätze und bietet sichere Beschäftigung und Qualifikationen in Ländern, Märkten und bestimmten Geschäftsbereichen, in denen davon auszugehen ist, dass diese signifikanten positiven Auswirkungen für die Mitarbeitenden und die lokalen Märkte haben. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 46)
- › Continental unterhält einen sozialen Dialog über verschiedene Kanäle und berücksichtigt dabei insbesondere die Vertretung der eigenen Belegschaft sowie die Beteiligung der Mitarbeitenden, z. B. in Form von Mitarbeiterbefragungen, wodurch signifikante positive Auswirkungen insbesondere auf die eigenen Mitarbeitenden und ihre Vertreter anzunehmen sind. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 47)

### Schutz von Mitarbeiterdaten

- › Continental verarbeitet große Mengen an Mitarbeiterdaten im eigenen Geschäftsbereich. Insbesondere in Anbetracht der Größe der Belegschaft von Continental und der globalen Präsenz des Unternehmens können signifikante potenzielle Verstöße gegen die Datenschutzrechte der Mitarbeitenden auftreten, sofern diese nicht angemessen verhindert oder reduziert werden. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 52)

### Arbeitssicherheit und Gesundheit

- › Continental ist in Branchen und Betriebsarten tätig, in denen zahlreiche potenzielle Quellen von Gesundheitsgefährdungen für Mitarbeitende bestehen, insbesondere im Hinblick auf den Einsatz von Maschinen, körperlich anspruchsvolle Arbeitsplätze, Unfälle sowie den Umgang mit Gefahrstoffen, Ergonomie und psychische Risiken. 2024 hat Continental Unfälle und gesundheitsbezogene Vorfälle verzeichnet. Über die verzeichneten Unfälle und bestätigten Vorfälle hinaus könnten signifikante negative Auswirkungen auf die Gesundheit der eigenen Belegschaft auftreten, sofern diese nicht angemessen verhindert oder reduziert werden. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 44)

## Weitere Angaben zum IRO-Assessment in Bezug auf die eigene Belegschaft

Im IRO-Assessment hat Continental sowohl tatsächliche als auch potenzielle positive und negative Auswirkungen auf die eigene Belegschaft, in den Themenfeldern Arbeitsstandards, angemessene Entlohnung, Work-Life-Balance, Weiterbildung und Kompetenzentwicklung, sichere Beschäftigung und sozialer Dialog, Schutz von Mitarbeiterdaten sowie Arbeitssicherheit und Gesundheit identifiziert, wie zu Beginn dieses Kapitels beschrieben. Diese Auswirkungen sind mit der Strategie und dem Geschäftsmodell von Continental verbunden und beziehen sich insbesondere auf Länder, bestimmte Märkte, Branchen und Geschäftsbereiche, die solchen Auswirkungen in kritischem oder erheblichem Maße ausgesetzt sind.

Die identifizierten tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen auf die eigene Belegschaft sind für die Anpassung von Strategie und Geschäftsmodell von Bedeutung. Die Entwicklung von Maßnahmen und strategischen Entscheidungen auf der Grundlage der ermittelten Auswirkungen wird im Rahmen der Managementansätze beschrieben.

Alle identifizierten Risiken ergeben sich, wie aus den jeweiligen Beschreibungen ersichtlich, direkt aus identifizierten tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen sowie aus der Abhängigkeit von der eigenen Belegschaft als einer wichtigen immateriellen Ressource. Sie begründen sich damit ebenfalls in der Breite und Vielfalt an Ländern, Märkten, Branchen und Geschäftsbereichen, in denen Continental tätig ist.

Daher sind die Risiken inhärent mit der Strategie und dem Geschäftsmodell von Continental verknüpft.

Die Konsolidierung der Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen für die eigene Belegschaft auf Konzernebene umfasst die gesamte Belegschaft von Continental. Dabei werden Verbindungen zur Geschäftstätigkeit, dem Produktportfolio und der Wertschöpfungskette berücksichtigt, sofern relevant.

Im Allgemeinen wirken unsere Aktivitäten tatsächlich oder potenziell in positiver oder negativer Weise auf die gesamte Belegschaft von Continental - sowohl auf eigene Mitarbeitende als auch auf andere Beschäftigte. Zur Gruppe der anderen Beschäftigten gehören auch Leiharbeitnehmer und Unterauftragnehmer.

Das IRO-Assessment führte zu einem tieferen Verständnis dafür, welche Teile der Belegschaft durch bestimmte Tätigkeiten, Umfelder oder Merkmale einer größeren Gefährdung ausgesetzt sind. Dieses Verständnis ergibt sich insbesondere durch die Betrachtung von Branchenspezifika, regionalen Besonderheiten und potenziellen Diskriminierungsmerkmalen im Rahmen des IRO-Assessment, wie in den jeweiligen IROs beschrieben.

Continental ist weltweit in einer Vielzahl von Branchen, Ländern und Märkten tätig und damit auch in Regionen vertreten, in denen ein erhebliches Potenzial von negativen Auswirkungen in Bezug auf Kinderarbeit besteht, insbesondere in Indien, Brasilien oder Südafrika.

Das Gleiche gilt auch für Zwangsarbeit (inklusive sogenannter Schuldknechtschaft), insbesondere in China, Mexiko oder Indien.

Die Bewertung der wesentlichen negativen Auswirkungen auf die eigene Belegschaft wurde gemäß der festgelegten Methodik in die allgemeine Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen integriert (siehe Abschnitt Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen - Überblick im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2)).

Die Methodik berücksichtigt zwei Perspektiven: Alle negativen Auswirkungen sind als weitverbreitet oder systemisch zu betrachten, da sie sich auf Länder, spezifische Märkte, Branchen und Geschäftsbereiche beziehen, in denen Continental tätig ist. Darüber hinaus berücksichtigt die Methodik ereignisbasierte tatsächliche negative Auswirkungen, wenn die Beschreibung der Auswirkungen einen Verweis auf konkrete tatsächliche Vorfälle enthält.

Die berichteten positiven Auswirkungen auf die Belegschaft stehen im Zusammenhang mit den im Managementansatz beschriebenen Aktivitäten für das jeweilige IRO-Cluster.

Die wesentlichen Auswirkungen auf die eigene Belegschaft stehen nicht in direktem Zusammenhang mit den durch die Nachhaltigkeit bedingten Veränderungen, z. B. der Umstellung auf Fahrzeuge ohne Antriebsemissionen.

Wesentliche Risiken, die sich aus den Auswirkungen auf und Abhängigkeiten von der eigenen Belegschaft ergeben, betreffen die gesamte Belegschaft von Continental.

## Managementansätze für die eigene Belegschaft

In diesem Kapitel werden die Managementansätze beschrieben, die Continental verfolgt, um die wesentlichen Auswirkungen auf die eigene Belegschaft sowie die damit verbundenen wesentlichen Risiken zu adressieren. Diese sind in folgende Bereiche untergliedert: Arbeitsstandards, angemessene Entlohnung, Work-Life-Balance, Weiterbildung und Kompetenzentwicklung, sichere Beschäftigung und sozialer Dialog, Schutz von Mitarbeiterdaten sowie Arbeitssicherheit und Gesundheit.

### Arbeitsstandards

Für das Themenfeld von Arbeitsstandards für die eigene Belegschaft hat Continental einen Managementansatz definiert, der in Bezug auf Arbeitszeit, Diskriminierung, Zwangsarbeit und Kinderarbeit sowie andere Menschenrechte und Arbeitsbedingungen, tatsächliche und potenzielle negative Auswirkungen und Risiken verhindern und reduzieren sowie positive Auswirkungen verstärken soll. Dieser ist Teil des „Responsible Value Chain Due Diligence System“ (RVCDDS).

Damit verfolgt Continental die Ambition, gute Arbeitsbedingungen und eine 100 % verantwortungsvolle Wertschöpfungskette bis spätestens 2050 zu schaffen. Im Rahmen des RVCDDS hat Continental sogenannte Responsible Value Chain Commitments (RVC Commitments) verabschiedet, die für den Bereich Arbeitsstandards Folgendes umfassen: keine Kinderarbeit, faire Bezahlung, Gleichbehandlung, keine Zwangsarbeit oder moderne Sklaverei, Vereinigungsfreiheit und Arbeitsbedingungen, einschließlich Arbeitszeit.

Mit dem expliziten RVC Commitment zur Gleichbehandlung strebt Continental eine Arbeitskultur frei von Diskriminierung, einschließlich Belästigung, in jeder Form an. Dies ist ein integraler Bestandteil des Managementsystems und wird durch ein dediziertes Diversity-Management unterstützt, das Chancengleichheit und die Förderung von Vielfalt und Inklusion zum Ziel hat.

Das Commitment bezieht sich ausdrücklich auf die Schaffung eines Arbeitsumfelds, das frei ist von jeglicher Form der Diskriminierung aufgrund des Geschlechts, des Alters, der ethnischen Zugehörigkeit, der Hautfarbe, des Gesundheitszustands, einer Behinderung, der sozialen Herkunft, der Nationalität, der sexuellen Orientierung, der politischen Meinung, der Religion oder der Weltanschauung oder sonstiger durch geltende Gesetze und Vorschriften geschützter Merkmale.

Auch das Thema Inklusion und Maßnahmen für Menschen aus benachteiligten Beschäftigungsgruppen fallen unter dieses Commitment.

Der Managementansatz umfasst auch die Prävention von potenziellem Menschenhandel, Zwangs- oder Pflichtarbeit und Kinderarbeit. Continental lehnt jede Form von Kinderarbeit entschieden ab und beschäftigt keine Personen unter 15 Jahren bzw. unter dem Alter, in dem die Schulpflicht endet, oder unter dem in dem jeweiligen Land geltenden Mindestalter für die Beschäftigung – je nachdem, was höher ist. Junge Arbeitnehmer unter 18 Jahren müssen

mit besonderer Sorgfalt behandelt werden. Jede Form von Zwangsarbeit, moderner Sklaverei, Schuldknechtschaft, Menschenhandel und jede andere Form von Arbeit, die nicht freiwillig erfolgt, wird ebenfalls entschieden abgelehnt. Arbeitnehmer müssen dokumentierte Beschäftigungsbedingungen oder ein Beschäftigungsangebot in einer Sprache vorgelegt werden, die sie in der Lage sind zu verstehen. Wanderarbeitskräfte müssen mit besonderer Sorgfalt behandelt werden.

Der Managementansatz umfasst direkt die eigenen Mitarbeitenden von Continental, während die RVC Commitments auch andere Beschäftigte einschließen.

Die übergreifende Verantwortung für das RVCDDS einschließlich der RVC Commitments für Arbeitsstandards liegt beim Vorstand. Dieser hat einen Menschenrechtsbeauftragten ernannt, der das System steuert. Die spezifischen Personalregelwerke für Arbeitsbeziehungen werden von den jeweiligen Personalabteilungen im Einklang mit der Unternehmensstruktur definiert und umgesetzt. Die Verantwortung für die Umsetzung der Arbeitsstandards liegt bei der Geschäftsführung der jeweiligen Gesellschaften.

Das System umfasst eine Vielzahl von Prozessen, die die Strategieentwicklung und -umsetzung, das Management von Regelwerken, das Auswirkungs- und Risikomanagement, das Fallmanagement (einschließlich Whistleblowing) und Schulungen umfassen. Um die Effektivität des Systems zu überwachen, ist ein mehrstufiger Prozess eingerichtet, nach dem so genannten „Three Lines“-Modell. Die erste Linie bilden die lokalen operativen Personalabteilungen. Sie setzen die operativen Aufgaben auf Geschäftsebene und am Standort gemäß dem RVCDDS und den damit verbundenen Personalregeln um. Die zweite Linie, vertreten durch nicht operative Personalabteilungen und -rollen, überwacht das System, die Rollen und Verantwortlichkeiten sowie deren Wirksamkeit. Die dritte Linie bildet Continentals interne Revision, die eine unabhängige Bewertung der Angemessenheit und Wirksamkeit des RVCDDS vornimmt.

Für die jeweiligen RVC Commitments für den Bereich Arbeitsstandards sind spezifische Präventions- und Abhilfemaßnahmen festgelegt, die von den Gesellschaften umgesetzt werden, beispielsweise Selbstauskünfte, die Implementierung angemessener Regeln und Anweisungen, die sorgfältige Analyse der Arbeitsumgebung im Hinblick auf Aspekte, die Schaden verursachen könnten, die Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen und Kontrollmechanismen sowie die Sensibilisierung insbesondere von Führungskräften.

In Bezug auf die Arbeitszeit hat Continental weitere dedizierte Prozesse im Hinblick auf flexible Arbeitsmodelle umgesetzt, wie im Managementansatz zur Work-Life-Balance detailliert dargelegt.

Im Rahmen eines jährlichen Reviewprozesses mit dem Vorstand wird das gesamte RVCDDS, einschließlich der spezifischen Prozesse zu Arbeitsstandards im eigenen Betrieb, hinsichtlich Wirksamkeit, Angemessenheit und Verbesserungspotenzial bewertet. Zudem ist das RVCDDS Bestandteil des übergeordneten internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des Compliance-Managementsystems von Continental.

Im Einklang mit den RVC Commitments definiert das RVCDDS zudem den Rahmen für das Ergreifen von Abhilfemaßnahmen im eigenen Geschäftsbereich. Alle festgestellten Verstöße müssen unverzüglich angegangen und Abhilfemaßnahmen ohne unnötige Verzögerung umgesetzt werden. Diese Maßnahmen sollen nicht nur dem Verstoß ein Ende setzen, sondern auch sicherstellen, dass ähnliche Probleme in Zukunft verhindert werden.

Spezifische Prozesse, um Diskriminierung zu verhindern und bei Feststellung von Vorfällen entsprechend zu handeln, sind Bestandteil des RVCDDS sowie der allgemeinen Prozesse des Hinweisgebersystems, das im Kapitel Geschäftsverhalten und Unternehmensführung (ESRS G1) beschrieben wird. Die Verhinderung von Diskriminierung wird über allgemeine Personalprozesse in den Feldern Verbesserung von Rahmenbedingungen und spezifischer Initiativen für Frauen umgesetzt, die dedizierte Sensibilisierungsevents, Bildungsangebote sowie transparente Personalprozesse in Bezug auf die Rekrutierung und das Talentmanagement umfassen. Im Hinblick auf die Geschlechtervielfalt hat Continental ein Ziel und Kernmaßnahmen zur Zielerreichung definiert, wie in den Abschnitten Ziele in Bezug auf die eigene Belegschaft und Kernmaßnahmen zur Zielerreichung dieses Kapitels beschrieben wird.

Der Managementansatz wird durch eine dedizierte Konzernregel für eine verantwortungsvolle Wertschöpfungskette geregelt. Diese dient als Grundlage für weitere Konzernregeln, in denen Spezifika zu den Arbeitsstandards definiert sind. Ergänzt werden sie durch spezielle Prozesse, die auf Vielfalt und Zugehörigkeit ausgerichtet sind. Darüber hinaus sind die Achtung der Menschenrechte und faire Arbeitsbedingungen im Verhaltenskodex von Continental verankert, der die Grundlage für die Zusammenarbeit aller Mitarbeitenden bildet.

Continental's Managementansatz zur Achtung der Menschenrechte und Arbeitsstandards steht sowohl im Einklang mit internationalen Rahmenwerken als auch mit lokalen Vorschriften. Dazu zählen die international anerkannten Übereinkünfte zu Menschenrechten, wie die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte.

Darüber hinaus steht Continental's Managementansatz zur Achtung der Menschenrechte und Arbeitsstandards im Einklang mit den Kernpunkten der Internationalen Charta der Menschenrechte, der Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit und den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen. Diese Verpflichtungen dienen als globaler Mindeststandard für alle Continental-Standorte und bilden die Basis zur Einhaltung lokaler Gesetze und Vorschriften. Zudem hat Continental Initiativen wie die deutsche Charta der Vielfalt unterzeichnet. Das Unternehmen unterstützt außerdem die Women's Empowerment Principles des Global Compact der Vereinten Nationen und der UN Women und unterstreicht damit sein Engagement für die Förderung von Vielfalt und Inklusion in allen Bereichen seiner Tätigkeit. Die Überwachung der Einhaltung dieser Standards ist im Reviewprozess des RVCDDS verankert, einschließlich einer Überarbeitung der Richtlinien und Prozesse, falls erforderlich.

Zur Einbeziehung von Stakeholder-Interessen in das Managementsystem hat Continental verschiedene Formate etabliert. Dazu gehören spezielle Workshops und Konferenzen, die als Maßnahmen durch die Konzernregel für Arbeitsstandards festgelegt werden. Ein weiteres Format ist die regelmäßige Mitarbeiterbefragung OUR BASICS Live, bei der die eigene Belegschaft zu verschiedenen Themen rund um die Werte von Continental befragt wird. Die Integration dieser Interessen in das System erfolgt im Rahmen des jährlichen Reviewprozesses.

Um ein umfassendes Verständnis und Engagement zu Arbeitsstandards in der Organisation sicherzustellen, kommuniziert Continental den Managementansatz über verschiedene Kanäle. Dazu gehören unsere Internetseite sowie interne Kommunikationsplattformen auf denen Schulungen bereitgestellt und die Konzernregeln zugänglich gemacht werden. Darüber hinaus bieten Poster und Präsenzs Schulungen auch Mitarbeitenden ohne Zugriff auf die IT-Infrastruktur Zugang zu relevanten Informationen. Durch die Integration in den Onboarding-Prozess werden außerdem neue Mitarbeitende von Anfang an mit diesen Standards vertraut gemacht.

Darüber hinaus haben die an der Umsetzung des Managementansatz beteiligten Akteure klar definierte Rollen innerhalb des RVCDDS und werden im Hinblick auf die damit einhergehenden Verantwortlichkeiten geschult, damit sie wirksam zusammenarbeiten und den Managementansatz umsetzen können.

### **Angemessene Entlohnung**

Mit dem Managementansatz für angemessene Entlohnung strebt Continental die faire Bezahlung aller Mitarbeitenden an, wie in den RVC Commitments verankert. Darin formuliert Continental die Verpflichtung, dass die an Arbeitnehmer gezahlten Vergütungen allen geltenden Gesetzen und Vorschriften entsprechen, einschließlich derer, die sich auf Mindestlöhne, existenzsichernde Löhne, Überstunden und gesetzlich vorgeschriebene Leistungen beziehen. In Übereinstimmung mit den örtlichen Gesetzen und Vorschriften müssen Arbeitnehmer für Überstunden angemessen vergütet werden. Entgeltabzüge als Disziplinarmaßnahme sind unzulässig. Für jeden Entgeltzahlungszeitraum ist Arbeitnehmern rechtzeitig eine verständliche Entgeltabrechnung vorzulegen, die ausreichende Informationen enthält, um die genaue Vergütung für die geleistete Arbeit zu überprüfen.

Der Managementansatz umfasst die eigenen Mitarbeitenden von Continental, während das RVC Commitment auch andere Beschäftigte einschließt.

Die übergreifende Verantwortung für den Managementansatz liegt beim Vorstand. Die spezifischen Konzernregeln werden von den jeweiligen Personalabteilungen entlang der Unternehmensstruktur definiert und umgesetzt. Die Verantwortung für die Umsetzung der angemessenen Entlohnung liegt bei der Geschäftsführung der jeweiligen Gesellschaften.

Die Prozesse des RVCDDS, wie sie im Managementansatz für Arbeitsstandards beschrieben sind, gelten ausdrücklich auch für das Thema der angemessenen Entlohnung, als eines unserer RVC

Commitments. Das System umfasst eine Vielzahl von Prozessen, wie die Strategieentwicklung und -umsetzung, das Management von Regelwerken, das Auswirkungs- und Risikomanagement, das Fallmanagement (einschließlich Whistleblowing) und Schulungen sowie das sogenannte „Three Lines“-Modell zur Systemkontrolle.

Die allgemeinen Vergütungsprozesse von Continental umfassen die Einbeziehung der Arbeitnehmervertretung und die Berücksichtigung von Benchmarks. Durch diese Maßnahmen wird eine Grundlage zur Verhinderung einer unangemessenen Entlohnung geschaffen. Darüber hinaus sind in den einschlägigen Konzernregeln weitere konkrete Präventions- und Abhilfemaßnahmen für die Gesellschaften festgelegt. Dies inkludiert beispielsweise die regelmäßige Überprüfung, ob die Zahlungen mit den nationalen und lokalen Rechtsvorschriften übereinstimmen, die klare Kommunikation der Entlohnungsgrundsätze an die Mitarbeitenden, die Gewährleistung rechtzeitiger und regelmäßiger Zahlungen sowie die Überprüfung und Aktualisierung angemessener Benchmarks.

Die Überwachung erfolgt durch den jährlichen Reviewprozess des RVCDDS, in dem der Vorstand über den aktuellen Status informiert wird und über Wirksamkeit, Angemessenheit sowie Verbesserungspotenziale befindet. Die Wirksamkeit des Managementansatzes lässt sich außerdem anhand der Kennzahl zu angemessener Entlohnung messen.

Das RVCDDS wird durch eine dedizierte Konzernregel formalisiert. Weitere Konzernregeln definieren spezifische Aspekte zu fairer Bezahlung und angemessener Entlohnung.

Continental folgt mit dem Managementansatz den international anerkannten Standards und Rahmenwerken zu Menschenrechten und Arbeitsstandards, wie detaillierter im Managementansatz Arbeitsstandards beschrieben, sowie den geltenden lokalen Gesetzen zu Löhnen.

Die wichtigste Stakeholder-Perspektive, die beim Managementansatz für angemessene Entlohnung zu berücksichtigen ist, ist die Perspektive der Mitarbeitenden. Um diese einzuholen, enthält die regelmäßige Mitarbeiterbefragung OUR BASICS Live spezielle Fragen zum Thema Vergütung und Anerkennung, wobei ein besonderer Schwerpunkt auf einer fairen Entlohnung liegt. Vergütungsmodelle werden unter Einbeziehung der jeweiligen Betriebsräte oder Arbeitnehmervertretung diskutiert, damit die Arbeitnehmerinteressen berücksichtigt werden. Konkrete Fälle von unangemessener Entlohnung können außerdem über das Hinweisgebersystem gemeldet werden.

Die Berücksichtigung dieser Informationen ist in den übergeordneten jährlichen RVCDDS Reviewprozess integriert.

Um alle betroffenen und an der Implementierung beteiligten Stakeholder über den Managementansatz zu informieren, werden Konzernregeln, Schulungen und weiteres Kommunikationsmaterial über die internen Kommunikationskanäle von Continental kommuniziert.

### Work-Life-Balance

Continental strebt danach, gute Arbeitsbedingungen zur Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben (Work-Life-Balance) zu schaffen und die Flexibilität und das Wohlbefinden aller Mitarbeitenden zu fördern, unabhängig von ihrem Arbeitszeitmodell. Dabei werden die spezifischen Anforderungen der verschiedenen Märkte, in denen Continental tätig ist, und verschiedene Arten von Tätigkeiten berücksichtigt. Ein Fokus liegt dabei auf den Herausforderungen einer Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben insbesondere bei Mitarbeitenden in Schichtmodellen.

Der Managementansatz umfasst alle eigenen Mitarbeitenden von Continental, wobei die Schwerpunkte je nach den jeweiligen Arbeitsmodellen variieren.

Die Governance der jeweiligen Maßnahmen und Rahmenwerke liegt bei den nicht-operativen Personalfunktionen, während die Umsetzung an die operativen lokalen Personalabteilungen und Führungskräfte delegiert wird. Die übergreifende Verantwortung des Rahmenwerks liegt beim Vorstand.

Wichtige Prozesse im Managementansatz umfassen die Bereiche Flexibilität und andere Mitarbeitervorteile. Im Hinblick auf flexible Arbeitsbedingungen hat Continental eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt, die es Mitarbeitenden ermöglichen, ihr Privat- und Berufsleben in Einklang zu bringen, wie beispielsweise hybrides Arbeiten, flexible Arrangements und Arbeitszeitmodelle, Sabbaticals, familienbedingte Freistellungen, einschließlich Elternzeit, sowie Altersteilzeit. Darüber hinaus bietet Continental ihren Mitarbeitenden weitere Vorteile an. Dies umfasst beispielsweise Kinderbetreuungsmöglichkeiten oder Sportangebote. Die Möglichkeiten der flexiblen Arbeit baut Continental aktiv aus und bindet auch Mitarbeitende in der Fertigung in diesen Prozess ein. Für Schichtarbeitsmodelle hat Continental dedizierte Prozesse im Einklang mit lokalen Gesetzen eingeführt, um mehr Flexibilität zu ermöglichen. Die Umsetzung dieser Maßnahmen variiert je nach Standort und richtet sich nach den lokalen Bedürfnissen und Vorschriften.

Die Wirksamkeit des Managementansatzes wird durch die Ergebnisse der regelmäßig durchgeführten Mitarbeiterbefragung OUR BASICS Live überprüft. Die Mitarbeitenden geben hier Feedback dazu, wie flexible Arbeitsmodelle bei Continental sie bei der Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben unterstützen. Außerdem geben sie ihre Einschätzung zur Bewältigung von Stress am Arbeitsplatz ab. Dieses Feedback hilft dabei, die Ansätze von Continental zu bewerten und zu verbessern.

Die Prozesse, mit denen die Work-Life-Balance für die Mitarbeitenden von Continental verbessert wird, werden durch spezielle interne Rahmenwerke und anschließend durch länderspezifische Regeln unter Einhaltung der lokalen Gesetze definiert. Darüber hinaus wurde ein umfassendes Paket von Guidelines, Tools, Methoden und Weiterbildungsinitiativen erstellt, um flexible Arbeitsmodelle im gesamten Unternehmen zu fördern.

Der Managementansatz orientiert sich nicht an spezifischen externen Standards, sondern basiert auf Forschungsergebnissen und Best Practices in Bezug auf eine ausgewogene Work-Life-Balance.

Um die Interessen der Mitarbeitenden zu berücksichtigen, verfolgt Continental einen kooperativen Ansatz der engen Zusammenarbeit mit Betriebsräten und der aktiven Einbeziehung von Führungskräften, Mitarbeitenden und verschiedenen Funktionen wie der Rechtsabteilung. Die Umfrage OUR BASICS Live bietet einen zusätzlichen Kanal, mit dem Erkenntnisse zur Zufriedenheit mit der Work-Life-Balance gewonnen werden.

Continental kommuniziert ihren Managementansatz und Flexibilitätsmaßnahmen über die internen Kommunikationskanäle, womit sie für Mitarbeitende jederzeit zugänglich sind. Dies umfasst auch lokale Kommunikationskanäle, um Mitarbeitende in Produktionsstätten zu erreichen. Darüber hinaus nutzt Continental ihre Kommunikationskanäle aktiv, um den Mitarbeitenden Informationen und Ratschläge zur Verbesserung der Work-Life-Balance an die Hand zu geben.

### Weiterbildung und Kompetenzentwicklung

Continental fördert kontinuierliches Lernen von Mitarbeitenden, um sie in Hinblick auf sich entwickelnde Qualifikationsanforderungen zu unterstützen und dadurch Risiken im Zusammenhang mit Qualifikationslücken und Geschäftsunterbrechungen zu mindern.

Der Managementansatz umfasst alle eigenen Mitarbeitenden von Continental.

Die Verantwortung für die Governance von Weiterbildung und Kompetenzentwicklung sowie die damit verbundenen Tools und die Lernlandschaft liegt bei den verschiedenen Personalfunktionen entlang der Unternehmensstruktur von Continental. Das Rahmenwerk für spezifische Trainings wird von den jeweils zuständigen Funktionen (z. B. Safety & Health oder Compliance) festgelegt. Die Verantwortung für die Umsetzung der Kompetenzentwicklungsmaßnahmen liegt bei der Geschäftsführung der jeweiligen Gesellschaften.

Die Lernlandschaft bei Continental bietet den Rahmen für die Erfüllung der Anforderungen an Weiterbildung und Kompetenzentwicklung im Unternehmen. Dieser wird mit Trainingsinhalten gefüllt, die von den verschiedenen Funktionen und Einheiten entwickelt werden, um deren spezifischen Bedürfnissen und regulatorischen Anforderungen zur Weiterbildung der Mitarbeitenden gerecht zu werden. Neben diesen funktions- oder geschäftsspezifischen Trainings gibt es übergreifende Schulungsprogramme, die von den Personalabteilungen gesteuert und lokal umgesetzt werden, wie z. B. Angebote zur Weiterentwicklung von Führungskräften. Zur Bereitstellung von Angeboten hat Continental eine spezielle Lernplattform eingerichtet. Die Plattform kategorisiert die verfügbaren Schulungen und Trainings nach Themen und macht sie für Mitarbeitende zugänglich. Sie verwaltet auch die Zuordnung von Fortbildungsmaßnahmen zu Mitarbeitenden. Über diese Plattform kann auch eine Überprüfung, ob Trainings abgeschlossen wurden, eingerichtet werden. Darüber hinaus ist die Abstimmung über angemessene

Schulungs- und Entwicklungsmaßnahmen ein integraler Bestandteil der Mitarbeiterdialoge zwischen Vorgesetzten und Mitarbeitenden, um die individuelle Kompetenzentwicklung durch einen standardisierten Prozess zu begleiten.

In Deutschland ist das Continental Institut für Technologie und Transformation (CITT) ein zusätzlicher wichtiger Pfeiler, der Mitarbeitenden proaktiv die Möglichkeit bietet, sich in zukunftsorientierten Bereichen weiterzubilden, um sie auf den sich wandelnden Arbeitsmarkt und neue Anforderungen vorzubereiten. Das CITT bietet Programme und Qualifizierungsmöglichkeiten in den Bereichen Künstliche Robotik, Virtual & Augmented Reality, 3D-Druck sowie agile Methoden und digitale Kompetenzen und umfasst Angebote für Angelernte, Fachkräfte sowie Akademiker. Neben deutschen Standorten sind die Angebote auch an einigen weiteren europäischen Standorten verfügbar.

Der Managementansatz in Bezug auf Weiterbildung und Kompetenzentwicklung ist in mehreren spezifischen Regeln des Personalbereichs definiert.

Für die Schulungsprogramme für Führungskräfte wurde die ISO-Norm 29993 als Referenz herangezogen.

Die wichtigsten Stakeholder in Bezug auf Weiterbildung und Kompetenzentwicklung sind Continentals eigene Mitarbeitende, die von den Weiterbildungs- und Kompetenzentwicklungsangeboten profitieren. Ihre Interessen werden im Managementansatz berücksichtigt, indem Feedback-Möglichkeiten zu bestehenden Schulungsmaterialien bereitgestellt werden. Darüber hinaus gibt es themenspezifische Learning-Communities, die über Continentals interne Kommunikationskanäle etabliert sind. Individuelle Interessen und Bedürfnisse werden durch den regelmäßigen Mitarbeiterdialog zwischen Mitarbeitenden und Führungskraft berücksichtigt.

Mitarbeitende werden über diesen Managementansatz über dedizierte Plattformen innerhalb der internen Kommunikationskanäle informiert. Dazu gehören die umfassende Lernplattform sowie spezialisierte themenbezogene Learning-Communities, die sich an Mitarbeitende in bestimmten Bereichen richten und sie über bestehende Schulungsmöglichkeiten informieren.

### Sichere Beschäftigung und sozialer Dialog

Sichere Beschäftigung und sozialer Dialog sind von höchstem Interesse für das Unternehmen und für die Mitarbeitenden. Daher strebt Continental mit dem gleichlautenden Managementansatz danach, den Wandel unserer Branchen in engem Dialog mit unseren Mitarbeitenden zu gestalten und dabei die wirtschaftlichen und sozialen Bedürfnisse in Einklang zu bringen.

Der Managementansatz umfasst alle eigenen Mitarbeitenden von Continental.

Grundsätzlich werden Arbeitnehmerbelange und sozialer Dialog durch das Arbeitsrecht geregelt. Daher wird die formale Verantwortlichkeit für den Managementansatz teilweise durch lokale Gesetzge-



bungen bestimmt. Dazu gehören die Zuständigkeiten des Aufsichtsrats, des Vorstands, der Geschäftsleitungen der Continental-Gesellschaften sowie der Mitbestimmungsgremien, z. B. der Betriebsräte. Die operative Umsetzung wird in erster Linie von den Personalabteilungen von Continental entlang der Unternehmensstruktur gesteuert.

Sozialer Dialog und Mitarbeiterbeteiligung werden durch verschiedene Prozesse gesteuert. Formalisierte Prozesse sind insbesondere die Vertretung der Arbeitnehmer durch Betriebsräte oder ähnliche Strukturen sowie die regelmäßige Mitarbeiterbefragung OUR BASICS Live. Darüber hinaus hat Continental eine Vielzahl von Formaten für sozialen Dialog und Mitarbeiterbeteiligung eingerichtet, u. a. Townhall-Meetings, Netzwerke, offene Informationsmeetings und Online-Plattformen. Diese Grundlage für den sozialen Dialog bildet auch die Basis für den Umgang mit Arbeitnehmerbelangen beim Wandel unserer Branchen.

In Bezug auf sichere Beschäftigung hat Continental eine Reihe von Prozessen, Projekten und Maßnahmen eingeführt. Sie mildern die negativen Auswirkungen der Transformation auf die Mitarbeitenden und erzeugen gleichzeitig positive Effekte in Bezug auf die Schaffung von Arbeitsplätzen und Qualifikationen.

- › Bei der Vertragsgestaltung liegt der Schwerpunkt darauf, den Mitarbeitenden langfristige Angebote zu unterbreiten. Flexible Arbeitszeiten, mobile Arbeitsmöglichkeiten und andere Vorteile für die Arbeitsbedingungen der Mitarbeitenden, wie sie in den Managementansätzen zur Work-Life-Balance und Angemessene Entlohnung beschrieben sind, sollen dabei unterstützen, Fluktuation proaktiv zu verringern.
- › In Bezug auf die Auswirkungen des Wandels hat Continental eine Reihe von Möglichkeiten geschaffen, die Mitarbeitenden auf den Arbeitsmarkt der Zukunft vorzubereiten. Diese werden im Managementansatz zur Weiterbildung und Kompetenzentwicklung dargelegt.
- › Stellenwechsel werden auch durch einen globalen internen Stellenmarkt unterstützt.
- › Vor allem in Deutschland, das stark von Transformationsprozessen betroffen ist - beispielsweise bedingt durch zunehmende Digitalisierung und technologischen Wandel - hat Continental Prozesse etabliert, um Mitarbeitende bei externen Jobwechseln zu anderen Arbeitgebern zu unterstützen, die bessere Beschäftigungsmöglichkeiten an den betreffenden Standorten bieten („von Arbeit in Arbeit“). Zu diesen Prozessen gehören auch Gespräche mit potenziellen externen Arbeitgebern.

Die Wirksamkeit des Managementansatz wird über speziell eingerichtete Feedback-Kanäle, Personalprozesse und die berichteten Kennzahlen „Anteil der Beschäftigten, die unter eine Arbeitnehmervertretung fallen“, „Mitarbeiterfluktuation“ sowie den OUR-BASICS-Live-Index „Nachhaltiges Engagement“ verfolgt.

Die Prozesse werden durch interne Personalregeln, Geschäftsordnungen sowie durch Vereinbarungen mit den Betriebsräten geregelt.

Zentrale Aspekte zu sicherer Beschäftigung und sozialen Dialog sind insbesondere in lokalen Gesetzen, Verordnungen und regulatorischen Vorschriften geregelt.

Sozialer Dialog ist per Definition ein interessensbezogener Austausch mit den Arbeitnehmern und ihren Vertretern. Um darüber hinaus weitere Erkenntnisse zu gewinnen und die Interessen der eigenen Belegschaft beim Managementansatz zu berücksichtigen, nutzt Continental ihre internen Kommunikationskanäle und hat Feedbackprozesse in verschiedene Austauschformate und Schulungen integriert. Ein weiterer formalisierter Prozess ist die Mitarbeiterbefragung OUR BASICS Live, bei der die Meinungen und Ansichten der Beschäftigten zu verschiedenen Themen im Zusammenhang mit den Werten von Continental erfragt werden. Diese werden in einem etablierten Prozess erfasst, konsolidiert und analysiert. Darüber hinaus binden Mitbestimmungspraktiken wie die Arbeitnehmervertretung im Aufsichtsrat und die Einbindung des Konzernbetriebsrats in relevante Entscheidungsprozesse die Interessen der Mitarbeitenden direkt ein und ermöglichen die Abstimmung von Managementstrategien mit den Bedürfnissen.

Viele Kommunikations- und Dialogformate (z. B. Townhalls) stellen bereits inhärent sozialen Dialog dar. Darüber hinaus wird der Managementansatz von Continental zu sicherer Beschäftigung und sozialem Dialog zusätzlich über die etablierten internen Kommunikationskanäle an die Mitarbeitenden kommuniziert, in der Regel im breiteren Kontext der damit verbundenen Transformationen. Dies umfasst Newsletter oder auch dedizierte Kanäle, die von lokalen Betriebsräten zur Information der Belegschaft betreut werden. Für die Information über Schulungsangebote gibt es eine spezielle Plattform, die im Managementansatz zu Weiterbildung und Kompetenzentwicklung ausführlich beschrieben ist. Ergänzt wird dies durch lokale Standortkommunikation, damit auch Mitarbeitende ohne Zugang zur IT-Infrastruktur erreicht werden.

### Schutz von Mitarbeiterdaten

Zum Schutz von Mitarbeiterdaten hat Continental einen konzernweiten Managementansatz etabliert, der die Compliance mit Datenschutzbestimmungen, die Minimierung des Risikos von Datenschutzverletzungen, den Schutz personenbezogener Daten und die Förderung eines Bewusstseins für Datenschutz innerhalb des Unternehmens umfasst. Continental will damit sicherstellen, dass personenbezogene Daten weltweit nach den folgenden allgemeinen Datenschutzgrundsätzen behandelt werden: Rechtmäßigkeit, Verarbeitung nach Treu und Glauben, Transparenz, Zweckbindung, Datenminimierung, Richtigkeit und zeitlichen Begrenzung der Aufbewahrung.

Der Managementansatz umfasst die eigenen Mitarbeitenden von Continental sowie die personenbezogenen Daten von potenziellen oder ehemaligen Beschäftigten, Kunden, Lieferanten, anderen Geschäftspartnern, Interessenten und anderen Betroffenen.

Die Verantwortung für die Umsetzung des Schutzes von Mitarbeiterdaten liegt bei der Geschäftsleitung der jeweiligen Continental-Gesellschaft sowie bei Funktionen auf allen Ebenen, die personen-

bezogene Daten verarbeiten. Der ernannte Konzerndatenschutzbeauftragte und sein Team sind für die Definition und Implementierung des Rahmenwerks für das Datenschutzmanagement verantwortlich. Der Konzerndatenschutzbeauftragte und die regionalen Datenschutzbeauftragten unterstützen außerdem die Gesellschaften in der Umsetzung. Die übergeordnete Aufsicht wird vom Vorstand ausgeübt.

Die Prozesse zum Management und zur Kontrolle des Managementansatzes beinhalten im Rahmen eines umfassenden Datenschutzprogramms folgende Schritte: sichere Erfassung, Verarbeitung, Speicherung und Vernichtung von Daten. Zur Sicherstellung, dass die Daten während aller dieser Schritte geschützt sind, hat Continental technische und organisatorische Maßnahmen wie die Verschlüsselung sensibler Daten oder Zugriffskontrollen zum Schutz der Daten vor unberechtigtem Zugriff implementiert. Darüber hinaus hält sich Continental an den Grundsatz der Datenminimierung, demzufolge nur die Daten erfasst und verarbeitet werden, die für bestimmte Zwecke erforderlich sind. Durch eine regelmäßiges „Privacy Impact Assessment“ werden kritische Handlungsbereiche ermittelt auf der Grundlage der Ergebnisse geeignete Maßnahmen eingeleitet. Ein weiterer wichtiger Prozess im Rahmen des Datenschutzprogramms sind regelmäßige Datenschutzbildungen für Mitarbeitende.

Grundlage für den Managementansatz sind die nationalen Datenschutzbestimmungen in den Ländern, in denen Continental tätig ist, aber auch die Binding Corporate Rules (BCR), die von der zuständigen Datenschutzbehörde genehmigt wurden und weltweit ein Datenschutzniveau gewährleisten, das der Datenschutz-Grundverordnung der Europäischen Union (EU) entspricht.

Zur Überwachung der Wirksamkeit des Programms sind Fragen zum Datenschutz sowohl Teil des regelmäßigen Auditfragebogens als auch des Risikobewertungsfragebogens. Die Ergebnisse der Bewertung werden vom Datenschutzbeauftragten an die entsprechende Geschäftsführung sowie an den Vorstand gemeldet.

Datenschutz ist ein integraler Bestandteil des Verhaltenskodex für Mitarbeitende und damit fest im Fundament der Zusammenarbeit bei Continental verankert. Darüber hinaus formalisiert eine dedizierte Konzernregel die Prozesse im Zusammenhang mit dem Schutz von Mitarbeiterdaten. Diese Regel beinhaltet auch klar definierte BCRs.

Mit diesem Ansatz befolgt Continental relevante Datenschutzbestimmungen wie die EU-Datenschutz-Grundverordnung.

Die wichtigsten Stakeholder beim Schutz von Mitarbeiterdaten sind per Definition die Mitarbeitenden von Continental. Ihre Interessen sind in den relevanten Datenschutzgesetzen definiert. Bedenken oder Beschwerden können über die dafür vorgesehenen Kanäle vorgebracht werden. Der Konzerndatenschutzbeauftragte und die lokalen Datenschutzkoordinatoren stellen sicher, dass diese Bedenken berücksichtigt und in den Managementansatz integriert werden.

Continental informiert Mitarbeitende durch die internen Kommunikationskanäle über Datenschutzmaßnahmen und -prozesse. Die

Compliance-Abteilung betreut spezielle Formate, einschließlich themenspezifischer Informationsseiten, eines internen Newsletters und regelmäßiger Schulungen, um die Beschäftigten informiert und engagiert zu halten. Darüber hinaus erhalten die an der Umsetzung des Managementansatzes beteiligten Stakeholder spezielle Schulungen und Informationen durch strukturierte Besprechungsformate und relevante Konzernregeldokumente.

### Arbeitssicherheit und Gesundheit

Continental hat ein umfassendes Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheit eingerichtet, um Auswirkungen auf die Mitarbeitenden im Zusammenhang mit Gesundheitsgefahren wie der Nutzung von Maschinen, dem Umgang mit besorgniserregenden Stoffen, Ergonomie und psychischen Belastungen zu mindern. Das System zielt darauf ab, vorbeugende Maßnahmen zu ergreifen und Gefahren zu beseitigen, um für das Wohlbefinden aller Mitarbeitenden zu sorgen.

Der Managementansatz umfasst die eigenen Mitarbeitenden von Continental direkt und andere Beschäftigte indirekt.

Die Verantwortung für den Managementansatz zu Arbeitssicherheit und Gesundheit liegt bei den Geschäftsführungen der jeweiligen Gesellschaften, wie in den meisten Ländern gesetzlich vorgeschrieben. Darüber hinaus spielt individuelle Eigenverantwortung eine entscheidende Rolle, da alle Vorgesetzten und Mitarbeitenden in ihrer jeweiligen Funktion persönlich für die Einhaltung von Sicherheits- und Gesundheitspraktiken verantwortlich sind. Das Rahmenwerk für Arbeitssicherheit und Gesundheit wird von der Safety & Health-Organisation festgelegt, die auch in der Umsetzung unterstützt. Die Verantwortung für die Umsetzung der Sicherheits- und Gesundheitsbelange ist an die Standortleitungen delegiert, die von dedizierten ESH-Managern unterstützt werden. Bei spezifischen Sicherheits- und Gesundheitsaspekten ist die Verantwortung individuell geregelt. Die Aufsicht über den gesamten Managementansatz wird vom Vorstand ausgeübt.

Arbeitssicherheits- und Gesundheitsbelange werden über das ISO 45001-konforme Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheit von Continental gemanagt, das Prozesse und Programme zur Einhaltung von Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen an allen Standorten umfasst.

Zu den wichtigsten Aspekten dieses Systems zählen spezifische Prozesse, die die Organisation, Umsetzung, Berichterstattung und Schulung für relevante Sicherheits- und Gesundheitsthemen wie Arbeitssicherheit, Gesundheitsmanagement, Arbeitsmedizin, Ergonomie am Arbeitsplatz oder den Umgang mit besorgniserregenden Stoffen regeln (siehe auch Managementansatz Besorgniserregende und besonders besorgniserregende Stoffe im Kapitel Umweltverschmutzung (ESRS E2)).

Die Prozesse umfassen die Schaffung einer klaren Struktur zur Zuweisung von Ressourcen und zur Definition von Rollen und Verantwortlichkeiten innerhalb der Organisation, das Risiko- und Auswirkungsmanagement für die Identifizierung und Minderung potenzieller Gefahren, konsistente und transparente Kommunikation sowie

Weiterbildung und Kompetenzentwicklung bei den Mitarbeitenden für die einzelnen Themen. Präventivmaßnahmen werden standort-spezifisch entsprechend den Gesamtprozessen umgesetzt.

Zur Überwachung des Systems sind Berichterstattungsprozesse eingeführt und interne Audits werden regelmäßig durchgeführt. Zur Unterstützung dieser Überwachung hat Continental gezielte Programme wie das Group Sector Internal Safety & Health Audit Program implementiert, um die Einhaltung interner Standards zu kontrollieren und Verbesserungsmöglichkeiten zu identifizieren. Außerdem wird die Wirksamkeit des Managementsystems an vielen Standorten durch externe Zertifizierungen nach ISO 45001 bestätigt. Zusätzlich überwacht Continental die Wirksamkeit des Managementsystems mit verschiedenen Kennzahlen, wie im entsprechenden Abschnitt dieses Kapitels berichtet.

Das Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheit umfasst auch ein dediziertes Management von Vorfällen am Arbeitsplatz.

Die spezifischen Prozesse, Zuständigkeiten und Überwachungsmaßnahmen sind in den Konzernregeln zu Arbeitssicherheit und Gesundheit festgelegt. Die standortspezifischen Managementsysteme für Arbeitssicherheit und Gesundheit spezifizieren die Anforderungen in Bezug auf lokale Bedürfnisse.

Bei der Entwicklung und Umsetzung des Managementansatzes berücksichtigt Continental eine Vielzahl externer Standards und Verpflichtungen, um eine Übereinstimmung mit gesetzlichen Anforderungen und internationalen Best Practices zu schaffen. Dazu gehören neben ISO 45001 als internationaler Norm für Arbeitsschutzmanagementsysteme auch Rahmenwerke und Normen wie die Luxemburger Deklaration zur betrieblichen Gesundheitsförderung in der Europäischen Union sowie die Erklärung der IAO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit und andere einschlägige Rahmenwerke in Bezug auf Menschenrechte, wie sie im Managementansatz für Arbeitsstandards beschrieben sind.

Continental berücksichtigt die Interessen der Mitarbeitenden im Einklang mit internen und externen Anforderungen. Dafür werden sie und ihre Vertreter in die entsprechenden Prozesse eingebunden, um ihre Interessen einzubringen, z. B. durch ESH-Committees oder Konsultationen mit den Betriebsräten.

Um für Transparenz auf allen Ebenen des Unternehmens zu sorgen, wird auf internen Kommunikationsplattformen von Continental über den Managementansatz informiert. Diese Kanäle werden auch aktiv genutzt, um Informationen zu Themen wie Ergonomie oder psychische Gesundheit mit den Mitarbeitenden zu teilen und ihnen persönliche Tools an die Hand zu geben. Ein weiterer wichtiger Pfeiler sind Schulungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheit, die auch verpflichtende Trainings für Mitarbeitende und Vorgesetzte umfassen. Sie werden entweder vor Ort durchgeführt oder sind über die Lernplattform von Continental zugänglich, wie im Managementansatz für Weiterbildung und Kompetenzentwicklung dargelegt. Für zusätzliche Kommunikation vor Ort ermitteln und bewerten die ESH-Manager die lokalen Anforderungen und beraten die Standortleitung.

### **Verfahren zum Austausch mit der eigenen Belegschaft und der Arbeitnehmervertretung über Auswirkungen**

Zum Austausch mit den Mitarbeitenden in der eigenen Belegschaft nutzt Continental verschiedene Kanäle. Dieser Austausch ist Teil der kontinuierlichen Weiterentwicklung der beschriebenen Managementansätze. Der allgemeine Prozess für die Einbeziehung der Perspektiven der eigenen Belegschaft in die Strategie ist im Abschnitt Berücksichtigung von Interessen und Perspektiven der Stakeholder im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) in diesem Nachhaltigkeitsbericht beschrieben.

Continental betreibt eine umfassende interne Kommunikation, die neben Netzwerken zum Austausch auch Newsletter, Webcasts und Townhall-Formate zur Information der Mitarbeitenden umfasst. Ein wichtiges Format zur Einbindung der Belegschaft und zur Gewinnung von Einblicken in ihre Interessen ist die Mitarbeiterbefragung OUR BASICS Live, bei der Feedback zu verschiedenen Themen im Zusammenhang mit den Werten von Continental erfragt wird. Diese übergreifenden Kanäle werden durch lokale Kommunikation ergänzt.

Darüber hinaus steht Continental im ständigen Dialog mit der Arbeitnehmervertretung. In Deutschland sind Arbeitnehmervertreter Teil des Aufsichtsrats der Continental AG. Mitarbeitende werden außerdem durch lokale Betriebsräte oder ähnliche Gremien vertreten, um ihre Interessen bei strategischen Entscheidungen und Prozessen soweit möglich zu berücksichtigen.

Der Austausch mit den Mitarbeitenden erfolgt somit sowohl direkt als auch indirekt über die Arbeitnehmervertretung.

Die beschriebenen Netzwerkkanäle sind durchgängig zum Austausch geöffnet, während Formate wie z. B. Webcasts anlassbezogen durchgeführt werden. Die Umfrage OUR BASICS Live wird jährlich durchgeführt.

Für den Umgang mit marginalisierten Gruppen in der eigenen Belegschaft hat Continental spezielle Netzwerke eingerichtet. Dazu gehören z. B. spezielle Netzwerke für Frauen, wie in den wichtigen Maßnahmen zum Ziel der Geschlechtervielfalt beschrieben.

Die Kanäle werden unternehmensweit von den Personal- und Kommunikationsabteilungen von Continental verwaltet. Das Vorstandsmitglied für Group Human Relations (Arbeitsdirektorin) und Group Sustainability trägt die übergreifende Verantwortung und wird von den Abteilungen über Arbeitnehmerbelange informiert.

Ein wichtiges Instrument zur Messung der Wirksamkeit der Einbindung ist die Mitarbeiterbefragung OUR BASICS Live. Sie erfasst Feedback zu Kommunikation und Einbeziehung von Mitarbeitenden und die Grundlage für die Kennzahl OUR-BASICS-Live-Index „Nachhaltiges Engagement“. Auch die Kommunikationskanäle selbst bieten direkte Feedback-Möglichkeiten. Darüber hinaus dient die Kennzahl zum Anteil der Beschäftigten, die unter eine Arbeitnehmervertretung fallen als Indikator für die Abdeckung des sozialen Dialogs.

## **Verfahren zur Abmilderung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die eigene Belegschaft Bedenken äußern kann**

### **Beschwerdekanäle für die eigene Belegschaft**

Continental hat spezielle Mechanismen eingerichtet, die es der eigenen Belegschaft ermöglichen, Bedenken zu äußern.

Diese sind Teil eines umfassenden Hinweisgebersystems, das drei Kanäle umfasst: eine Integrity Plattform, eine Integrity Hotline sowie eine Integrity-E-Mail-Adresse, wie im Kapitel Geschäftsverhalten und Unternehmensführung (ESRS G1) in diesem Nachhaltigkeitsbericht näher beschrieben. Über diese Kanäle können sowohl Beschäftigte als auch Dritte außerhalb des Continental-Konzerns Verstöße gegen gesetzliche Vorschriften, Grundwerte und ethische Standards melden. Die Plattform und die Hotline werden von einem externen Dienstleister verwaltet. Das Integrity-E-Mail-Postfach wird direkt von einem Continental-Case-Management-Team verwaltet.

Die Kanäle stehen ausdrücklich für alle Arbeitnehmerbelange offen.

Die Hinweisgeberkanäle können über unsere Internetseite, interne Kommunikationskanäle oder eine internationale Telefon-Hotline erreicht werden. Sie sind weltweit in vielen verschiedenen Sprachen verfügbar und rund um die Uhr zugänglich, wodurch Barrieren wie Zeitzonen oder Sprachen überwunden werden.

Um das Bewusstsein für das Hinweisgebersystem zu schärfen, hat Continental verschiedene Kanäle und Formate implementiert. Dazu gehören Intranet-Artikel und -Formate, Compliance-Newsletter und -Podcasts, verpflichtende Schulungen sowie lokale Kommunikation am Standort. Continental bewertet nicht ausdrücklich die Kenntnis der eigenen Belegschaft über diese Kanäle und ihr Vertrauen in diese.

Zum Schutz von Nutzerinnen und Nutzern des Hinweisgebersystems, können Informationen über potenzielle Verstöße jeglicher Art

anonym gemeldet werden. Informationen zur Meldung und zur Untersuchung werden während des gesamten Fallmanagements im Einklang mit den geltenden Gesetzen vertraulich behandelt. Der Whistleblowing-Prozess steht im Einklang mit dem deutschen Hinweisgeberschutzgesetz und den einschlägigen internationalen Rechtsvorschriften.

Das Hinweisgebersystem ist in einer dedizierten Konzernregel formalisiert, die - in einem durchgängigen Prozess - die Rollen und Verantwortlichkeiten entlang der Prozessschritte Meldung, Meldungsbearbeitung und -begründung, Untersuchung und Sanktionierung festlegt. Das Fallmanagement wird auch internen Prüfungen unterzogen. Darüber hinaus sorgen die öffentlich zugänglichen Verfahrensregeln von Continental für Transparenz bei der Bearbeitung von Fällen. Außerdem nehmen die Mitarbeitenden von Continental an verpflichtenden Trainings zum Thema Whistleblowing teil.

### **Abhilfemaßnahmen**

Wenn Beschwerden über die Whistleblowing-Kanäle oder durch Audit-Ergebnisse eingehen, folgt Continental einem strukturierten Prozess zur Untersuchung und Behebung der jeweiligen Fälle. Abhilfemaßnahmen müssen termingerecht durchgeführt werden und sich an den Rahmenwerken von Continental orientieren. Auf der Grundlage dieser Rahmenwerke müssen die jeweiligen Gesellschaften Maßnahmen zur wirksamen Behebung des Verstoßes und zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle in der Zukunft ergreifen. Die Entwicklung der Maßnahmen und die Abhilfemaßnahmen im Zusammenhang mit den eingereichten Fällen werden mit Hilfe einer Software zur Verwaltung von Compliance-Fällen verfolgt. Weiterführende Informationen, einschließlich der Nachverfolgung der Wirksamkeit, finden sich im Kapitel Geschäftsverhalten und Unternehmensführung (ESRS G1) im Managementansatz Geschäftsverhalten, Unternehmensführung und Unternehmenskultur und dem Abschnitt Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung, der das Hinweisgebersystem im Detail beschreibt.

## Ziele in Bezug auf die eigene Belegschaft

Im Zusammenhang mit ihrer eigenen Belegschaft hat sich Continental ein zeitlich gebundenes Ziel im Bereich Diversität und Gleichstellung der Geschlechter gesetzt. Continental setzt auf Vielfalt ihrer Mitarbeitenden. Darunter verstehen wir Internationalität, Geschlechterbalance, unterschiedliche Erfahrungen und Altersgenerationen. Vielfalt ist ein wichtiger Faktor für unterschiedliche Perspektiven innerhalb der Organisation und fördert dadurch die Resilienz bei der Entscheidungsfindung. Darüber hinaus wird die Förderung der Vielfalt, insbesondere auf der Führungsebene, auch als Beitrag zur Prävention von Diskriminierung und Belästigung in der Organisation betrachtet. Wir haben uns das öffentliche Nachhaltigkeitsziel gesetzt, den Anteil weiblicher Führungskräfte (Senior Executives und Executives) bis 2030 auf bis zu 30 % zu erhöhen.

Als Zwischenziel für das bis 2030 angestrebte Ziel soll der Anteil von weiblichen Führungskräften (Senior Executives und Executives) bis 2025 bei 25 % liegen.

Der Geltungsbereich der Zielvorgabe umfasst alle Führungspositionen (Senior Executives und Executives) weltweit.

Das Ziel adressiert die allgemeine Führungskultur des Unternehmens, insbesondere die Auswirkungen und Risiken im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und der Bekämpfung von Diskriminierung, wie im Managementansatz Arbeitsstandards in diesem Kapitel beschrieben. Indirekt geht es dabei auch um Themen wie angemessene Entlohnung und Kompetenzentwicklung.

Der Fortschritt bei der Zielerreichung wird anhand der Kennzahl zur Geschlechterverteilung - Anteil weiblicher Senior Executives und Executives - gemessen.

Diese Kennzahl wird kontinuierlich überwacht und mindestens einmal jährlich berichtet. Die Kennzahl ist im Berichtsjahr leicht gestiegen auf rund 20,5% gegenüber rund 19,9% im Vorjahr. Sie liegt damit noch im erwartbaren Korridor der Zielerreichungskurve.

Das Ziel wurde auf der Grundlage verschiedener interner Berechnungen definiert, bei denen die damit verbundenen Herausforderungen, aber auch Potenziale berücksichtigt sind. Die Kennzahl wird auf der Grundlage einer definierten Methodik berechnet und bereits seit mehreren Jahren berichtet.

Continental hat eine spezielle HR-Community eingerichtet, in denen sich Personalverantwortliche, über die Organisationsebenen hinweg, über bewährte Praktiken und Erkenntnisse zwischen verschiedenen Teams austauschen können. Sie dient dazu, Initiativen auf spezifische Bedürfnisse zuzuschneiden und die kontinuierliche Verbesserung der übergeordneten Diversitäts- und Inklusionsbestrebungen von Continental zu fördern.

Arbeitnehmervertretungen wurden aktiv in den Zielsetzungsprozess einbezogen.

Die Einbeziehung der betroffenen Interessengruppen, das Identifizieren von Lessons Learned und Verbesserungspotenzialen, z. B. über Netzwerke, ist in den Kernmaßnahmen zur Zielerreichung dargestellt.

Das Ziel wurde während des Berichtszeitraums nicht geändert.

## Kernmaßnahmen zur Zielerreichung

Die Kernmaßnahmen zur Umsetzung des Ziels zu „Frauen in Führungspositionen“ umfassen eine Reihe von Initiativen und Programmen. In Anbetracht der Art des Ziels ist es neben den Kernmaßnahmen auch eine wichtige Führungsaufgabe, Vielfalt zu fördern.

In der Definition angemessener Maßnahmen hat Continental Marktanalysen berücksichtigt. Dazu gehört z. B. eine Partnerschaft mit einer Wirtschaftsprofessorin, die bei der Analyse von Personaldaten und Umfrageergebnissen hilft, um wichtige Erkenntnisse und Verbesserungsmöglichkeiten zu ermitteln. Diese Zusammenarbeit liefert wertvolle Erkenntnisse und eine Grundlage für die Identifizierung und Präzisierung von Maßnahmen.

Die definierten Hebel, die zur Erreichung des Ziels zu Frauen in Führungspositionen umgesetzt wurden, konzentrieren sich auf die Verbesserung der Rahmenbedingungen, um gleiche Chancen für Frauen zu schaffen. Dazu gehören mehr Flexibilität durch Angebote wie Kinderbetreuung, mobiles Arbeiten oder Teilzeitangebote sowie

der Einsatz objektiver und diagnostisch gestützter Einstellungs- und Weiterbildungsverfahren. Um eine Kultur der Inklusion und Zugehörigkeit zu schaffen, fördert Continental Bewusstsein und Bildung für diese Themen durch Führungsphilosophie und -entwicklung sowie Guidelines in Bezug auf Vielfalt und Antidiskriminierung.

Darüber hinaus hat Continental spezielle Initiativen für Frauen ins Leben gerufen, um ihre berufliche Entwicklung zu fördern. Diese umfassen beispielsweise Veranstaltungen, Angebote für Talentmanagement und -entwicklung oder Netzwerke.

Diese Maßnahmen dienen nicht nur der Erreichung des Ziels, sondern auch der Prävention von Diskriminierung und der Gleichbehandlung von Mitarbeitenden im Allgemeinen.

Durch die Minderung der zugrunde liegenden negativen Auswirkungen wird angenommen, dass die Maßnahmen auch potenzielle

Risiken für das Unternehmen, die sich aus möglichen Diskriminierungsvorfällen im Bereich der Geschlechtervielfalt ergeben, in gewissem Maße mindern.

Es wurden keine wesentlichen positiven Auswirkungen im Zusammenhang mit Antidiskriminierung und Vielfalt identifiziert.

Es wurden auch keine wesentlichen Chancen identifiziert.

Wesentliche Ressourcen für den Maßnahmenplan sind die Ausgaben für die Verbesserung der Rahmenbedingungen und spezifische Initiativen für Frauen.

Die Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Ziel zur Geschlechtervielfalt unterstützen den Managementansatz für Arbeitsstandards darin, potenzielle negative Auswirkungen auf die eigene Belegschaft auch im Falle von Konflikten zwischen wirtschaftlichen und sozialen Interessen zu verringern.

Die spezifischen Maßnahmen für Frauen haben die gesamte weibliche Belegschaft, auch über Führungspositionen hinaus, im Fokus. Die Maßnahmen zu den Rahmenbedingungen sind deutlich breiter gefasst und sprechen letztlich die gesamte Belegschaft an.

Die Maßnahmen umfassen kurz-, mittel- und langfristige Schritte.

Die Kernmaßnahmen zur Zielerreichung stehen nicht in direktem Zusammenhang mit einem speziellen Abhilfeprozess. Wo relevant, basieren die Abhilfemaßnahmen auf den allgemeinen Prozessen, wie sie beispielsweise für das Hinweisgebersystem beschrieben sind.

Die Wirksamkeit der Maßnahmen in Bezug auf die Auswirkungen und Risiken wird indirekt durch die Fortschritte bei der Zielerreichung und dem Pool potenzieller Kandidatinnen gemessen.

### Investitionen und betriebliche Aufwendungen für Kernmaßnahmen zur Umsetzung des Ziels in Bezug auf die eigene Belegschaft

OpEx für Kernmaßnahmen	2024
OpEx für Kernmaßnahmen zur Umsetzung des Ziels in Bezug auf die eigene Belegschaft, in Mio €	13

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Die Datenerhebung der Betriebsausgaben (OpEx) im Zusammenhang mit der Verbesserung von Rahmenbedingungen und spezifischen Initiativen für Frauen erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns.

CapEx für Kernmaßnahmen	2024
CapEx für Kernmaßnahmen zur Umsetzung des Ziels in Bezug auf die eigene Belegschaft, in Mio €	0

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Die Datenerhebung der Investitionen (CapEx) im Zusammenhang mit der Verbesserung von Rahmenbedingungen und spezifischen Initiativen für Frauen erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns.

Geplante OpEx für Kernmaßnahmen	Nächste 5 Jahre
Geplante OpEx für Kernmaßnahmen zur Umsetzung des Ziels in Bezug auf die eigene Belegschaft, in Mio €	67

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Der angewandte Zeithorizont steht im Einklang mit der verabschiedeten Langfristplanung.
- Die Datenerhebung der Betriebsausgaben (OpEx) im Zusammenhang mit der Verbesserung von Rahmenbedingungen und spezifischen Initiativen für Frauen wird auf Konzernebene auf Basis der im Berichtsjahr anfallenden Betriebsausgaben gemäß der vorherigen Tabelle ermittelt.

Geplante CapEx für Kernmaßnahmen	Nächste 5 Jahre
Geplante CapEx für Kernmaßnahmen zur Umsetzung des Ziels in Bezug auf die eigene Belegschaft, in Mio €	2

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Der angewandte Zeithorizont steht im Einklang mit der verabschiedeten Langfristplanung.
- Die Datenerhebung der Investitionen (CapEx) im Zusammenhang mit der Verbesserung von Rahmenbedingungen und spezifischen Initiativen für Frauen wird auf Konzernebene auf Basis der im Berichtsjahr anfallenden Betriebsausgaben gemäß der vorherigen Tabelle ermittelt.

## Kennzahlen in Bezug auf die eigene Belegschaft

### Merkmale der Mitarbeitenden des Unternehmens

#### Eigene Mitarbeitende (Personenzahl)

Im Wirtschaftsbericht innerhalb des Lageberichts wird die Anzahl der Mitarbeitenden im Kapitel Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage im Abschnitt Ertragslage unter Mitarbeiterinnen

und Mitarbeiter ausgewiesen. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass sich die beiden Kennzahlen definitorisch voneinander unterscheiden.

Eigene Mitarbeitende nach Geschlecht (zum 31.12.)	Personenzahl
Männlich	134.313
Weiblich	49.029
Sonstige	16
<b>Gesamtzahl der eigenen Mitarbeitenden</b>	<b>183.358</b>

#### Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

- Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag per 31.12.2024. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt.
- Die Geschlechterverteilung basiert auf den eigens dokumentierten Angaben durch die Mitarbeitenden in den Systemen von Continental. Diese Angaben stellen damit den Kenntnisstand von Continental unter Berücksichtigung von lokaler Gesetzgebung und Mitbestimmung dar. Das Geschlecht „Sonstige“ umfasst Mitarbeitende, die zu einem nicht-binären Geschlecht gehören oder keine Angabe gemacht haben.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns.

Durchschnittliche Anzahl der eigenen Mitarbeitenden	Personenzahl
Durchschnittliche Anzahl der eigenen Mitarbeitenden	188.802

- Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag im Berichtsjahr. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt.
- Der Durchschnitt ist die Summe der Personenzahl am Ende eines jeden Monats geteilt durch zwölf.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns.

#### Länder, in denen Continental >10 % der Gesamtzahl der eigenen Mitarbeitenden beschäftigt

	Weiblich	Männlich	Sonstige	Gesamt
Deutschland	8.180	30.730	0	<b>38.910</b>
Mexiko	8.193	11.711	0	<b>19.904</b>
Rumänien	6.413	12.074	0	<b>18.487</b>

#### Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

- Gezählt werden die eigenen Mitarbeitenden des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag per 31.12.2024. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns.

#### Eigene Mitarbeitende nach Art des Vertrags

	Weiblich	Männlich	Sonstige	Gesamt
Mitarbeitende	49.029	134.313	16	<b>183.358</b>
Mitarbeitende mit unbefristeten Arbeitsverträgen	44.780	123.965	16	<b>168.761</b>
Mitarbeitende mit befristeten Arbeitsverträgen	4.249	10.348	0	<b>14.597</b>
Mitarbeitende ohne garantierte Arbeitsstunden	0	0	0	<b>0</b>

#### Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

- Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag per 31.12.2024. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt.
- Die Geschlechterverteilung basiert auf den eigens dokumentierten Angaben durch die Mitarbeitenden in den Systemen von Continental. Diese Angaben stellen damit

- den Kenntnisstand von Continental unter Berücksichtigung von lokaler Gesetzgebung und Mitbestimmung dar. Das Geschlecht „Sonstige“ umfasst Mitarbeitende, die zu einem nicht-binären Geschlecht gehören oder keine Angabe gemacht haben.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns.

### Mitarbeiterfluktuation

Mitarbeiterfluktuation	2024
Anzahl der ausgetretenen Mitarbeitenden	24.978

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag im Berichtsjahr. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt.
- Beendigung des Arbeitsverhältnisses wird als freiwilliger Austritt von Mitarbeitenden, Kündigung des Vertrages durch Continental, Renteneintritt, tödlicher Arbeitsunfall, Aufhebungsvertrag zwischen Continental und den Mitarbeitenden oder dem Ende des Zeitarbeitsvertrags definiert.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns. Bei Renteneintritt und tödlichem Arbeitsunfall enthält die Kennzahl in geringem Umfang extrapolierte Daten für Teile des Konzerns, die nicht direkt berichtet haben.

Mitarbeiterfluktuation	2024
Mitarbeiterfluktuation, in %	13

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag im Berichtsjahr. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt.
- Die Fluktuation ist definiert als den Austritt von Mitarbeitenden im Verhältnis zu der durchschnittlichen Anzahl der Mitarbeitenden.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns.

OUR-BASICS-Live-Index „Nachhaltiges Engagement“	2024
OUR-BASICS-Live-Index „Nachhaltiges Engagement“, in %	79

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- OUR-BASICS-Live-Index „Nachhaltiges Engagement“ wird als die Zustimmung der eigenen Mitarbeitenden zu Fragen des Themenbereichs „Nachhaltiges Engagement“ in der Mitarbeiterbefragung OUR BASICS Live definiert.
- Die Umfrage basiert auf einer repräsentativen Zufallsstichprobe über alle Continental-Standorte weltweit.
- Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.

### Abdeckung durch Tarifverhandlungen und sozialer Dialog

Abdeckungsquote	Vertretung am Arbeitsplatz (für EWR-Länder mit signifikanter Zahl von Mitarbeitenden)
0-19 %	
20-39 %	
40-59 %	
60-79 %	
80-100 %	Deutschland und Rumänien

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Gezählt werden die eigenen Mitarbeitenden des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag per 31.12.2024. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt.
- Länder im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) mit signifikanter Zahl von Mitarbeitenden sind Länder, in denen Continental >10 % der Gesamtzahl der eigenen Mitarbeitenden beschäftigt.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns.

Continental hat eine Vereinbarung mit dem Europäischen Betriebsrat (EBR) getroffen, der die Arbeitnehmervertretung und den sozialen Dialog auf europäischer Ebene unterstützt.



## Diversität

	2024
<b>Geschlechtervielfalt -Senior Executives und Executives (zum 31.12.)</b>	Zahl der Mitarbeitenden (Personenzahl)
Weiblich	602
Männlich	2.330

### Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

- Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag per 31.12.2024. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt.
- Die Geschlechterverteilung basiert auf den eigens dokumentierten Angaben durch die Mitarbeitenden in den Systemen von Continental. Diese Angaben stellen damit den Kenntnisstand von Continental unter Berücksichtigung von lokaler Gesetzgebung und Mitbestimmung dar. Das weibliche und das männliche Geschlecht werden in der Kennzahl berücksichtigt.
- Senior Executives und Executives gemäß dem Einstufungssystem von Continental.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns.

	2024
<b>Geschlechtervielfalt - Anteil weiblicher und männlicher Senior Executives und Executives (zum 31.12.), in %</b>	
Weiblich	20,5
Männlich	79,5

### Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

- Gezählt werden die Mitarbeitenden des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag per 31.12.2024.
- Die Geschlechterverteilung basiert auf den eigens dokumentierten Angaben durch die Mitarbeitenden in den Systemen von Continental. Das weibliche und das männliche Geschlecht werden in der Kennzahl berücksichtigt.
- Senior Executives und Executives gemäß dem Einstufungssystem von Continental.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns. Die Kennzahl errechnet sich aus der Anzahl der weiblichen oder männlichen Senior Executives und Executives durch die Gesamtanzahl der Senior Executives und Executives am Ende des Berichtsjahres.

	2024
<b>Geschlechtervielfalt (exkl. USA)</b>	
Geschlechtervielfalt - Anteil weiblicher Senior Executives und Executives ohne USA (zum 31.12.), in %	20,6

### Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

- Gezählt werden die Mitarbeitenden des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag per 31.12.2024.
- Die Geschlechterverteilung basiert auf den eigens dokumentierten Angaben durch die Mitarbeitenden in den Systemen von Continental. Das weibliche und das männliche Geschlecht werden in der Kennzahl berücksichtigt.
- Senior Executives und Executives gemäß dem Einstufungssystem von Continental.
- Relevante Gesellschaften sind in der Kennzahl enthalten. Gesellschaften in den USA sind ausgeschlossen.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns. Die Kennzahl errechnet sich aus der Anzahl der weiblichen Senior Executives und Executives durch die Gesamtanzahl der Senior Executives und Executives am Ende des Berichtsjahres.
- Diese Kennzahl wird zusätzlich zur übergreifenden Kennzahl exklusive USA berechnet, um in Vergütungssystemen nutzbar zu sein.

	2024
<b>Eigene Mitarbeitende nach Altersgruppe (zum 31.12.)</b>	
unter 30 Jahre alt	33.983
30-50 Jahre alt	112.334
über 50 Jahre alt	37.042
<b>Gesamtanzahl der eigenen Mitarbeitenden</b>	<b>183.358</b>

### Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

- Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag per 31.12.2024. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns.

	2024
<b>Eigene Mitarbeitende nach Altersgruppe (zum 31.12.), in %</b>	
unter 30 Jahre alt	19
30-50 Jahre alt	61
über 50 Jahre alt	20
<b>Gesamtanzahl Mitarbeitende</b>	<b>100</b>

### Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

- Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag per 31.12.2024. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns.

### Angemessene Entlohnung

Continental verpflichtet sich zur Gleichbehandlung. Diese Unternehmenswerte sind die Grundlage für unsere Entlohnungsstrategie, die die Basis für die Entlohnung aller Beschäftigten – Führungskräfte und anderer – bildet.

Angemessener Lohn	2024
Eigene Mitarbeitende, die keinen angemessenen Lohn erhalten, in %	0

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag per 31.12.2024. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt.
- Lohnraten werden als Grundgehalt definiert.
- Angemessener Lohn wird als ein Lohn definiert, der die Bedürfnisse des Mitarbeitenden und dessen Familie unter Berücksichtigung der nationalen wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen befriedigt.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns. Angemessene Löhne stehen im Einklang mit den geltenden nationalen Gesetzen. Falls nicht verfügbar, werden nationale oder subnationale Mindestlöhne berücksichtigt, die durch Gesetze oder Tarifverhandlungen festgelegt sind. Falls ebenfalls nicht verfügbar, werden Benchmarks berücksichtigt, die die Relevanzkriterien erfüllen.
- Für Teile des Konzerns, die Daten nicht direkt berichten, basiert die Bewertung des Risikos eines unangemessenen Lohns auf der Risikobewertung des RVCDDS zum RVC Commitment „faire Bezahlung“.

### Arbeitssicherheit und Gesundheit

Im Rahmen des Managementansatzes für Arbeitssicherheit und Gesundheit überwacht Continental die Wirksamkeit mit dedizierten Kennzahlen sorgfältig.

Abdeckungsgrad von Managementsystemen für Arbeitssicherheit und Gesundheit	2024
Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheit	
Abdeckungsgrad Mitarbeitende (zum 31.12.), in %	100

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag per 31.12.2024. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt.
- Konzernregeln sind für alle eigenen Mitarbeitenden von Continental verpflichtend.

Todesfälle infolge von arbeitsbedingten Verletzungen und arbeitsbedingten Erkrankungen	2024
Eigene Mitarbeitende von Continental	0

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag im Berichtsjahr.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Gezählt werden Todesfälle infolge von arbeitsbedingten Verletzungen oder Erkrankungen.

Todesfälle infolge von arbeitsbedingten Verletzungen und arbeitsbedingten Erkrankungen	2024
Mitarbeitende von Fremdfirmen an Standorten von Continental	1

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Mitarbeitende von Fremdfirmen an Standorten von Continental werden als Personen definiert, die an Standorten von Continental arbeiten und die nicht zur eigenen Belegschaft von Continental gehören.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Gezählt werden Todesfälle von Mitarbeitenden von Fremdfirmen infolge von arbeitsbedingten Verletzungen oder Erkrankungen.

Meldepflichtige Arbeitsunfälle	2024
Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle	1.974

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag im Berichtsjahr. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt.
- Die Definition von Arbeitsunfällen basiert auf ESRS. Arbeitsunfälle sind Unfälle, die während der Arbeitszeit passieren, arbeitsbedingt sind und zu einer Verletzung mit Todesfolge, Krankheitstag(en), beschränkter Arbeitsfähigkeit oder Versetzung auf eine andere Stelle, medizinische Behandlung über Erste Hilfe hinaus, Ohnmacht oder erhebliche diagnostizierte Verletzungen führen. Wegeunfälle werden berücksichtigt, wenn Continental für den Transport verantwortlich ist.
- Die Standorte ermitteln die meldepflichtigen Arbeitsunfälle gemäß der oberen Definition.

Rate der meldepflichtigen Arbeitsunfälle	2024
Rate aller meldepflichtigen Arbeitsunfälle (Anzahl der Arbeitsunfälle, pro 1 Mio Arbeitsstunden)	5,8

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag im Berichtsjahr. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt.
- Die Definition von Arbeitsunfällen basiert auf ESRS, Arbeitsunfälle sind Unfälle, die während der Arbeitszeit passieren, arbeitsbedingt sind und zu einer Verletzung mit Todesfolge, Krankheitstag(en), beschränkter Arbeitsfähigkeit oder Versetzung auf eine andere Stelle, medizinische Behandlung über Erste Hilfe hinaus, Ohnmacht oder erhebliche diagnostizierte Verletzungen führen. Wegeunfälle werden berücksichtigt, wenn Continental für den Transport verantwortlich ist.
- Arbeitsstunden werden als bezahlte Arbeitszeit definiert.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Die Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle wird mit einer Million multipliziert und anschließend durch die Arbeitsstunden dividiert.

Unfallrate	2024
Unfallrate von Arbeitsunfällen mit Ausfalltagen (Anzahl der Unfälle pro 1 Mio Arbeitsstunden)	2,1

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag im Berichtsjahr. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt.
- Arbeitsunfälle sind Unfälle, die während der Arbeitsstunden passieren und arbeitsbedingt sind. Der Unfall muss zu einem oder mehreren Ausfalltagen nach dem Tag des Unfalls führen, um gezählt zu werden.
- Arbeitsstunden werden als bezahlte Arbeitszeit definiert.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Die Anzahl der Arbeitsunfälle wird mit einer Million multipliziert und anschließend durch die Gesamtarbeitsstunden dividiert.
- Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.

**Vergütungskennzahlen**

Gender Pay Gap	2024
Gender Pay Gap, in %	22,9

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag per 31.12.2024. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt.
- Geschlechterverteilung basiert auf den eigens dokumentierten Angaben durch die Mitarbeitenden in den Systemen von Continental. Das weibliche und das männliche Geschlecht werden berücksichtigt.
- Gehalt oder Vergütung sind definiert als Grundgehalt, Zulagen, geldwerte Vorteile (z. B. Sachleistungen, Firmenwagen) und Veränderungen der Pensionsansprüche.
- Die Veränderung der Pensionsansprüche außerhalb Deutschlands entspricht den Durchschnittswerten pro Mitarbeitenden für die jeweilige Gesellschaft.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns. Für Teile des Konzerns, die Daten nicht direkt berichten, wird eine Extrapolation der primären Daten verwendet.

Krankheitsrate	2024
Krankheitsrate, in %	3,3

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag im Berichtsjahr. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt.
- Krankheit beinhaltet bezahlte und unbezahlte Krankheitstage.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Die Kennzahl errechnet sich aus der Summe der bezahlten und unbezahlten Arbeitstage dividiert durch die vertragliche Arbeitszeit.
- Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.

Abdeckungsgrad von Arbeitsschutzmanagementsystemen	2024
Zertifizierungen für Managementsysteme für Arbeitssicherheit und Gesundheit (ISO 45001 oder vergleichbar)	
Abdeckungsgrad Mitarbeitende (zum 31.12.), in %	67

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag, sowie andere Beschäftigte zum 31.12.2024. Praktikanten und Auszubildende sind nicht berücksichtigt.
- Gezählt werden gültige Zertifikate, abgeschlossene Rezertifizierungsprozesse und laufende Rezertifizierungsprozesse, wenn das Erreichen der Rezertifizierung als sehr wahrscheinlich eingestuft wurde.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Der geringe Teil von Mitarbeitenden, die nicht zugeordnet werden konnten, wird als nicht abgedeckt betrachtet. Die Kennzahl errechnet sich aus, dem Verhältnis der eigenen Belegschaft, die an einem zertifizierten Standort arbeitet, zu der Gesamtzahl der eigenen Belegschaft von Continental.
- Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.

Vergütungsverhältnis zum CEO	2024
Jährliches Vergütungsverhältnis zum CEO	139

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag per 31.12.2024. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt.
- Gehaltsdaten oder Vergütung sind definiert als Grundgehalt, Barzulagen, Sachleistungen, Firmenwagen und Veränderung der Pensionsansprüche.
- Die Veränderung der Pensionsansprüche außerhalb Deutschlands entspricht den Durchschnittswerten pro Mitarbeitenden für die jeweilige Gesellschaft.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns. Für Teile des Konzerns, die Daten nicht direkt berichten, wird eine Berechnungsmethode basierend auf dem aus den primären Daten berechneten Landesdurchschnitt angewendet. Falls diese nicht verfügbar sind, werden gültige externe Statistiken verwendet.
- Die Kennzahl errechnet sich aus dem Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung des CEO zum Median der jährlichen Gesamtvergütung der eigenen Mitarbeitenden ohne die Vergütung des CEO.

## Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen auf die Menschenrechte

Fälle, Vorfälle und Falschmeldungen von Diskriminierung	2024
Gesamtzahl der Fälle, Vorfälle und Falschmeldungen von Diskriminierung, einschließlich Belästigung	294

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Diskriminierung einschließlich Belästigung sind Verletzungen des RVC Commitments „Gleichbehandlung“.
- Vorfälle sind bestätigte Fälle.
- Eine unternehmensbezogene Berichterstattung wird verwendet, um Fälle, Vorfälle und Falschmeldungen von Diskriminierung (einschließlich Belästigung) zu zählen, die eine Person einbeziehen, die zur eigenen Belegschaft von Continental gehört, und die während des Berichtsjahrs in Continental-Systemen gemeldet wurden.

Beschwerden in Bezug auf soziale Faktoren oder Aspekte und Menschenrechten	2024
Gesamtzahl Beschwerden in Bezug auf soziale Faktoren oder Aspekte und Menschenrechten, außer Diskriminierung	139

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Berücksichtigt werden die Beschwerden in Bezug auf sozialen Faktoren oder Aspekte und Menschenrechten (ausgenommen Diskriminierung), die eine Person einbeziehen, die zur eigenen Belegschaft von Continental gehört und die während des Berichtsjahrs in Continental-Systemen gemeldet wurde.
- Duplikate sind im Ergebnis eingeschlossen.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die verschiedenen Beschwerdemechanismen des Continental-Konzerns.

Straf- und Bußgeldzahlungen und Entschädigungen im Zusammenhang mit Menschenrechtsverletzungen	2024
Gesamtbetrag der Straf- und Bußgeldzahlungen und Entschädigungen im Zusammenhang mit Menschenrechtsverletzungen, in Mio €	0

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Straf- und Bußgeldzahlungen sowie Entschädigungen, die im Berichtsjahr ausgezahlt wurden, werden gezählt.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die verschiedenen Beschwerdemechanismen des Continental-Konzerns. Berücksichtigt werden die Vorfälle in Bezug auf soziale Faktoren oder Aspekte und Menschenrechte, die in Continental-Systemen gemeldet wurden und die eine Person einbeziehen, die zur eigenen Belegschaft von Continental gehört.

Diesbezügliche Aufwendungen im Sinne der ESRS werden im Konzernabschluss in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten Sonstige Aufwendungen ausgewiesen.

Schwere Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft	2024
Gesamtanzahl der bekannten Vorfälle schwerer Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft	0

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Der Schweregrad der Vorfälle wird im Rahmen des Fallmanagements im RVCDDS regelmäßig bewertet.
- Berücksichtigt werden schwere Vorfälle in Bezug auf Menschenrechte, die im Berichtsjahr in Continental-Systemen gemeldet wurden und die eine Person einbeziehen, die zur eigenen Belegschaft von Continental gehört.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die verschiedenen Beschwerdemechanismen des Continental-Konzerns.

Straf- und Bußgeldzahlungen und Entschädigungen für schwere Menschenrechtsverletzungen	2024
Gesamtbetrag der Straf- und Bußgeldzahlungen und Entschädigungen für schwerwiegende Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft, in Mio €	0

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Der Schweregrad der Vorfälle wird im Rahmen des Fallmanagements im RVCDDS regelmäßig bewertet. Straf- und Bußgeldzahlungen sowie Entschädigungen, die im Berichtsjahr ausgezahlt wurden, werden gezählt.
- Berücksichtigt werden schwere Vorfälle in Bezug auf Menschenrechten, die in Continental-Systemen gemeldet wurden und die eine Person einbeziehen, die zur eigenen Belegschaft von Continental gehört.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns.

Diesbezügliche Aufwendungen im Sinne der ESRS werden im Konzernabschluss in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten Sonstige Aufwendungen ausgewiesen.

# Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)

## Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Continental hat ihre potenziellen und tatsächlichen negativen und positiven Auswirkungen sowie Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Nachhaltigkeit gemäß den regulatorischen Anforderungen, und wie im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) beschrieben, bewertet. Die allgemeinen Angaben umfassen einen Überblick über die Bewertung aller ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities, IROs) inklusive der betrachteten Zeithorizonte.

In dieser IRO-Bewertung (IRO-Assessment) wurden die folgenden wesentlichen potenziellen und tatsächlichen negativen Auswirkungen und Risiken im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette ermittelt. Sie wurden zum leichteren Verständnis und für bessere Lesbarkeit in IRO-Cluster gruppiert. Die Beschreibungen der negativen Auswirkungen und Risiken erfolgen aus einer so genannten Brutto-Perspektive, welche, methodisch bedingt, die Mitigation durch die im jeweiligen IRO-Cluster beschriebenen Managementansätze von Continental nicht berücksichtigt. Anhand dieser Perspektive wird ermittelt, wo angemessene Managementansätze relevant sind und entsprechend berichtet werden muss.

Die Beschreibungen der IROs sind jeweils für sich abgeschlossen zu betrachten, wodurch es zu Wiederholungen kommen kann.

- › Continental kauft zahlreiche Produkte und Dienstleistungen von einer globalen Lieferantenbasis. Einzelne negative Auswirkungen im Zusammenhang mit Arbeitsschutz, fairer Bezahlung und Arbeitszeit durch direkte Lieferanten auf deren Arbeitskräfte wurden für 2024 verzeichnet. Über die bestätigten Vorfälle hinaus sind die direkten Lieferanten von Continental in Branchen und spezifischen Märkten tätig, in denen schwerwiegende negative Auswirkungen auf die Arbeitskräfte im Zusammenhang mit fairer Entlohnung, Zwangsarbeit (inkl. Schuldknechtschaft), Vereinigungsfreiheit, Arbeitsbedingungen (einschließlich Arbeitszeit) sowie Pflichten im Bereich Arbeitsschutz auftreten, sofern diese nicht angemessen verhindert oder reduziert werden. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 58)
- › Continental kauft zahlreiche Produkte und Dienstleistungen von einer globalen Lieferantenbasis. Einzelne negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte von indirekten Lieferanten im Zusammenhang

mit Arbeitsschutz und Zwangsarbeit wurden für 2024 verzeichnet. Über die bestätigten Vorfälle hinaus ist die tiefere Lieferkette, die über die direkten Lieferanten hinausgeht, auch in Branchen und spezifischen Märkten tätig, in denen schwerwiegende negative Auswirkungen auf die Arbeitskräfte im Zusammenhang mit Kinderarbeit, fairer Entlohnung, Gleichbehandlung/Antidiskriminierung, Zwangsarbeit (inkl. Schuldknechtschaft), Vereinigungsfreiheit, Arbeitsbedingungen (einschließlich Arbeitszeit), Pflichten im Bereich Arbeitsschutz, sozialem Dialog, angemessener Unterbringung, Zugang zu sauberem Wasser und sanitären Einrichtungen sowie Datenschutz auftreten können, sofern diese nicht angemessen verhindert oder reduziert werden. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 59)

- › Continental kauft zahlreiche Produkte und Dienstleistungen von einer globalen Lieferantenbasis. Daher sind die direkten und indirekten Lieferanten von Continental in Branchen und bestimmten Märkten tätig, in denen potenzielle Vorfälle insbesondere im Zusammenhang mit Zwangsarbeit, Kinderarbeit, Unterbringung, Gesundheitsschutz und Sicherheit, Datenschutz oder anderen Menschenrechten auftreten können. Wenn im schlimmsten Fall Sorgfaltsprozesse von Continental versagen und damit verbundene schwerwiegende Verstöße auftreten würden, könnten Continental insbesondere mittelfristig Sanktionen mit kritischen Straf- und Bußgeldzahlungen oder sogar vorübergehende Unterbrechungen des jeweiligen Geschäftsbetriebs drohen. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 60)
- › Continental kauft zahlreiche Produkte und Dienstleistungen von einer globalen Lieferantenbasis. Daher sind die direkten und indirekten Lieferanten von Continental auch in Branchen und bestimmten Märkten tätig, in denen zunehmende Regulatorik im Zusammenhang mit Sorgfaltspflichten hinsichtlich Zwangsarbeit, Kinderarbeit, angemessener Unterbringung, Gesundheitsschutz und Sicherheit, Datenschutz oder anderen Menschenrechten innerhalb der Lieferkette befolgt werden muss. Entsprechende Regulatorik und die damit einhergehenden Marktveränderungen können vor allem mittelfristig zu signifikant höheren Kosten für Materialien, Komponenten oder Dienstleistungen führen, wenn nicht vorbeugend gesteuert wird. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 61)

## Weitere Angaben zum IRO-Assessment in Bezug auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Im IRO-Assessment hat Continental sowohl tatsächliche als auch potenzielle negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in den Themenfeldern Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und anderen Menschenrechten identifiziert, wie zu Beginn dieses Kapitels beschrieben. Diese negativen Auswirkungen sind mit der Strategie und dem Geschäftsmodell von Continental verbunden und beziehen sich insbesondere auf Regionen, bestimmte Märkte, Branchen und Geschäftsbereiche in der Lieferantebasis, die solchen Auswirkungen in kritischem oder erheblichem Maße ausgesetzt sind. Die identifizierten tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette sind für die Anpassung von Strategie und Geschäftsmodell von Bedeutung. Die Entwicklung von Maßnahmen und strategischen Entscheidungen auf der Grundlage der ermittelten Auswirkungen wird im Rahmen des Managementansatzes beschrieben.

Alle identifizierten Risiken ergeben sich, wie aus den jeweiligen Beschreibungen ersichtlich, direkt aus identifizierten tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen. Sie begründen sich damit ebenfalls in der Breite und Vielfalt an Ländern, Märkten, Branchen und Geschäftsbereichen in der Wertschöpfungskette von Continental.

Daher sind die Risiken inhärent mit der Strategie und dem Geschäftsmodell von Continental verknüpft.

Die Bewertung der wesentlichen Auswirkungen berücksichtigt sämtliche Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette, konzentriert sich aber ausdrücklich auf die Arbeitskräfte in der Lieferkette von Continental. Dabei werden Verbindungen zur eigenen Geschäftstätigkeit, dem Produktportfolio sowie Geschäftsbeziehungen berücksichtigt, sofern relevant.

Da Continental entlang der Wertschöpfungskette Waren, Materialien und Dienstleistung aus zahlreichen Branchen bezieht, hat dies grundsätzlich tatsächliche oder potenzielle Auswirkungen auf sämtliche Arten von Arbeitskräften. Als besonders betroffen werden Arbeitskräfte betrachtet, die auf dem Betriebsgelände von Continental arbeiten, aber nicht zur eigenen Belegschaft gezählt werden, sowie Arbeitskräfte, die für direkte Lieferanten oder indirekte Lieferanten in der tieferen Wertschöpfungskette arbeiten. In beiden Fällen

inkludiert dies auch benachteiligte Gruppen, z. B. Wanderarbeitskräfte. Die Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der nachgelagerten Wertschöpfungskette werden eher als indirekt betrachtet. Arbeitskräfte in assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen von Continental sind besonders dann betroffen, wenn diese gleichzeitig ein Lieferant sind.

Die Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen durch Continental konzentrierte sich nicht auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette mit bestimmten Merkmalen oder in bestimmten Tätigkeiten und Umfeldern und lieferte dementsprechend auch kein Verständnis über spezifische Gefährdungen.

Zu diesen Spezifika zählt u. a., dass die Wertschöpfungskette von Continental weltweit eine Vielzahl von Branchen, Ländern und Märkten und damit auch Regionen umfasst, in denen ein erhebliches Potenzial von negativen Auswirkungen in Bezug auf Kinderarbeit, Zwangsarbeit oder Pflichtarbeit besteht, insbesondere in Pakistan oder in der Demokratischen Republik Kongo, oder Branchen wie der Gewinnung von Stein, Sand und Ton oder dem Anbau von mehrjährigen Kulturen.

Die Bewertung der wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette wurde gemäß der festgelegten Methodik in die allgemeine Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen integriert. Die Methodik berücksichtigt zwei Perspektiven: Alle negativen Auswirkungen sind als weitverbreitet oder systemisch zu betrachten, da sie sich auf Länder, spezifische Märkte, Branchen und Geschäftsbereiche oder andere Geschäftsbeziehungen in der Wertschöpfungskette von Continental beziehen. Darüber hinaus berücksichtigt die Methodik ereignisbasierte tatsächliche negative Auswirkungen, wenn die Beschreibung der Auswirkungen einen Verweis auf konkrete tatsächliche Vorfälle enthält.

Wesentliche Risiken, die sich aus den Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette ergeben sind nicht auf spezifische Personengruppen zurückzuführen, aber abhängig von Branchen und geographischen Aspekten.

## Managementansatz für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

In diesem Kapitel wird der Managementansatz beschrieben, den Continental etabliert hat, um die wesentlichen Auswirkungen auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette sowie die damit verbundenen wesentlichen Risiken zu adressieren.

Mit diesem Managementansatz verfolgt Continental die Ambition, bis spätestens 2050 eine zu 100 % verantwortungsvolle Wertschöpfungskette zu schaffen. Das zu diesem Zweck implementierte „Responsible Value Chain Due Diligence System“ (RVCDDS) zielt darauf ab, sowohl Menschen- als auch Umweltrechte entlang der Wertschöpfungskette zu schützen. Es formuliert sogenannte „Responsible Value Chain Commitments“ (RVC Commitments) in den Bereichen Arbeitsstandards, Arbeitssicherheit und Gesundheit, Umwelt, Sicherheitspraktiken und Landrechte, die sich auch an die direkten Lieferanten von Continental richten.

Mit den RVC Commitments adressiert das RVCDDS ausdrücklich die Achtung der Menschenrechte, insbesondere mit den RVC Commitments im Bereich Arbeitsstandards.

Die Sicherheit der Arbeitskräfte, prekäre Beschäftigungsverhältnisse, Menschenhandel, Zwangsarbeit (inklusive Schuldknechtschaft) und Kinderarbeit sind ebenfalls Gegenstand der RVC Commitments und des Verhaltenskodex für Geschäftspartner von Continental.

Der Managementansatz umfasst alle Einkaufsaktivitäten von Continental und ihren Tochtergesellschaften weltweit, in denen der Konzern bestimmenden Einfluss ausübt. Der Fokus liegt auf den direkten Lieferanten. Dazu gehören Dienstleister wie Wachdienste oder Abfallmanagementdienste. Indirekt und anlassbezogen wird auch die tiefere Lieferkette berücksichtigt. Spezifische Elemente des RVCDDS, insbesondere das Hinweisgebersystem, richten sich an Arbeitskräfte der gesamten Wertschöpfungskette. Dieses ist im Abschnitt Verfahren zur Abmilderung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können dieses Kapitels näher beschrieben. Weitere Spezifika des Managementansatzes gelten für die Lieferkette von Naturkautschuk.

Die übergreifende Verantwortung für das RVCDDS einschließlich der RVC Commitments liegt beim Vorstand. Dieser hat einen Menschenrechtsbeauftragten ernannt, der das System steuert und die Verantwortung für das lieferkettenbezogene Rahmenwerk an die Einkaufsfunktionen delegiert. Die im System definierten Aufgaben und Prozesse im Zusammenhang mit der Lieferkette werden von den jeweiligen Einkaufsfunktionen implementiert.

Das System umfasst eine Vielzahl von Prozessen, wie die Strategieentwicklung und -umsetzung, das Management von Regelwerken, das Auswirkungs- und Risikomanagement, das Fallmanagement (einschließlich Hinweisgebersystem) und Schulungen. Um die Effektivität des Systems zu überwachen, ist ein mehrstufiger Prozess eingerichtet, der drei Linien umfasst. In Bezug auf die Lieferkette bilden die einzelnen Einkaufsfunktionen die erste Linie, die die operativen Aufgaben gemäß des RVCDDS umsetzen. Die zweite Linie, vertreten durch nicht operative Einkaufsfunktionen und -rollen,

überwacht das System, Verantwortlichkeiten sowie deren Wirksamkeit. Die dritte Linie bildet Continentals interne Revision, die eine unabhängige Bewertung der Angemessenheit und Wirksamkeit des RVCDDS vornimmt.

Spezifische Präventiv- und Abhilfemaßnahmen in Bezug auf die Lieferkette sind die Anpassung von Beschaffungsstrategien und -praktiken, die Definition von Vertragsvereinbarungen, die Einführung von Kontrollmechanismen sowie die Schulung von Einkäufern und Lieferanten. Außerdem setzt Continental einen Auswahlprozess für Lieferanten ein, der auf Kriterien wie Qualitätsstandards, finanzielle Stabilität, Produktionskapazität, Nachhaltigkeitskriterien und Einhaltung gesetzlicher und ethischer Standards basiert. Ausgewählte Lieferanten werden kontinuierlich mittels Selbstauskünften bewertet, die Continental über die für die Industrien anerkannten Nachhaltigkeitsplattformen EcoVadis und NQC einholt. Darüber hinaus werden selektiv auch Audits vor Ort oder andere Überprüfungen durchgeführt, beispielsweise in Bezug auf die Implementierung von ESH-Managementsystemen.

Im Rahmen eines jährlichen Reviewprozesses mit dem Vorstand wird das gesamte RVCDDS, einschließlich der spezifischen Prozesse zu Arbeitsstandards, hinsichtlich Wirksamkeit, Angemessenheit und Verbesserungspotenzial bewertet. Zudem ist das RVCDDS Bestandteil des übergeordneten internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des Compliance-Managementsystems von Continental.

Neben der Definition von Präventivmaßnahmen in Bezug auf direkte Lieferanten legt das RVCDDS auch den Rahmen für Abhilfemaßnahmen gegenüber direkten Lieferanten und anlassbezogen auch gegenüber indirekten Lieferanten fest. Abhilfemaßnahmen werden durch Korrekturmaßnahmenpläne der Lieferanten dokumentiert und operationalisiert und können zusätzliche Erkenntnisse aus den Nachhaltigkeitsaudits der Lieferanten umfassen.

Die beschriebenen Prozesse werden durch eine dedizierte Konzernregel zum RVCDDS sowie weitere einkaufsspezifische Konzernregeln formalisiert, die die Anwendung der Prozesse für Lieferantenbeziehungen definieren. Direkte Lieferanten werden vom verbindlichen Verhaltenskodex für Geschäftspartner angeleitet, der auf die RVC Commitments verweist. Für Lieferanten von Naturkautschuk gilt eine ergänzende Regel zu Beschaffung von nachhaltigem Naturkautschuk.

Der Managementansatz für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette orientiert sich an internationalen Normen und Verpflichtungen. Dazu gehören die Erklärung der IAIO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit, die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und die internationale Charta der Menschenrechte. Die Überwachung der Einhaltung dieser Standards ist im Reviewprozess des RVCDDS verankert, einschließlich einer Überarbeitung der Richtlinien und Prozesse, falls erforderlich.

Die etablierten internationalen Menschenrechtsstandards, einschließlich der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, sind wichtige Referenzen für interne Regeln.

Die beschriebenen etablierten Prozesse zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht unterstützen die Aufdeckung von tatsächlichen negativen Auswirkungen auf die Menschenrechte und Verstöße gegen internationale Normen und Standards und ermöglichen es Continental, darauf mit ihren Geschäftspartnern zu reagieren. Ermittelte und bestätigte Fälle werden in den jeweiligen Beschreibungen der Auswirkungen benannt.

Die Interessen von Stakeholdern sind eine wichtige Perspektive für die Gestaltung des RVCDDS. Um Einblicke in die Interessen der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu erhalten, pflegt Continental Partnerschaften und engagiert sich in Verbänden wie econsense, der Responsible Business Alliance (RBA), Rubberway, der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) und der Global Plattform for Sustainable Natural Rubber (GPSNR). Die Integration dieser Interessen in das System erfolgt im Rahmen des jährlichen Reviewprozesses.

Continental kommuniziert ihren Managementansatz durch die extern veröffentlichten RVC Commitments und die Grundsatzklärung. Es werden Trainingsinitiativen für Lieferanten durchgeführt, um die gemeinsame Verantwortung entlang der gesamten Wertschöpfungskette weiter zu fördern. Darüber hinaus werden die direkten Lieferanten aufgefordert, den Verhaltenskodex für Geschäftspartner zu unterzeichnen. Die Kommunikation richtet sich damit sowohl an die betroffenen als auch an die an der Umsetzung beteiligten Stakeholder.

### **Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen**

Die Einbeziehung von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette ist Teil der kontinuierlichen Weiterentwicklung des beschriebenen Managementansatzes.

Ein wesentliches Element dazu ist die Teilnahme an Dialogformaten von Verbänden und Initiativen mit externen Stakeholdern, beispielsweise dem Branchendialog Automobilindustrie oder der Dialog mit Gewerkschaften. Die Teilnahme und Pflege dieser Dialogformate erfolgen kontinuierlich. Bei Bedarf findet auch ein themen- oder ereignisspezifischer Austausch statt. Die dadurch gewonnenen Kenntnisse über die Interessen der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette unterstützen die Entwicklung eines gemeinsamen Verständnisses der branchenbezogenen Risiken und Auswirkungen auf die Stakeholder und der daraus resultierenden Sorgfaltspflichten.

Die Prozesse und Aktivitäten zur Erkennung und Abmilderung negativer Auswirkungen werden durch das RVCDDS gesteuert und umfassen auch Fälle, die von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette über Continentals Hinweisgebersystem gemeldet werden. Das Hinweisgebersystem ist im Abschnitt Verfahren zur Abmilderung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können dieses

Kapitels näher beschreiben. Dies ist eine Form der direkten Einbeziehung der betroffenen Stakeholder, zusätzlich zur Teilnahme an Initiativen und Verbänden.

Governance und Verantwortung für die Prozesse sind innerhalb des RVCDDS geregelt, wie im Managementansatz beschrieben. Der im RVCDDS verankerte jährliche Reviewprozess beinhaltet eine Konsolidierung und Analyse der relevanten Informationen. Als integraler Bestandteil werden die identifizierten tatsächlichen negativen Auswirkungen, die über die Bottom-up-Auswirkungs- und Risikoanalyse identifiziert wurden, sowie das Fallmanagement überprüft und die Wirksamkeit der etablierten Prozesse kontrolliert.

Die Einbindung besonders gefährdeter Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette wird meist indirekt angesprochen, z. B. durch das RVC Commitment zur Gleichbehandlung.

### **Verfahren zur Abmilderung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können**

**Beschwerdekanäle für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette**  
Continental hat spezielle Mechanismen eingerichtet, die es Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette ermöglicht, Bedenken zu äußern.

Diese sind Teil eines umfassenden Hinweisgebersystems, das drei Kanäle umfasst: eine Integrity Plattform, eine Integrity Hotline sowie eine Integrity-E-Mail-Adresse, wie im Kapitel Geschäftsverhalten und Unternehmensführung (ESRS G1) näher beschrieben. Über diese Kanäle können sowohl Beschäftigte als auch Dritte außerhalb des Continental-Konzerns Verstöße gegen gesetzliche Vorschriften, Grundwerte und ethische Standards melden. Die Plattform und die Hotline werden von einem externen Dienstleister verwaltet, während das Integrity-E-Mail-Postfach direkt von einem Continental-Case-Management-Team betreut wird.

Die Hinweisgeberkanäle können über unsere Internetseite oder über eine internationale Telefon-Hotline erreicht werden und stehen ausdrücklich auch Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette offen. Sie sind weltweit in vielen verschiedenen Sprachen verfügbar und rund um die Uhr zugänglich, wodurch Barrieren wie Zeitzonen oder Sprachen überwunden werden.

Das Hinweisgebersystem ist in einer dedizierten Konzernregel formalisiert, die in einem durchgängigen Prozess die Rollen und Verantwortlichkeiten entlang der Prozessschritte Meldung, Meldungsbearbeitung und -begründung, Untersuchung und Sanktionierung festlegt. Das Fallmanagement wird auch internen Prüfungen unterzogen. Darüber hinaus sorgen die öffentlich zugänglichen Verfahrensregeln von Continental für Transparenz bei der Bearbeitung von Fällen. Weitere Informationen über die Nachverfolgung gemeldeter Fälle und die Sicherstellung der Prozesseffektivität sind im Kapitel Geschäftsverhalten und Unternehmensführung (ESRS G1) in diesem Nachhaltigkeitsbericht zu finden.

Um das Bewusstsein für das Hinweisgebersystem zu schärfen, enthält der Verhaltenskodex für Geschäftspartner ein Kapitel über die



Beschwerdemechanismen. Außerdem werden die Kanäle in Liefertenschulungen zum Thema verantwortungsvolle Wertschöpfungsketten erwähnt. Continental bewertet nicht ausdrücklich die Kenntnis der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette über diese Kanäle und ihr Vertrauen in diese.

Zum Schutz von Nutzerinnen und Nutzern des Hinweisgebersystems können Informationen über potenzielle Verstöße jeglicher Art anonym gemeldet werden. Informationen zur Meldung und zur Untersuchung werden während des gesamten Fallmanagements im Einklang mit den geltenden Gesetzen vertraulich behandelt. Der Whistleblowing-Prozess steht im Einklang mit dem deutschen Hinweisgeberschutzgesetz und den einschlägigen internationalen Rechtsvorschriften.

#### Abhilfemaßnahmen

Wenn Beschwerden über die Whistleblowing-Kanäle oder durch Audit-Ergebnisse eingehen, folgt Continental einem strukturierten Prozess zur Untersuchung und Behebung der jeweiligen Fälle. Wenn der Verstoß innerhalb der Wertschöpfungskette auftritt, arbeitet Continental eng mit dem betreffenden Geschäftspartner zusammen, um den Verstoß wirksam zu beheben und ähnliche Vorfälle in Zukunft zu verhindern. Dazu werden beispielsweise Korrekturmaßnahmenpläne mit dem Geschäftspartner erstellt. Die Wirksamkeit der Abhilfemaßnahmen wird durch Audits, interne Untersuchungen und die Umsetzung von Korrekturmaßnahmenplänen bewertet.

## Ziele in Bezug auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Continental hat einen systematischen Prozess zur Festlegung von Zielen definiert. Im Hinblick auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette wurde beschlossen, den beschriebenen Managementansatz zu verfolgen und kein zeitgebundenes Nachhaltigkeitsziel

festzulegen. Die Überwachung der Wirksamkeit und die Nachverfolgung des Fortschritts werden in den entsprechenden Managementansätzen und berichteten Kennzahlen beschrieben.

## Kernmaßnahmen zur Zielerreichung

Nach Ansicht von Continental beziehen sich zu berichtende Kernmaßnahmen direkt auf entsprechende Ziele, sofern vorhanden. Dieser Definition folgend hat Continental daher über den beschriebenen

Managementansatz hinaus keine Kernmaßnahmen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette definiert.

## Kennzahlen in Bezug auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Lieferanten-Selbstauskünfte		2024
Anzahl der vorliegenden, gültigen Lieferanten-Selbstauskünfte (zum 31.12.)		1.534

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Berücksichtigt sind gültige Selbstauskünfte von Lieferanten über die Nachhaltigkeitsplattformen EcoVadis und NQC. Für EcoVadis werden Selbstauskünfte miteinbezogen, die innerhalb der Geschäftsjahre 2023 und 2024 veröffentlicht wurden. Bei NQC zählen die Selbstauskünfte, die zum 31.12.2024 gültig sind.
- Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.

Schwere Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette		2024
Gesamtanzahl der bekannten Vorfälle schwerer Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette von Continental		0

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Der Schweregrad der Vorfälle wird im Rahmen des Fallmanagements im RVCDDDS regelmäßig bewertet.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die verschiedenen Beschwerdemechanismen des Continental-Konzerns. Berücksichtigt werden schwere Vorfälle in Bezug auf Menschenrechte, die im Berichtsjahr in Continental-Systemen gemeldet wurden und die eine Person einbeziehen, die zur Wertschöpfungskette von Continental gehört.
- Diese Information stellt den aktuellen Kenntnisstand von Continental dar und umfasst Vorfälle, von denen Continental substantiierte Kenntnis bezüglich der konkreten Vorfälle hat.
- Die Kennzahl ist unternehmensspezifisch.

Straf- und Bußgeldzahlungen und Entschädigungen für schwere Menschenrechtsverletzungen		2024
Gesamtbetrag der Straf- und Bußgeldzahlungen und Entschädigungen für schwerwiegende Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette von Continental, in Mio €		0

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Der Schweregrad der Vorfälle wird im Rahmen des Fallmanagements im RVCDDDS regelmäßig bewertet.
- Straf- und Bußgeldzahlungen sowie Entschädigungen, die im Berichtsjahr ausgezahlt wurden, werden gezählt.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns. Berücksichtigt werden schwere Vorfälle in Bezug auf Menschenrechte, die in Continental-Systemen gemeldet wurden und die eine Person einbeziehen, die zur Wertschöpfungskette von Continental gehört.
- Diesbezügliche Aufwendungen im Sinne der ESRS werden im Konzernabschluss in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten Sonstige Aufwendungen ausgewiesen.
- Die Kennzahl ist unternehmensspezifisch.

# Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3)

## Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf betroffene Gemeinschaften

Continental hat ihre potenziellen und tatsächlichen negativen und positiven Auswirkungen sowie Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Nachhaltigkeit gemäß den regulatorischen Anforderungen und wie im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) beschrieben, bewertet. Die allgemeinen Angaben umfassen einen Überblick über die Bewertung aller ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities, IROs) inklusive der betrachteten Zeithorizonte.

In dieser IRO-Bewertung (IRO-Assessment) wurden die folgenden wesentlichen potenziellen negativen Auswirkungen und Risiken im Zusammenhang mit Betroffenen Gemeinschaften ermittelt. Sie wurden zum leichteren Verständnis und für bessere Lesbarkeit in IRO-Cluster gruppiert. Die Beschreibungen der negativen Auswirkungen und Risiken erfolgen aus einer so genannten Brutto-Perspektive, welche methodisch bedingt die Mitigation durch die im jeweiligen IRO-Cluster beschriebenen Managementansätze von Continental nicht berücksichtigt. Anhand dieser Perspektive wird ermittelt, wo angemessene Managementansätze relevant sind und entsprechend berichtet werden muss.

Die Beschreibungen der IROs sind jeweils für sich abgeschlossen zu betrachten, wodurch es zu Wiederholungen kommen kann.

- › Continental ist in Ländern, auf bestimmten Märkten und in Geschäftsbereichen tätig, in denen signifikante negative Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften im Zusammenhang mit schädlichen Umwelteinflüssen, Sicherheitspraktiken und Landrechten sowie anderen Menschenrechtsthemen auftreten können, sofern diese nicht angemessen verhindert oder reduziert werden. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 62)
- › Continental kauft zahlreiche Produkte und Dienstleistungen von einer globalen Lieferantenbasis. Daher sind die direkten Lieferanten von Continental auch in Branchen und bestimmten Märkten tätig, in denen signifikante negative Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften im Zusammenhang mit schädlichen Umwelteinflüssen, Sicherheitspraktiken und Landrechten sowie anderen Menschenrechtsthemen auftreten können, sofern diese nicht angemessen verhindert oder reduziert werden. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 63)
- › Continental kauft zahlreiche Produkte und Dienstleistungen von einer globalen Lieferantenbasis. Die tiefere Lieferkette, die über die direkten Lieferanten hinausgeht, ist auch in Branchen und spezifischen Märkten tätig, in denen schwerwiegende negative Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften im Zusammenhang mit schädlichen Umwelteinflüssen, Sicherheitspraktiken und Landrechten sowie anderen Menschenrechtsthemen erwartbar sind, sofern diese nicht angemessen verhindert oder reduziert werden. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 64)
- › Continental und insbesondere ihre Lieferkette sind in bestimmten Märkten und Branchen tätig, in denen potenzielle Vorfälle, die die Rechte von betroffenen Gemeinschaften (z. B. Landrechte) verletzen, auftreten können. Wenn im schlimmsten Fall Sorgfaltsprozesse von Continental versagen und damit verbundene schwerwiegende Verstöße auftreten würden, könnten Continental insbesondere mittelfristig Sanktionen mit signifikanten Straf- und Bußgeldzahlungen oder sogar vorübergehende Unterbrechungen des jeweiligen Geschäftsbetriebs drohen. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 65)

## Weitere Angaben zum IRO-Assessment in Bezug auf betroffene Gemeinschaften

Im IRO-Assessment hat Continental potenzielle negative Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften identifiziert, die mit den Themenfeldern schädliche Umwelteinflüsse, Sicherheitspraktiken, Landrechte und anderen Menschenrechtsthemen im eigenen Geschäftsbereich oder der Wertschöpfungskette zusammenhängen. Diese sind zu Beginn des Kapitels beschreiben. Diese negativen Auswirkungen sind mit der Strategie und dem Geschäftsmodell von Continental verbunden und beziehen sich insbesondere auf Länder, bestimmte Märkte und Branchen der Lieferantenbasis und dem eigenen Geschäftsbereich, die solchen Auswirkungen in kritischem oder signifikantem Maße ausgesetzt sind.

Die Entwicklung von Maßnahmen und strategischen Entscheidungen auf der Grundlage der ermittelten Auswirkungen wird im Rahmen der Managementansätze Umweltschutz im eigenen Geschäftsbereich, Umweltschutz in der Lieferkette und Besorgniserregende und besonders besorgniserregende Stoffe im Kapitel Umweltverschmutzung (ESRS E2), Arbeitsstandards im Kapitel Eigene Belegschaft (ESRS S1) sowie im Kapitel Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2) in diesem Nachhaltigkeitsbericht beschrieben.

Das identifizierte Risiko steht nicht im Zusammenhang mit einer Abhängigkeit von betroffenen Gemeinschaften, sondern vielmehr aus geografischen und branchenbezogenen Aspekten. Es ergibt sich damit, wie in der Beschreibung ersichtlich, direkt aus identifizierten potenziellen Auswirkungen und begründet sich ebenfalls in der Breite und Vielfalt an Ländern, Märkten und Branchen in Continentals eigenem Geschäftsbereich und der Lieferantenbasis.

Daher ist das Risiko inhärent mit der Strategie und dem Geschäftsmodell von Continental verknüpft.

Da Continental entlang der Wertschöpfungskette Waren, Materialien und Dienstleistungen aus zahlreichen Branchen bezieht, hat

dies grundsätzlich potenzielle Auswirkungen auf sämtliche Arten von betroffenen Gemeinschaften. Als besonders betroffen werden Gemeinschaften betrachtet, die in der Nähe von Unternehmensstandorten oder Standorten von Unternehmen aus der Lieferkette von Continental leben oder arbeiten. In beiden Fällen inkludiert dies auch indigene Völker. Die Auswirkungen auf Gemeinschaften in der nachgelagerten Wertschöpfungskette werden eher als indirekt betrachtet.

Die Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen durch Continental konzentrierte sich nicht auf betroffene Gemeinschaften mit bestimmten Merkmalen oder in bestimmten Tätigkeiten und Umfeldern und lieferte dementsprechend auch kein Verständnis über spezifische Gefährdungen.

Die Bewertung der wesentlichen negativen Auswirkungen auf die eigene Belegschaft wurde gemäß der festgelegten Methodik in die allgemeine Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen integriert.

Alle negativen Auswirkungen sind als weitverbreitet oder systemisch zu betrachten, da sie sich auf Länder, spezifische Märkte und Branchen in Continentals eigenem Geschäftsbereich oder der Lieferantenbasis beziehen. Darüber hinaus berücksichtigt die Methodik ereignisbasierte tatsächliche negative Auswirkungen, wenn die Beschreibung der Auswirkungen einen Verweis auf konkrete tatsächliche Vorfälle enthält.

Die Bewertung der potenziellen wesentlichen Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften berücksichtigt im Allgemeinen die gesamte Wertschöpfungskette, konzentriert sich aber ausdrücklich auf die Lieferkette. Dabei werden Verbindungen zur eigenen Geschäftstätigkeit, dem Produktportfolio sowie Geschäftsbeziehungen berücksichtigt, sofern relevant.

## Managementansatz für betroffene Gemeinschaften

Continentials Ansatz zum Management wesentlicher Auswirkungen und Risiken, die auch Gemeinschaften betreffen können, werden durch die folgenden Managementansätze abgedeckt, die an anderen Stellen dieses Nachhaltigkeitsberichts beschrieben werden:

- > Umweltschutz im eigenen Geschäftsbereich im Hinblick auf potenzielle Auswirkungen durch Umweltverschmutzung durch den eigenen Betrieb (siehe Kapitel Umweltverschmutzung (ESRS E2)).
- > Umweltschutz in der Lieferkette im Hinblick auf potenzielle Auswirkungen durch Umweltverschmutzung seitens der Lieferanten (siehe Kapitel Umweltverschmutzung (ESRS E2)).
- > Besorgniserregende und besonders besorgniserregende Stoffe im Hinblick auf potenzielle Auswirkungen durch die Nutzung im eigenen Betrieb, der vorgelagerten Wertschöpfungskette und der nachgelagerte Wertschöpfungskette (siehe Kapitel Umweltverschmutzung (ESRS E2)).
- > Arbeitsstandards für die eigene Belegschaft mit einer detaillierten Beschreibung des Responsible Value Chain Due Diligence System (RVCDDS) und der Prozesse für den eigenen Betrieb (siehe Kapitel Eigene Belegschaft (ESRS S1)). Diese umfassen auch sogenannte Responsible Value Chain Commitments (RVC Commitments) in Bezug auf Landrechte, einschließlich der Rechte indigener Völker, und verantwortungsvollen Sicherheitspraktiken.
- > Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette, in dem das RVCDDS und seine Prozesse für die Lieferkette im Detail beschrieben werden (siehe Kapitel Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)).

Der Fokus der Managementansätze und insbesondere des RVCDDS liegt auf dem eigenen Geschäftsbereich und direkten Lieferanten und somit auf betroffenen Gemeinschaften in deren Nähe. Indirekt und anlassbezogen wird auch die tiefere Lieferkette berücksichtigt. Spezifische Elemente des RVCDDS, insbesondere das Hinweisgebersystem und das damit verbundene Fallmanagement, richten sich direkt an alle betroffenen Gemeinschaften entlang der Wertschöpfungskette.

Im Rahmen des RVCDDS verpflichtet sich Continental über die in den genannten Managementansätzen beschriebenen RVC Commitments hinaus, legitime Landrechte während des gesamten Lebenszyklus einer Immobilie oder der sonstigen Nutzung von Land, Wäldern und Gewässern zu respektieren, insbesondere dort, wo diese die Lebensgrundlage von Menschen sichern.

Im Hinblick auf verantwortungsvolle Sicherheitspraktiken verpflichtet sich Continental, bei der Beauftragung oder der Nutzung eigener, privater oder öffentlicher Sicherheitskräfte die Menschenrechte zu achten und für ausreichende Unterweisung zu sorgen sowie geeignete Kontrollmechanismen zu etablieren.

Die Instrumente des RVCDDS in Bezug auf Präventions- und Abhilfemaßnahmen, Kommunikation und Ausrichtung an international anerkannten Standards und Systemreview wie sie in den Managementansätzen beschrieben sind umfassen die eigene Belegschaft, Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette sowie betroffene Gemeinschaften.

### Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen

Wie für die nachfolgend benannten Managementansätze beschrieben, bezieht Continental betroffene Gemeinschaften auf lokaler Ebene ein, hat aber auch allgemein zugängliche Kanäle für Beschwerden eingerichtet.

Die Interessen von betroffenen Stakeholdern sind eine wichtige Perspektive zur Weiterentwicklung der Managementansätze Umweltschutz im eigenen Geschäftsbereich (siehe Kapitel Umweltverschmutzung (ESRS E2)), Umweltschutz in der Lieferkette (siehe Kapitel Umweltverschmutzung (ESRS E2)), Arbeitsstandards (siehe Kapitel Eigene Belegschaft (ESRS S1)) und Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (siehe Kapitel Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)). Dazu gehört gegebenenfalls auch der direkte Austausch mit betroffenen Gemeinschaften oder ihren Stellvertretern, z. B. durch Partnerschaften und den Dialog mit Verbänden. Diese Stakeholder-Einbindung, auch in Bezug auf Zeitpunkt, Art, Häufigkeit, Verantwortlichkeit und Überwachung der Wirksamkeit, wird in den oben aufgeführten Managementansätzen beschrieben.

Die skizzierten Prozesse der Einbeziehung umfassen alle Arten von betroffenen Gemeinschaften, einschließlich indigener Völker. Über die allgemeinen Prozesse hinaus gibt es keine spezifischen Prozesse zur Einbeziehung indigener Völker oder für die Bereitstellung von Abhilfemaßnahmen.

### Verfahren zur Abmilderung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die betroffenen Gemeinschaften Bedenken äußern können

Continental hat allgemeine Kanäle zum Äußern von Beschwerden eingerichtet, die auch von betroffenen Gemeinschaften genutzt werden können.

Diese Kanäle sind Teil eines umfassenden Hinweisgebersystems, das ausführlich im Kapitel Geschäftsverhalten und Unternehmensführung (ESRS G1) in diesem Nachhaltigkeitsbericht erläutert ist. Die beschriebenen Kanäle stehen ausdrücklich auch Mitgliedern betroffener Gemeinschaften oder ihren Vertretern offen. Die definierten Rollen und Zuständigkeiten entlang der Prozessschritte Meldung, Meldungsbearbeitung, Untersuchung und Sanktionierung gelten gleichermaßen für von ihnen eingereichte Fälle. Es gibt keine spezifischen Mechanismen für die Anwendung von Abhilfemaßnahmen für betroffenen Gemeinschaften.

Die Kanäle werden über die externen Kommunikationsplattformen kommuniziert und in Lieferantenschulungen zum Thema verantwortungsvolle Wertschöpfungsketten erwähnt. Darüber hinaus enthält der Verhaltenskodex für Geschäftspartner von Continental ein Kapitel über Beschwerdemechanismen, das dazu beiträgt, das Bewusstsein für Continentals Integritätssystem zu schärfen. Continental bewertet nicht ausdrücklich die Kenntnis der betroffenen Gemeinschaften über diese Kanäle und ihr Vertrauen in diese.

Zum Schutz von Nutzerinnen und Nutzern des Hinweisgebersystems, können Informationen über potenzielle Verstöße jeglicher Art anonym gemeldet werden. Informationen zur Meldung und zur Untersuchung werden während des gesamten Fallmanagements im Einklang mit den geltenden Gesetzen vertraulich behandelt. Der Whistleblowing-Prozess steht im Einklang mit dem deutschen Hinweisgeberschutzgesetz und den einschlägigen internationalen Rechtsvorschriften.

## Ziele in Bezug auf betroffene Gemeinschaften

Continental hat einen systematischen Prozess zur Festlegung von Zielen definiert. Im Hinblick auf betroffene Gemeinschaften wurde beschlossen, die beschriebenen Managementansätze zu verfolgen und kein zeitgebundenes Nachhaltigkeitsziel festzulegen. Die Über-

wachung der Wirksamkeit und die Nachverfolgung des Fortschritts werden in den entsprechenden Managementansätzen und berichteten Kennzahlen beschrieben.

## Kernmaßnahmen zur Zielerreichung

Nach Ansicht von Continental beziehen sich zu berichtende Kernmaßnahmen direkt auf entsprechende Ziele, sofern vorhanden. Dieser Definition folgend hat Continental daher über die beschriebe-

nen Managementansätze hinaus keine Kernmaßnahmen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften definiert.

## Kennzahlen in Bezug auf betroffene Gemeinschaften

<b>Schwere Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften</b>	<b>2024</b>
Gesamtanzahl der bekannten Vorfälle schwerer Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften von Continental	0

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Der Schweregrad der Vorfälle wird im Rahmen des Fallmanagements im RVCDDS regelmäßig bewertet.
- Die Vorfälle umfassen maßgeblich Verletzungen von Umweltrechten, Sicherheitspraktiken und Landrechten betroffener Gemeinschaften.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die verschiedenen Beschwerdemechanismen des Continental-Konzerns. Berücksichtigt werden schwere Vorfälle in Bezug auf Menschenrechte, die im Berichtsjahr in Continental-Systemen gemeldet wurden und, die eine Person einbeziehen, die zu den betroffenen Gemeinschaften von Continental gehört.
- Diese Information stellt den aktuellen Kenntnisstand von Continental dar und umfasst Vorfälle, von denen Continental substantiierte Kenntnis bezüglich der konkreten Vorfälle hat.
- Die Kennzahl ist unternehmensspezifisch.

<b>Straf- und Bußgeldzahlungen und Entschädigungen für schwere Menschenrechtsverletzungen</b>	<b>2024</b>
Gesamtbetrag der Straf- und Bußgeldzahlungen und Entschädigungen für schwerwiegende Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften, in Mio €	0

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Der Schweregrad der Vorfälle wird im Rahmen des Fallmanagements im RVCDDS regelmäßig bewertet.
- Die Vorfälle umfassen maßgeblich Verletzungen von Umweltrechten, Sicherheitspraktiken und Landrechten betroffener Gemeinschaften.
- Straf- und Bußgeldzahlungen sowie Entschädigungen, die im Berichtsjahr ausgezahlt wurden, werden gezählt.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die verschiedene Beschwerdemechanismen des Continental-Konzerns. Berücksichtigt werden schwere Vorfälle in Bezug auf Menschenrechtsverletzungen, die in Continental-Systemen gemeldet wurden und die eine Person einbeziehen, die zu den betroffenen Gemeinschaften von Continental gehört.
- Diesbezügliche Aufwendungen im Sinne der ESRS werden im Konzernabschluss in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten Sonstige Aufwendungen ausgewiesen.
- Die Kennzahl ist unternehmensspezifisch.

# Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4)

## Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Verbraucher und Endnutzer

Continental hat ihre potenziellen und tatsächlichen negativen und positiven Auswirkungen sowie Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Nachhaltigkeit gemäß den regulatorischen Anforderungen und wie im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) beschrieben bewertet. Die allgemeinen Angaben umfassen einen Überblick über die Bewertung aller ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities, IROs) inklusive der betrachteten Zeithorizonte.

In dieser IRO-Bewertung (IRO-Assessment) wurden die folgenden wesentlichen potenziellen und tatsächlichen negativen und positiven Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern ermittelt. Sie wurden zum leichteren Verständnis und für bessere Lesbarkeit in IRO-Cluster gruppiert. Die Beschreibungen der negativen Auswirkungen und Risiken erfolgen aus einer so genannten Brutto-Perspektive, welche, methodisch bedingt, die Mitigation durch die im jeweiligen IRO-Cluster beschriebenen Managementansätze von Continental nicht berücksichtigt. Anhand dieser Perspektive wird ermittelt, wo angemessene Managementansätze relevant sind und entsprechend berichtet werden muss. Da positive Auswirkungen sowie Chancen durch die Managementansätze von Continental verstärkt werden, erfolgen deren Beschreibungen aus einer so genannten Netto-Perspektive, welche, methodisch bedingt, die Ergebnisse der Managementansätze berücksichtigt.

Die Beschreibungen der IROs sind jeweils für sich abgeschlossen zu betrachten, wodurch es zu Wiederholungen kommen kann.

### Technische und produktbezogene Compliance

- › Continental hat im Jahr 2024 einzelne Qualitätsvorfälle registriert, bei denen davon ausgegangen wird, dass sie begrenzte Auswirkungen auf die persönliche Sicherheit der Verbraucher haben. Über die bestätigten Vorfälle hinaus und insbesondere unter Berücksichtigung potenzieller Qualitätsmängel oder Fehlgebrauch von Produkten von Continental könnten signifikante negative Auswirkungen auf die persönliche Sicherheit von Verbrauchern und Endnutzern der Produkte von Continental auftreten, wenn sie nicht angemessen gesteuert oder verhindert werden. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 66)
- › Einige der Produkte, Anwendungen und Dienstleistungen von Continental verarbeiten und bearbeiten Daten von Verbrauchern und Endnutzern (z. B. von angeschlossenen Telefonen, Adressen). Daher können Vorfälle mit signifikanten negativen Auswirkungen

in Bezug auf Verletzungen der Datenschutzrechte auftreten, sofern diese nicht angemessen verhindert oder reduziert werden. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 68)

- › In Anbetracht der Breite des Portfolios von Continental an Komponenten und Systemen für Fahrzeuge und industrielle Anwendungen, die für die persönliche Sicherheit der Verbraucher relevant sind, und der erheblichen Zunahme von Vorschriften und Markttrends in Bezug auf den Verbraucherschutz und die Produktsicherheit könnte Continental, wenn die Geschwindigkeit der Veränderungen die Geschwindigkeit der Anpassung übersteigt, insbesondere mittelfristig mit signifikanten Umsatzeinbußen in den jeweiligen Geschäftsbereichen konfrontiert sein. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 69)
- › Continental ist in Branchen tätig und verfügt über ein Portfolio, in dem Vorfälle im Zusammenhang mit Produktsicherheit, technischen Normen und Anforderungen für Verbraucher und Endnutzer auftreten können. Wenn im schlimmsten Fall Präventionsprozesse von Continental versagen und damit verbundene schwerwiegende Vorfälle auftreten würden, könnten Continental insbesondere mittelfristig Sanktionen mit signifikanten Straf- und Bußgeldzahlungen, Kosten für Abhilfemaßnahmen oder sogar vorübergehende Unterbrechungen des jeweiligen Geschäftsbetriebs drohen. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 70)

### Sichere Mobilität

- › Das Produktportfolio von Continental umfasst zahlreiche sicherheitsrelevante Produkte (z. B. Bremsen, Sensoren, Reifen), die sich ständig weiterentwickeln und dadurch mutmaßlich erhebliche positive Auswirkungen auf die persönliche Sicherheit von Verbrauchern und Endnutzern haben und Märkte und andere Marktteilnehmende unter Druck setzen, sich kontinuierlich zu verbessern. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 67)
- › Das Produktportfolio von Continental bedient Märkte, die sich aufgrund weiter zunehmender Regulatorik und Markttrends in Bezug auf Sicherheit und Verbraucherschutz im Wandel befinden. Dies kann dazu führen, dass sich die Anforderungen an bestimmte Produkte und Innovationen von Continental ändern. Wenn es Continental gelingt, diese Markttreiber effektiv zu nutzen, können bestimmte Geschäftsbereiche (insbesondere Reifen und Bremsen) direkt oder indirekt von erheblichen Wachstumsmöglichkeiten oder langfristig sogar von neuen Geschäftsfeldern/-modellen profitieren. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Chance 71)

## Weitere Angaben zum IRO-Assessment in Bezug auf Verbraucher und Endnutzer

Die ermittelten tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer sind branchen- und portfolioimmanent und daher mit der Strategie und dem Geschäftsmodell von Continental verknüpft.

Die ermittelten wesentlichen tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer sind für die Strategie und das Geschäftsmodell von Continental von Bedeutung, wie sie in den Managementansätzen zur sicheren Mobilität und zur technischen und produktbezogenen Compliance beschrieben sind.

Auswirkungen, Risiken und Chancen stehen in direktem Zusammenhang und sind daher für die Strategie und das Geschäftsmodell von Continental von unmittelbarer Bedeutung.

Alle Risiken und Chancen ergeben sich unmittelbar aus den entsprechenden Auswirkungen.

Die Verbraucher oder Endnutzer der Produkte und Dienstleistungen von Continental sind in der Regel solche, die Fahrzeuge mit Komponenten und Systemen von Continental nutzen. Darüber hinaus gibt es in der industriellen Anwendungsumgebung verschiedene Arten von Industriearbeitskräften, die direkt oder indirekt Nutzer von industriellen Anwendungen sind, die Komponenten und Systeme von Continental enthalten.

Zu den Verbrauchern und Endnutzern, die von den ermittelten Auswirkungen betroffen sind, gehören Verbraucher und Endnutzer von Produkten, die, wie in den Auswirkungen beschrieben, hinsichtlich der potenziellen Beeinträchtigung ihrer persönlichen Sicherheit von Natur aus relevant sind. Die ermittelten Auswirkungen betreffen auch Verbraucher und Endnutzer von Produkten und Dienstleistungen, die im Hinblick auf mögliche negative Auswirkungen auf die Rechte der Privatsphäre (z. B. personenbezogene Daten) relevant sind.

Verbraucher und Endnutzer, die auf genaue und zugängliche Informationen zu Produkten oder Dienstleistungen angewiesen sind, sowie Verbraucher und Endnutzer, die besonders anfällig für Auswirkungen auf die Gesundheit oder die Privatsphäre oder für Auswirkungen von Marketing- und Verkaufsstrategien sind (z. B. Kinder), sind kein Schwerpunkt der ermittelten Auswirkungen, können aber dennoch Endnutzer sein, insbesondere von Fahrzeugkomponenten.

Im Allgemeinen sind die ermittelten tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen branchen- und portfolioimmanent und werden daher als systemisch angesehen. Die tatsächlichen Auswirkungen sind jedoch ereignisbezogen.

Die Bewertung der wesentlichen negativen Auswirkungen auf die Verbraucher und/oder Endnutzer wurde gemäß der festgelegten Methodik in die allgemeine Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen integriert. Die Methodik berücksichtigt beide Perspektiven: Alle negativen Auswirkungen werden als weitverbreitet oder systemisch betrachtet, da sie sich auf Continentals Geschäftstätigkeiten, Beschaffung oder andere Geschäftsbeziehungen beziehen. Dazu gehören auch ereignisbasierte Auswirkungen auf die persönliche Sicherheit von Verbrauchern und Endnutzern von Continental-Produkten oder mögliche Verletzungen ihrer Datenschutzrechte. Darüber hinaus berücksichtigt die Methodik ereignisbasierte tatsächliche negative Auswirkungen, z. B. konkret erfasste Qualitätsvorfälle.

Die identifizierte wesentliche positive Auswirkung bezieht sich auf Produkte von Continental (z. B. Fahrerassistenzsysteme, Bremssysteme oder Reifendruckkontrollsysteme) für die Sicherheit von Verbrauchern und Endnutzern während der Fahrt oder in anderen Verkehrssituationen.

Im Allgemeinen betreffen die ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen alle Verbraucher und Endnutzer.

Die Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen durch Continental konzentrierte sich nicht auf Verbraucher oder Endnutzer mit besonderen Merkmalen und lieferte dementsprechend auch kein Verständnis über potenzielle spezifische negative Auswirkungen. Insbesondere die Bewertung der tatsächlichen und potenziellen negativen Auswirkungen durch Produkte, Systeme und Dienstleistungen von Continental für Fahrzeuge betrifft auf Basis des IRO-Assessments im Verständnis von Continental potenziell jeden Nutzer von Fahrzeugen weltweit als Endnutzer.

Die identifizierten wesentlichen Risiken in Bezug auf Auswirkungen und Abhängigkeiten von Verbrauchern und/oder Endnutzern betreffen alle Verbraucher und/oder Endnutzer.



## Managementansätze für Verbraucher und Endnutzer

### Technische und produktbezogene Compliance

Technische Compliance bedeutet, dass alle Produkte (System, Hardware, Software und/oder Dienstleistungen) die an sie gestellten Vorgaben einhalten und den geltenden verbindlichen Produktanforderungen entsprechen. Verpflichtungen zu technischer Compliance sind in der Regel in gesetzlichen technischen Vorschriften, externen Normen (national/international), geltenden internen Regeln und vertraglich vereinbarten technischen Kundenanforderungen sowie in den extern kommunizierten Selbstverpflichtungen von Continental enthalten.

Hauptziel des Managementansatzes von Continental für die technische und produktbezogene Compliance ist es, die technische Compliance unserer Produkte, einschließlich Systemen, Hardware, Software und/oder Dienstleistungen, zu gewährleisten. Hierfür werden fünf Kategorien der technischen Compliance betrachtet: Produktsicherheit, Produktkonformität, Umweltkonformität von Produkten, Cybersicherheit von Produkten und Datenschutz sowie geistiges Eigentum. Gleichzeitig zielt der Managementansatz darauf ab, Continental und unsere Mitarbeitenden vor möglichen negativen Konsequenzen und Risiken zu schützen, die eine Abweichung von der technischen Compliance mit sich bringen kann.

Um die technische Compliance in allen fünf Kategorien zu gewährleisten, hat Continental ein Technisches Compliance-Managementsystem (tCMS) als verbindliches Regelwerk in das Managementsystem von Continental integriert.

Der Managementansatz umfasst den Continental-Konzern weltweit sowie den gesamten Produktlebenszyklus und alle damit verbundenen Funktionen. Er umfasst dadurch auch alle Produkte und Dienstleistungen von Continental und damit indirekt alle Verbraucher und Endnutzer dieser Produkte und Dienstleistungen.

Die Governance und die Verantwortlichkeiten von Continental für technische Compliance folgen einem Ansatz mit drei Linien. Innerhalb der ersten Linie liegt die Verantwortung für die Umsetzung bei den operativen Funktionen auf der Ebene der Unternehmensbereiche, Geschäftsfelder, Rechtseinheiten, Werke und sonstigen Standorte. Diese operativen Funktionen umfassen u. a. Forschung und Entwicklung (F&E), Engineering, Vertrieb, Einkauf, Fertigung, Kundendienst und Marketing. In zweiter Linie werden das Governance-Regelwerk und die operative Aufsicht von technischen Compliance-Funktionen und -Rollen (z. B. innerhalb von Qualität, Intellectual Property und F&E) ausgeübt. Die unabhängige interne Revision ist die dritte Linie. Der Managementansatz wird vom Vorstand überwacht. Jede Linie führt spezifische Aufgaben aus, hat ausdrückliche Zuständigkeiten und ist verschiedenen Bereichen innerhalb der Organisation zugeordnet. Die Unabhängigkeit als zentrale Anforderung wird zwischen den einzelnen Linien durch eine organisatorische Trennung gewährleistet.

Das tCMS innerhalb von Continental umfasst eine Vielzahl von Prozessen, die die technische Compliance (tC) betreffen:

- › tC-Fallmanagement, das sich mit dem Management von tC-Problemen befasst, die auftreten, wenn sich das Produkt im Feld, d. h. schon in der Nutzung, befindet oder nicht mehr unter der Managementkontrolle von Continental steht. Es umfasst die Erkennung von tC-Problemen, ihre Erstbewertung, Analyse, Mitigation von Problemen, Verhinderung eines erneuten Auftretens, das Schließen von Problemfällen, gewonnene Erkenntnisse (Lessons Learned) und ein Audit nach Abschluss der Arbeiten.
- › tC-Clearing-Management, das sich mit dem Management von tC-Problemen befasst, die auftreten, bevor sich das Produkt im Feld befindet oder während es noch unter der Managementkontrolle von Continental steht.
- › Identifizierung und Umsetzung von tC-Verpflichtungen als ein definierter Prozess zur Identifizierung unserer technischen Compliance-Verpflichtungen, d. h. verbindlicher Anforderungen an die Produkte und Dienstleistungen von Continental, und die Bereitstellung dieser Anforderungen in nachvollziehbarer Form zur Umsetzung.
- › tC-Risikomanagement zur Ermittlung von tC-Risiken und Sicherstellung ihres Managements und ihrer Überwachung während des gesamten Produktlebenszyklus.
- › tC-Business-Partner-Integrity-Management zur Sicherstellung der technischen Compliance von Lieferanten, anderer Drittanbieter sowie Minderheitsbeteiligungen der Continental einschließlich assoziierter Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen ohne Beherrschung, die Materialien oder Komponenten liefern, die in Continental-Produkte einfließen, und Anbietern von Waren und Dienstleistungen.
- › tCMS-Überwachung und -Berichtswesen, um sicherzustellen, dass das tCMS in angemessener Weise überwacht wird und dass tC-bezogene Informationen gesammelt, dokumentiert, kommuniziert und den relevanten Interessenträgern auf jeder Organisationsebene zur Verfügung gestellt werden.

Das tCMS wird in enger Zusammenarbeit zwischen dem Konzern, allen Unternehmensbereichen, Geschäftsfeldern, Segmenten, Funktionen und Regionen implementiert. Zentrale tCMS-Teams sorgen dafür, dass alle Kategorien und Aspekte abgedeckt und Synergien realisiert werden.

Die Kennzahlen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern „Abdeckungen von Qualitätsmanagementsystemen“ und „Neue Feldqualitätseignisse“ verfolgen die Bemühungen von Continental um die Einhaltung technischer und produktbezogener Compliance.

Der Vorstand von Continental wird im Rahmen des jährlich stattfindenden Reviewprozesses über den aktuellen Status des tCMS informiert und befindet über die Angemessenheit sowie Verbesserungspotenzial des Systems. Zudem ist das tCMS Bestandteil des übergeordneten internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des Compliance-Managementsystems von Continental.

Das tCMS ist in einem eigenen internen Regelwerk dokumentiert. Zusätzliche interne Regeln, die für die technische Compliance relevant sind, betreffen insbesondere spezifische Konstruktionsnormen und Prüfverfahren.

Das tCMS ist auf der Grundlage von Branchenstandards wie IDW PS 980 und ISO 37301 entwickelt worden und entspricht diesen. Die technischen Compliance-Standards von Continental konzentrieren sich auf die Einhaltung gesetzlicher technischer Vorschriften (Legal Technical Regulations, LTRs) und die anwendbaren nationalen und internationalen Standards (NIS) in Bezug auf Produktsicherheit, Produktkonformität, umweltbezogene Produkthanforderungen, Produkt Cybersicherheit und Datenschutz. Darüber hinaus berücksichtigen die Standards auch vertraglich vereinbarte technische Kundenanforderungen im Hinblick auf für unsere Kunden relevante gesetzliche technische Vorschriften, geltende externe Normen und deren interne Regeln als verbindliche Produktanforderungen. Dazu gehören beispielsweise eine spezifische Produktzertifizierung und Material- oder Emissionsgrenzwerte, die sich auf das gesamte System, z. B. ein komplettes Fahrzeug, beziehen.

Im Umfeld der technischen Compliance werden die Interessen der Stakeholder größtenteils indirekt durch die umfassenden regulatorischen und normativen Vorgaben abgedeckt. Dies umfasst auch die Interessen von Verbrauchern und Endnutzern. Die wichtigsten direkten Stakeholder sind Kunden und Behörden. Ein enger Dialog mit diesen Stakeholdern ist ein Kernelement des Managementansatzes.

Continental kommuniziert ihren Managementansatz extern und intern. Die zuständigen Mitarbeitenden werden in technischer Compliance geschult und es gibt zahlreiche weitere Kommunikationsformate zur Förderung des Managementansatzes (wie z. B. Open Calls).

### Sichere Mobilität

Continental strebt nach maximaler Sicherheit in der Mobilität mit technologischen Lösungen, deren Ambition null Verkehrsunfälle und Verkehrstote sind. Dieser Anspruch ist tief in der Unternehmenskultur verwurzelt und spiegelt sich in der breiten Produktpalette sicherheitsrelevanter Produkte (z. B. Bremsen, Sensoren, Fahrerassistenzsysteme, Reifen) wider. Der Fokus des Managementansatzes von Continental in Bezug auf sichere Mobilität ist daher die Erfüllung dieses Anspruchs, die Minderung der damit verbundenen Risiken und die Förderung des profitablen Geschäfts mit sicherheitsrelevanten Produkten.

Generell deckt der Managementansatz das gesamte Portfolio von Continental ab, ist aber speziell auf die sicherheitsrelevanten Produkte ausgerichtet. Er konzentriert sich nicht auf eine bestimmte Gruppe, sondern umfasst alle Gruppen von Verbrauchern oder Endnutzern.

Bei sicherheitsrelevanten Produkten handelt es sich beispielsweise um folgende Produkte:

- › Effiziente Bremssysteme sind unerlässlich für die Steuerung der Fahrzeugbewegung, vorausschauende, präventive Sicherheitsfunktionen, sichere Infrastrukturlösungen und fortschrittliche Fahrerassistenzsysteme.
- › Reifen sind der einzige Kontaktpunkt zwischen einem Fahrzeug und der Straße. In einer kritischen Situation ist es der Reifen, der darüber entscheidet, ob das Fahrzeug rechtzeitig zum Stehen kommt oder in einer Kurve sicher auf Kurs bleibt. Die Performance eines Reifens hängt daher unmittelbar mit dem Bremsverhalten zusammen.
- › Darüber hinaus entwickelt und liefert unser Unternehmensbereich ContiTech eine Reihe von Dichtungs- und Federungskomponenten für hydraulische, pneumatische und elektronische Bremssysteme. Da sie in einem sicherheitsrelevanten System eingesetzt werden, sind sie für die Funktionssicherheit eines Fahrzeugs unerlässlich.

Die Handhabung und Anpassung des jeweiligen Portfolios werden vom jeweils verantwortlichen Geschäft gesteuert. Die Überwachung der Wirksamkeit des Portfoliomanagements erfolgt durch die Gremien der Unternehmensbereiche und den Vorstand, z. B. im Rahmen des Strategieprozesses. Das Management der wesentlichen Prozesse wird von den jeweiligen Abteilungen innerhalb der Geschäftsbereiche übernommen, z. B. Forschung und Entwicklung (F&E), Produktdesign, Lieferkettenmanagement, Einkauf, und von den Nachhaltigkeitsabteilungen unterstützt.

Die Prozesse zur Bewältigung der Chancen einer sicheren Mobilität innerhalb der Unternehmensbereiche von Continental sind insbesondere F&E-Aktivitäten, ein enger Dialog mit den Kunden, ein aktives Portfoliomanagement und Marktbeobachtung. Die Entwicklung und Einführung neuer Produkte für eine sichere Mobilität werden durch zunehmende Sicherheitsvorschriften vorangetrieben, z. B. durch die US-Bundessicherheitsstandards für Kraftfahrzeuge oder die Sicherheitsvorschriften der Europäischen Kommission. Neben der Sicherstellung der Einhaltung der stetig wachsenden Vorschriften erforscht und entwickelt Continental auch neue Produkte und Lösungen für eine sichere Mobilität. Zu den Produktentwicklungsprozessen gehören auch die Arbeit an der wirtschaftlichen Machbarkeit, der Marktreife, der Skalierung solcher Lösungen sowie die Zusammenarbeit mit Kunden, Lieferanten und anderen Institutionen (z. B. Universitäten).

Elemente des Managementansatzes sind in entsprechenden internen Regeln und Rahmenwerken kodifiziert.

Der Managementansatz zu sicherer Mobilität folgt nicht direkt externen Normen. Er ist allerdings eng verknüpft mit dem Managementansatz zur technischen und produktbezogenen Compliance.

Die relevanten Auswirkungen auf Endnutzer sowie Verbraucher im Kontext sicherer Mobilität (v. a. persönliche Sicherheit) stehen nicht in direktem Zusammenhang mit deren Menschenrechten, da sie positive Auswirkungen darstellen.

Folglich tritt Continental nicht mit Verbrauchern oder Endnutzern in Bezug auf Menschenrechte in Dialog.

Der Managementansatz orientiert sich entsprechend nicht an international anerkannten Menschenrechtsstandards.

Nichtsdestotrotz stehen die Hinweiskanäle von Continental, wie die Integrity Hotline, auch Verbrauchern und Endnutzern offen.

Die Interessen der Verbraucher und Endnutzer sind die wichtigsten Triebkräfte für den Managementansatz. Ihre Wünsche und Bedenken hinsichtlich persönlicher Sicherheit, Zuverlässigkeit des Fahrzeugs, Komfort und Bequemlichkeit oder Kosteneffizienz sind nicht nur für Continental, sondern auch für die Geschäftspartner von Continental relevant. Der Dialog mit den Verbrauchern und ihren Vertretern findet in verschiedenen Formaten statt, darunter regelmäßige Umfragen und Messen. Das Verständnis dieser Interessen hilft Continental, Produkte und Systeme zu entwickeln und zu vermarkten, die den Bedürfnissen und Erwartungen der Verbraucher und Endnutzer entsprechen.

Continental kommuniziert aktiv über sichere Mobilität in verschiedenen Formaten, auch im Stil der öffentlichen Interessenvertretung zur Verbesserung der sicheren Mobilität (z. B. über soziale Medien). Auch das interne Engagement umfasst eine Vielzahl von Formaten.

### **Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen**

Aufgrund der Rolle von Continental als Lieferant für andere Unternehmen sind direkte Prozesse für die Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern sowie deren Vertretern in Bezug auf tatsächliche und potenzielle Auswirkungen vor allem für den Ersatzmarkt von Reifen etabliert. Continental nutzt hauptsächlich Kundendienstzentren, die sich um Kundenanfragen im Zusammenhang mit Produkt- oder Servicethemen kümmern. Darüber hinaus ist für Hinweise zu Integritätsthemen die Integrity Hotline von Continental auch für Verbraucher und Endnutzer über unsere Internetseite, per Telefon oder E-Mail erreichbar.

Continental gewinnt Einblicke in die Sichtweise von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf tatsächliche oder potenzielle konkrete Auswirkungen durch direktes Feedback, z. B. über Kundendienstzentren. Darüber hinaus erhält Continental auch Feedback von ihren Geschäftspartnern über deren Endnutzer. Verbraucher und Endnutzer, die besonders anfällig für Auswirkungen oder marginalisiert sind (z. B. Kinder), sind kein spezifischer Schwerpunkt, wenn es darum geht, Einblicke in die Sichtweise der Verbraucher und Endnutzer zu gewinnen.

Die Kombination aus direkter und indirekter Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern führt zu einer Einbeziehung in verschiedenen Phasen des Produktlebenszyklus. Während die Interaktion im Ersatzmarkt und die indirekte Interaktion über die Kunden fortlaufend stattfindet, erfolgen ereignis- und vorfallbasierte Interaktionen naturgemäß nicht regelmäßig. Diese Einbeziehung sowie die Berücksichtigung der Sichtweisen von Verbrauchern und Endnutzern wird in den jeweiligen Managementansätzen, insbesondere in Bezug auf

technische und produktbezogene Compliance, beschrieben (z. B. hinsichtlich der Verantwortlichkeiten oder der Überwachung der Wirksamkeit), da es für diese Managementansätze u. a. über die damit verbundenen gesetzlichen Vorgaben einen relevanten Input darstellt.

### **Verfahren zur Abmilderung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können**

**Beschwerdekanäle für Verbraucher und Endnutzer**  
Continental's Prozesse und Kanäle zur Zusammenarbeit bei der Behebung negativer Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer sowie zur Äußerung von Bedenken sind hauptsächlich die Kundendienstzentren der Unternehmensbereiche sowie die Integrity Hotline von Continental.

Die Kundendienstzentren stellen spezifische Kanäle für Verbraucher und Endnutzer für jegliche produktbezogene Themen dar. Darüber hinaus stellt die Integrity Hotline einen zusätzlichen Kanal für integritätsbezogene Produktthemen dar, ist aber nicht dazu gedacht, Unzufriedenheit mit Produkten von Continental zu melden.

Auf die Erreichbarkeit der Integrity Hotline von Continental wird innerhalb der Geschäftsbeziehungen von Continental über unseren Verhaltenskodex für Geschäftspartner hingewiesen, der auch auf unserer Internetseite öffentlich zugänglich ist.

Die Verfolgung und Überwachung der gegenüber Kundendienstzentren aufgeworfenen Themen erfolgt direkt in den Kundendienstzentren und damit verbundenen Prozessen. Die Verfolgung und Überwachung der aufgeworfenen und behandelten integritätsbezogenen Produktthemen wurde im Prozess tC-Fallmanagement im Rahmen des Managementansatzes zu technischer und produktbezogener Compliance beschrieben. Weitere Informationen darüber, wie Continental die Effektivität der Integrity Hotline sicherstellt, finden sich im Kapitel Geschäftsverhalten und Unternehmensführung (ESRS G1) in diesem Nachhaltigkeitsbericht.

Continental bewertet nicht ausdrücklich die Kenntnis der Verbraucher oder Endnutzer über diese Kanäle und ihr Vertrauen in diese.

Weitere Informationen zum Schutz von Personen, die die Integrity Hotline von Continental nutzen, vor Vergeltungsmaßnahmen, finden sich auch in den Informationen zu Geschäftsverhalten und Unternehmensführung (ESRS G1) in diesem Nachhaltigkeitsbericht.

### **Abhilfemaßnahmen**

Der generelle Ansatz von Continental im Hinblick auf Abhilfemaßnahmen in Fällen erheblicher negativer Auswirkungen auf Verbraucher und/oder Endnutzer steht im Einklang mit den nationalen Vorschriften.

Bei einzelnen negativen produktbezogenen Vorfällen befolgt Continental die Vorschriften der jeweiligen nationalen Behörden und veranlasst, falls erforderlich, z. B. Rückrufe, entweder allein oder indirekt über Rückrufe von Kunden, die das Endprodukt auf den Markt bringen. Dazu können auch Abhilfemaßnahmen für Verbraucher

oder Endnutzer gehören. Die Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmen erfolgt im Rahmen des beschriebenen Managementansatzes zu technischer und produktbezogener Compliance.

## Ziele in Bezug auf Verbraucher und Endnutzer

Continental hat einen systematischen Prozess zur Festlegung von Zielen definiert. Im Hinblick auf Verbraucher und Endnutzer wurde beschlossen, die beschriebenen Managementansätze zu verfolgen und kein zeitgebundenes Nachhaltigkeitsziel festzulegen. Die Über-

wachung der Wirksamkeit und die Nachverfolgung des Fortschritts werden in den entsprechenden Managementansätzen und berichteten Kennzahlen beschrieben.

## Kernmaßnahmen zur Zielerreichung

Nach Ansicht von Continental beziehen sich zu berichtende Kernmaßnahmen direkt auf entsprechende Ziele, sofern vorhanden. Dieser Definition folgend hat Continental daher über die beschriebenen

Managementansätze hinaus keine Kernmaßnahmen für Verbraucher und Endnutzer definiert.

## Kennzahlen in Bezug auf Verbraucher und Endnutzer

Abdeckung von Qualitätsmanagementsystemen	2024
Zertifizierungen für Qualitätsmanagementsysteme (ISO 9001 oder vergleichbar)	
Abdeckungsgrad Beschäftigte (zum 31.12.), in %	85

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Gezählt werden die Mitarbeitenden des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag sowie andere Beschäftigte zum 31.12.2024. Praktikanten und Auszubildende sind nicht berücksichtigt.
- Berücksichtigt werden gültige Zertifikate, abgeschlossene Rezertifizierungen und laufende Rezertifizierungen, wenn das Erreichen der Rezertifizierung als sehr wahrscheinlich eingestuft wird.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Der geringe Teil von Mitarbeitenden, die nicht zugeordnet werden konnten, wird als nicht abgedeckt betrachtet. Die Kennzahl errechnet sich aus dem Verhältnis der eigenen Belegschaft, die an einem zertifizierten Standort arbeitet, zu der Gesamtzahl der eigenen Belegschaft von Continental.
- Die Kennzahl ist unternehmensspezifisch.

Neue Feldqualitätsereignisse	2024
Anzahl neuer Feldqualitätsereignisse (zum 31.12.)	17

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Ein Feldqualitätsereignis wird als eine risikominimierende Maßnahme definiert, die von Continental, einem Kunden und/oder einer Behörde aufgrund eines sicherheitsrelevanten Mangels und/oder der Nichteinhaltung von Vorschriften eingeleitet wird.
- Da das entsprechende Produkt meist schon in der Nutzung durch Endkunden ist, wird im Fachjargon davon gesprochen, dass es bereits „im Feld“ ist.
- Die Kennzahl ist unternehmensspezifisch.

# Nachhaltigkeitsbericht – Informationen zur Governance

## Geschäftsverhalten und Unternehmensführung (ESRS G1)

### Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Continentals Geschäftsverhalten und Unternehmensführung

Continental hat ihre potenziellen und tatsächlichen negativen und positiven Auswirkungen sowie Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Nachhaltigkeit gemäß den regulatorischen Anforderungen und wie im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) beschrieben bewertet. Die allgemeinen Angaben umfassen einen Überblick über die Bewertung aller ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities, IROs) inklusive der betrachteten Zeithorizonte.

In dieser IRO-Bewertung (IRO-Assessment) wurden die folgenden wesentlichen potenziellen negativen Auswirkungen und Risiken im Zusammenhang mit Geschäftsverhalten und Unternehmensführung ermittelt. Sie wurden zum leichteren Verständnis und für bessere Lesbarkeit in IRO-Cluster gruppiert. Die Beschreibungen der negativen Auswirkungen und Risiken erfolgen aus einer so genannten Brutto-Perspektive, welche, methodisch bedingt, die Mitigation durch die im jeweiligen IRO-Cluster beschriebenen Managementansätze von Continental nicht berücksichtigt. Anhand dieser Perspektive wird ermittelt, wo angemessene Managementansätze relevant sind und entsprechend berichtet werden muss.

Die Beschreibungen der IROs sind jeweils für sich abgeschlossen zu betrachten, wodurch es zu Wiederholungen kommen kann.

- › Continental ist in bestimmten Märkten und Geschäftsaktivitäten tätig, in denen individuelle oder nicht individuelle Vorfälle im Zusammenhang mit mutmaßlichem oder tatsächlichem rechtswidrigem Verhalten im Bereich des Kartellrechts auftreten können, was signifikante negative Auswirkungen auf Märkte, Gesellschaften oder Einzelpersonen haben kann, sofern diese nicht angemessen verhindert oder reduziert werden. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 72)
- › Continental ist in bestimmten Märkten und Geschäftsaktivitäten tätig, in denen Vorfälle mit signifikanten negativen Auswirkungen auf Hinweisgeber auftreten könnten, sofern diese nicht angemessen verhindert oder kein hinlänglicher Schutz gewährleistet werden kann. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 73)
- › Continental ist in bestimmten Märkten und Geschäftsaktivitäten tätig, in denen individuelle oder nicht individuelle Vorfälle im Zusammenhang mit mutmaßlichem oder tatsächlichem rechtswidrigem Verhalten hinsichtlich Korruption, Bestechung, Betrug oder anderen Geschäftsethiken auftreten können, was signifikante negative Auswirkungen auf Märkte, Gesellschaften oder Einzelpersonen haben kann, sofern diese nicht angemessen verhindert oder reduziert werden. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Auswirkung 74)
- › Continental ist in bestimmten Märkten und Branchen tätig, in denen Vorfälle im Zusammenhang mit dem Geschäftsverhalten auftreten können (z. B. Korruption und Bestechung, Betrug, Kartellrecht, Schutz von Hinweisgebern, Geldwäsche oder sonstige Geschäftsethik). Wenn im schlimmsten Fall Sorgfaltsprozesse von Continental versagen und damit verbundene schwerwiegende Verstöße auftreten würden, können Continental Sanktionen mit kritischen Straf- und Bußgeldzahlungen oder sogar vorübergehende Unterbrechungen des jeweiligen Geschäftsbetriebs drohen. (siehe ESRS 2, IRO-Tabelle, Risiko 75)

## Managementansätze zu Geschäftsverhalten und Unternehmensführung

### Geschäftsverhalten, Unternehmensführung und Unternehmenskultur

Die Unternehmenskultur sowie die Compliance-Kultur von Continental dienen als Grundlage für unseren Managementansatz in Bezug auf Geschäftsverhalten, Unternehmensführung und Unternehmenskultur. Dieser wird maßgeblich von der Einstellung und dem Verhalten des Managements von Continental und dessen Umgang mit Compliance-Risiken beeinflusst. Um alle diesbezüglichen Aspekte abzudecken, hat Continental ein umfassendes Compliance-Managementsystem (CMS) eingeführt, das von einer Compliance-Organisation gesteuert und überwacht wird.

Das Compliance-Managementsystem von Continental konzentriert sich auf die folgenden Bereiche:

- **Geschäftsethik:** Einhaltung der Gesetze zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung, um ethisches Verhalten im Umgang mit Geschäftspartnern und Amtsträgern zu gewährleisten und ethisches Verhalten zu fördern.
- **Kartellrecht:** Einhaltung der geltenden Wettbewerbsgesetze, um einen freien und fairen Wettbewerb zu gewährleisten.
- **Bekämpfung von Geldwäsche:** Einhaltung der geltenden Gesetze und Vorschriften zur Bekämpfung von Geldwäsche und der Finanzierung von Terrorismus.
- **Einhaltung von Datenschutz:** Einhaltung aller geltenden internationalen und nationalen Datenschutzvorschriften für personenbezogene und nicht personenbezogene Daten.

Das Compliance-Managementsystem von Continental umfasst den gesamten Konzern und damit alle Gesellschaften, in denen Continental Managementkontrolle ausübt.

Die Verantwortung für die Umsetzung der Compliance liegt in der sogenannten ersten Linie (in Anlehnung an das Drei-Linien-Modell des Institute of Internal Auditors) bei der Geschäftsführung der jeweiligen Gesellschaften von Continental und bei allen Mitarbeitenden. Die Verantwortung für das Governance-Regelwerk des Systems liegt beim Chief Compliance Officer (CCO), der vom Vorstand ernannt wird und als zweite Linie fungiert. Der CCO betreibt eine Compliance-Organisation mit mehreren Abteilungen, die direkt dem CCO berichten. Sie besteht aus dedizierten Fachabteilungen sowie aus regionalen Compliance-Abteilungen, die in erster Linie die Unternehmensbereiche und Geschäftsfelder des Konzerns beraten. Ein internes Netzwerk von Compliance-Koordinatoren in den Ländern, in denen Continental vertreten ist, unterstützt die Compliance-Abteilung bei der Verteilung von Informationen. Sie unterstützen zudem zentrale Aktivitäten und geben gleichzeitig Rückmeldung über relevante lokale Vorschriften und Anforderungen. Die dritte Linie wird von der internen Revision vertreten, die die Angemessenheit und Wirksamkeit des Compliance-Managementsystems auf unabhängige Weise bewertet. Der Vorstand trägt die Gesamtverantwortung für die Compliance und übt die Aufsicht über das Compliance-Managementsystem aus.

Interne Compliance-Kontrollen, die auf das Risikoprofil der jeweiligen Gesellschaft abgestimmt sind, werden lokal umgesetzt und sind mit dem GRC-System von Continental abgestimmt, insbesondere mit dem Konzernweiten internen Kontrollprozess, der eine dedizierte Methodik beinhaltet.

Zusätzlich zu den Verantwortlichkeiten innerhalb der Organisation übt der Aufsichtsrat die weitere Aufsicht über das Compliance-Management des Unternehmens aus.

Alle Vorstandsmitglieder von Continental verfügen über ausreichende Expertise hinsichtlich Geschäftsverhalten und Unternehmensführung. Innerhalb des Vorstands ist das Vorstandsmitglied für Group Finance and Controlling, Integrität und Recht, für die Governance im Zusammenhang mit Geschäftsverhalten und Unternehmensführung verantwortlich. Dieses Vorstandsmitglied verfügt entsprechend über besondere Expertise. Weiterführende Informationen zur Expertise der Vorstandsmitglieder sind in der Anlage zur Geschäftsordnung des Vorstands sowie in den Lebensläufen der einzelnen Vorstandsmitglieder auf unserer Internetseite in der Rubrik Unternehmen/Corporate Governance/Vorstand offengelegt.

Darüber hinaus verfügt der Aufsichtsrat über eine ausgeprägte und langjährige Expertise im Zusammenhang mit Geschäftsverhalten und Unternehmensführung. Weiterführende Informationen zur Expertise der einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats sind in der Qualifikationsmatrix in der Erklärung zur Unternehmensführung in diesem Geschäftsbericht aufgeführt.

Die Compliance-Organisation führt verschiedene risikobasierte Prozesse aus, um kontinuierlich die angemessene Gestaltung und operative Wirksamkeit des CMS zu gewährleisten – zentral sowie lokal für die Gesellschaften.

Die Compliance-Organisation führt in Zusammenarbeit mit den auf Basis einer internen initialen Risikobewertung identifizierten relevanten Gesellschaften regelmäßig einen Prozess zur Identifizierung und Bewertung von Risiken durch, um die individuellen Risiken der jeweiligen Gesellschaften zu überprüfen.

Die Compliance-Organisation überprüft regelmäßig ihre Regeln, um die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften und die Konsistenz mit anderen Konzernregeln sicherzustellen.

Die Compliance-Organisation führt regelmäßig Stichprobenkontrollen der lokal implementierten internen Compliance-Kontrollen durch und leitet bei Abweichungen Abhilfemaßnahmen ein.

Darüber hinaus führt die interne Revision Schwerpunktprüfungen des Compliance-Managementsystems von Continental durch und berücksichtigt Compliance-Risiken bei ihren allgemeinen Prüfungen nach eigenem Ermessen. Darüber hinaus prüft die Compliance-Organisation die CMS-Prozesse, um Risiken und Ineffizienzen des Systems festzustellen, zu analysieren und abzustellen.

Die Prozesse des Compliance-Managementsystems unterstützen das Unternehmen hinsichtlich des regelkonformen Verhaltens der Mitarbeitenden von Continental in den Geschäftsprozessen.

Die in Bezug auf Korruption und Bestechung am stärksten gefährdeten Funktionen innerhalb von Continental sind typischerweise Abteilungen mit Kontakten zu Dritten wie Einkauf, Vertrieb, Personalwesen, Finanzen und Public Affairs.

Ein wichtiger Bestandteil des Compliance-Programms von Continental ist die Möglichkeit für Hinweisgeber (Whistleblower), ihre Bedenken und Beschwerden zu melden. Ein Whistleblower kann jeder Akteur einer Interessengruppe von Continental sein, z. B. ein Mitarbeiter der eigenen Belegschaft von Continental, ein Mitarbeiter in der Wertschöpfungskette, ein Mitglied einer betroffenen Gemeinschaft, ein Verbraucher oder ein Endnutzer. Der Whistleblowing-Prozess wird durch eine spezielle interne Regel gesteuert, die - in einem durchgängigen Prozess - die Rollen und Verantwortlichkeiten entlang der Prozessschritte Meldung, Meldungsbearbeitung und -begründung, Untersuchung und Sanktionierung festlegt - immer im Einklang mit dem deutschen Hinweisgeberschutzgesetz und den einschlägigen internationalen Rechtsvorschriften.

Diese Regel zum Whistleblowing definiert zudem einen Prozess, um (potenzielle) Compliance-Fälle entgegenzunehmen sowie zeitnah, unabhängig und objektiv zu bearbeiten, zu prüfen, zu untersuchen und Maßnahmen einzuleiten, insbesondere in Bezug auf:

- › Manipulation der (Finanz-)Buchhaltung,
- › Wettbewerbs-/Kartellrecht,
- › Faires und ethisches Verhalten, Interessenkonflikte,
- › Korruption/Bestechung,
- › Diskriminierung, Belästigung, psychische Gewalt,
- › Umweltrechte,
- › Export- und Importkontrolle inkl. Sanktionen,
- › Menschenrechte,
- › Schutz von Informationen und Geschäftsgeheimnissen,
- › Beeinträchtigung des Whistleblower-Systems, z. B. Vergeltungsmaßnahmen gegen Whistleblower, Verletzung der Vertraulichkeit oder der Meldepflicht,
- › Sicherheit in der Informationstechnologie (IT)/Cyberkriminalität,
- › Arbeitsrechte einschließlich individueller und kollektiver Rechte,
- › Marktmanipulation inkl. Insider-Handel,
- › Missbrauch von Firmeneigentum/Dienstleistungen und Diebstahl,
- › Geldwäsche/Terrorismusfinanzierung,
- › Schutz von personenbezogenen Daten,
- › Körperliche Gewalt,
- › Sabotage und Vandalismus,
- › Terrorismus, Extremismus, organisierte Kriminalität,
- › Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit,
- › Sexuelle Belästigung,
- › Steuershinterziehung/-betrug,
- › Technische Compliance (produktbezogene Compliance),
- › (Digitaler) Betrug, Unterschlagung und andere Formen der Bereicherung.

Whistleblowern bietet Continental drei Whistleblowing-Kanäle an: Eine Integrity Hotline mit internationalen und lokalen Telefonnummern, eine Integrity Plattform (Online-Formular) sowie eine Integrity-E-Mail-Adresse. Diese Kanäle bieten vertrauliche und anonyme Berichtsmöglichkeiten für (potenzielle) Compliance-Fälle.

Diese Fälle werden von einem dedizierten Team von Fallmanagern innerhalb der Compliance-Organisation geprüft, die Fälle an die interne Revision zur Untersuchung weiterleiten, wenn eine Meldung begründet werden kann. Weitere Informationen zu den einzelnen Schritten des Prozesses finden sich weiter unten im Abschnitt Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung.

Der zugrunde liegende Prozess ist ebenfalls in einer internen Regel definiert und auch in Form eines komprimierten und zugänglichen Dokuments „Verfahrensregeln“ öffentlich zugänglich. Zusätzlich wird eine webbasierte Basisschulung zum Thema Whistleblowing als Pflichtschulung für festangestellte Mitarbeiter angeboten. Darüber hinaus werden die Mitarbeiter regelmäßig über die Möglichkeiten zum Whistleblowing informiert, u. a. durch spezielle Poster, die in den Niederlassungen von Continental aufgehängt werden.

In Übereinstimmung mit der Richtlinie (EU) 2019/1937 definieren der Verhaltenskodex von Continental sowie eine spezielle interne Regel zum Thema Whistleblowing, dass Vergeltungsmaßnahmen gegen Whistleblower nicht toleriert werden und unter Strafe stehen. Vergeltungsmaßnahmen gegen Hinweisgeber wie Kündigung, Setzen auf eine schwarze Liste, Degradierung, Verweigerung von Überstunden oder Beförderung, Disziplinarmaßnahmen, Verweigerung von Vergünstigungen, Nicht(wieder-)Einstellung und Einschüchterung sind ein schwerwiegendes Vergehen und werden als solches behandelt.

Es steht den Mitarbeitern frei, Fälle von (potenziellem) Fehlverhalten auch ihren Vorgesetzten, den Personalabteilungen und anderen Funktionen zu melden. Diese Personen oder Funktionen sind jedoch keine Meldestellen im Sinne des deutschen Hinweisgeberschutzgesetzes, so dass Vertraulichkeit, Anonymität und der Verzicht auf Vergeltungsmaßnahmen usw. nicht vollständig gewährleistet werden können.

Um die Unternehmenskultur, das gewünschte Verhalten der Mitarbeiter und das Selbstverständnis des Continental-Konzerns zu fördern und weiterzuentwickeln, hat Continental eine klare Vision und Mission sowie vier grundlegende Unternehmenswerte entwickelt, die die Wurzeln unserer Unternehmenskultur bilden. Darüber hinaus tragen zwei interne Grundsätze zu unserer Unternehmenskultur bei: unsere Nachhaltigkeitsambition und der verbindliche Verhaltenskodex für alle Mitarbeiter von Continental.

Zur Bewertung der Unternehmenskultur hat Continental den OUR-BASICS-Live-Index „Nachhaltiges Engagement“ sowie den OUR-BASICS-Live-Index „Wahrgenommene Integrität“ entwickelt, der den wahrgenommenen Zustand der Compliance-Kultur bewertet. Beide Indizes werden auf Basis der jährlichen Mitarbeiterbefragung OUR BASICS Live berechnet (weiterführende Informationen finden sich auch im Kapitel Eigene Belegschaft (ESRS S1) in diesem Nachhaltigkeitsbericht).

Das Compliance-Managementsystem von Continental basiert auf einer Reihe von Regeln. Ein Hauptelement des Compliance-Programms von Continental ist die Erstellung und Kommunikation von Regeln in den Rule-Governance-Prozess von Continental eingebettet, der eine zentral genutzte Regelmanagement-Anwendung einschließlich der relevanten Prozesse verwendet.

Das Compliance-Managementsystem von Continental basiert auf dem IDW Prüfungsstandard 980 für Compliance-Managementsysteme des Instituts der Wirtschaftsprüfer in Deutschland e. V. (IDW).

Der Managementansatz von Continental im Zusammenhang mit Geschäftsverhalten, Unternehmensführung und Unternehmenskultur berücksichtigt die Interessen verschiedener Interessengruppen wie Mitarbeitende, Aktionäre, Kunden und Whistleblower.

Die Kommunikation von Informationen, die für das CMS relevant sind, wird von der Compliance-Organisation gesteuert, um die Integritätskultur im Allgemeinen sowie Compliance-Bereiche und -Themen im Besonderen zu fördern. Beispielsweise fördert eine regelmäßige Serie „Fall des Quartals“ die Sensibilität für Compliance-Themen durch ein zugängliches und leicht verständliches „True Crime“-Format. Offene Aufrufe, Intranet-Artikel, Workshops und Beiträge in relevanten internen Kanälen konzentrieren sich auf die jeweiligen Themen. Darüber hinaus umfasst das Compliance-Managementsystem mehrere obligatorische allgemeine sowie spezifische webbasierte und Präsenzs Schulungen für die verschiedenen Zielgruppen in den jeweiligen Unternehmensbereichen oder Funktionen.

Ein umfassendes Schulungskonzept gewährleistet Basisschulungen für alle Festangestellten von Continental in den genannten Compliance-Bereichen sowie risikobasierte Aufbau- und Vertiefungstrainings für themen- und zielgruppenspezifische Inhalte. Der Schulungsplan sieht grundlegende Basisschulungen zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption vor. Diese werden jährlich abgehalten und sind für alle Festangestellten obligatorisch. Siehe auch die entsprechende Kennzahl „Trainingsprogramme zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung“.

### **Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung**

Continental hat ihre Integrity Hotline als Hauptsystem zum Melden, Verhindern und Aufdecken von unethischem und gesetzeswidrigem Verhalten, einschließlich Korruption und Bestechung, eingerichtet. Das Melden solcher Bedenken ist ein wichtiger Beitrag zur Aufdeckung und Verhinderung von Fehlverhalten. Continental duldet keine Vergeltungsmaßnahmen gegen Whistleblower.

Die Verfahren zur Vorbeugung, Aufdeckung und Behandlung von Anschuldigungen bezüglich Korruption und Bestechung oder entsprechenden Vorfällen sind in den beschriebenen Managementansätzen zu Geschäftsverhalten, Unternehmensführung und Unternehmenskultur enthalten.

Im Falle einer Meldung entscheidet eine unabhängige Untersuchungseinheit der internen Revision nach eigenem Ermessen über die Durchführung der Untersuchung innerhalb der Konzernregel für Whistleblowing und interne Untersuchungen.

Für alle Untersuchungen gilt der Grundsatz „Kenntnis nur, wenn nötig“. Nach diesem Grundsatz dürfen Informationen nur an solche Personen weitergegeben oder diesen zugänglich gemacht werden, die Anschuldigungen entgegennehmen, Fälle verwalten, Untersuchungen durchführen, Sanktionen festlegen oder eine dieser Tätigkeiten unterstützen, oder wenn Continental ein berechtigtes Interesse hat, andere Abteilungen zu informieren (z. B. bei Rechtsstreitigkeiten), sofern dies erforderlich ist. Insbesondere bleibt die Identität des Whistleblowers und der beschuldigten Person vertraulich und wird gegenüber Unbeteiligten nicht offengelegt, es sei denn, die Untersuchung, entgegenstehende (Datenschutz-)Gesetze und Vorschriften und/oder Gerichtsverfahren erfordern dies.

Für jeden untersuchten Fall erstellt die Untersuchungseinheit einen Bericht und bewertet den Fall nach eigenem Ermessen. Nach Fertigstellung eines Berichtsentwurfs sendet die Untersuchungseinheit den Bericht zur Überprüfung und Qualitätssicherung an das Compliance-Fallmanagement (als Teil der Compliance-Organisation). Die in dem Bericht enthaltenen Empfehlungen werden von der jeweiligen Untersuchungseinheit festgelegt und verfolgt sowie von der Geschäftsleitung umgesetzt.

Das Compliance-Fallmanagement legt dem Chief Compliance Officer und dem Leiter der internen Revision vierteljährlich einen Bericht über laufende und abgeschlossene Untersuchungen vor. Ist kurzfristig von einer hohen Auswirkung auf Continental auszugehen, meldet das Compliance-Fallmanagement den Sachverhalt unverzüglich an den Chief Compliance Officer.

Der Chief Compliance Officer und der Leiter der internen Revision berichten regelmäßig an den Vorstand sowie an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Sollte sich ein Vorwurf gegen ein Mitglied der Geschäftsleitung erhärten, wird der Bericht nicht an den Vorstand, sondern an den Vorsitzenden des Prüfungsausschusses des Aufsichtsrats weitergeleitet.

Im Allgemeinen ist die Kommunikation über Korruption und Bestechung Teil des übergreifenden Managementansatzes zu Geschäftsverhalten, Unternehmensführung und Unternehmenskultur. Darüber hinaus stehen alle internen Konzernregeln auf der Continental-Plattform für interne Regeln im Intranet zur Verfügung und sind für jeden Mitarbeitenden mit Computerzugang zugänglich. Webbasierte und Präsenzs Schulungen stellen sicher, dass der Regelinhalt den Adressaten in praktischen Begriffen erklärt wird, einschließlich Beispielen und Fallstudien.



Das Continental-Schulungsprogramm zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung stützt sich hauptsächlich auf webbasierte Schulungen, die über eine spezielle Lernplattform abgehalten werden. Dabei werden grundlegende Prinzipien und Regeln zu diesem Thema vermittelt und Fallstudien zur Selbstkontrolle des richtigen Verständnisses der Lerninhalte bereitgestellt. Die Schulung ist für alle Festangestellten obligatorisch. Durch persönliche Schulungen, die sich auf spezielle, vertiefte Inhalte konzentrieren, werden ausgewählte Funktionen (z. B. Einkauf und Vertrieb) in relevanten Aspekten des Geschäftsverhalten und Unternehmensführung geschult.

Der Vorstand und der Aufsichtsrat werden vom Chief Compliance Officer regelmäßig über aktuelle Entwicklungen im Bereich Compliance (Bekämpfung von Korruption/Bestechung) informiert. Diese Updates enthalten, falls erforderlich, Aktualisierungen neuer gesetzlicher Vorschriften und dienen somit der Fortbildung. Darüber hinaus erhält der Vorstand die gleichen Compliance-Schulungen wie alle anderen Festangestellten.

## Ziele in Bezug auf Geschäftsverhalten und Unternehmensführung

Continental hat einen systematischen Prozess zur Festlegung von Zielen definiert. Im Hinblick auf Geschäftsverhalten und Unternehmensführung wurde beschlossen, die beschriebenen Managementansätze zu verfolgen und kein zeitgebundenes Nachhaltigkeitsziel

festzulegen. Die Überwachung der Wirksamkeit und die Nachverfolgung des Fortschritts werden in den entsprechenden Managementansätzen und berichteten Kennzahlen beschrieben.

## Kernmaßnahmen zur Zielerreichung

Nach Ansicht von Continental beziehen sich zu berichtende Kernmaßnahmen direkt auf entsprechende Ziele, sofern vorhanden. Dieser Definition folgend hat Continental daher über die beschriebenen

Managementansätze hinaus keine Kernmaßnahmen in Bezug auf Geschäftsverhalten und Unternehmensführung definiert.

## Kennzahlen zu Geschäftsverhalten und Unternehmensführung

OUR-BASICS-Live-Index „Wahrgenommene Integrität“	2024
OUR-BASICS-Live-Index „Wahrgenommene Integrität“, in %	79

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- OUR-BASICS-Live-Index „Wahrgenommene Integrität“ wird als die Zustimmung der Mitarbeitenden zu Fragen des Themenbereichs „Wahrgenommene Integrität“ in der Mitarbeiterbefragung OUR BASICS Live definiert.
- Die Umfrage basiert auf einer repräsentativen Zufallsstichprobe über alle Continental Standorte weltweit.
- Die Kennzahl ist unternehmensspezifisch.

Verurteilungen wegen Korruption und Bestechung	2024
Anzahl der Verurteilungen wegen Korruption und Bestechung	0

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Berücksichtigt werden die Verurteilungen von Continental oder Verurteilungen im Zusammenhang mit Continental, von denen Continental nachweislich Kenntnis hat.
- Berücksichtigt werden die Verurteilungen, für die im Berichtsjahr eine gerichtliche Entscheidung in erster Instanz ergangen ist.
- Die Definitionen von Korruption und Bestechung richten sich nach den geltenden nationalen Gesetzen.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften.

Trainingsprogramme zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung	2024
Gefährdete Funktionen, die von Trainingsprogrammen zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung abgedeckt werden (zum 31.12.), in %	100

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Gezählt werden die Mitarbeitenden des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag per 31.12.2024. Praktikanten, Auszubildende und Leiharbeiter sind nicht berücksichtigt.
- Eine gefährdete Funktion ist ein Fachbereich, in der die Mitarbeitenden hauptsächlich in administrativen Bereichen arbeiten und Gehälter beziehen.
- Die Trainingsprogramme zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung sind für die gefährdeten Funktionen obligatorisch.

Geldbußen zu Verurteilungen wegen Korruption und Bestechung	2024
Gesamtbetrag der Geldbußen für Verstöße gegen die Gesetze zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung, in Mio €	0

**Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:**

- Berücksichtigt werden die Verurteilungen, die als Strafmaß eine Geldbuße für den Continental-Konzern oder eine der Tochtergesellschaften nach sich ziehen.
- Berücksichtigt werden Geldbußen, die im Berichtsjahr ausgezahlt wurden.
- Die Definitionen von Korruptions- und Bestechungsbekämpfung richten sich nach den geltenden nationalen Gesetzen.
- Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften, die die Verurteilungen dokumentieren.
- Diesbezügliche Aufwendungen im Sinne der ESRS werden im Konzernabschluss in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten Sonstige Aufwendungen ausgewiesen.

Da im Berichtszeitraum keine Vorfälle vorgefallen sind, musste Continental keine Maßnahmen ergreifen, um Verstöße gegen die Verfahren und Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung zu beheben.

# Übersichten und Indexe gemäß ESRS 2

## Übersicht und Index der Pflichtangaben (Disclosure Requirements)

Angabepflicht	Kapitel/Abschnitt	Seite
<b>ESRS 2 – Allgemeine Angaben</b>		
BP-1 – Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärungen	Allgemeine Grundlagen für die Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts	97
BP-2 – Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen	Angaben aufgrund anderer Rechtsvorschriften zur Nachhaltigkeitsberichterstattung	97
GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	Governance	110-112
GOV-2 – Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen	Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten bei der unternehmerischen Aufsicht	112
GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	Nachhaltigkeitsbezogene Leistung in Anreizsystemen	116
GOV-4 – Erklärung zur Sorgfaltspflicht	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	115
GOV-5 – Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	Internes Kontrollsystem für Nachhaltigkeitsberichterstattung	117
SBM-1 – Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	113-114
SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger	Stakeholder und Einbindung von Stakeholdern	102
	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – Überblick	98; 101
	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – Details	104-107
	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf den Klimawandel	126-127
	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Umweltverschmutzung	146-147
	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf biologische Vielfalt und Ökosysteme	154
	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften	159
	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf die eigene Belegschaft	170-171
	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	189
	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf betroffene Gemeinschaften	195
	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Verbraucher und Endnutzer	199
	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Continentals Geschäftsverhalten und Unternehmensführung	205
	Verfahren zur Ermittlung und Bewertung wesentlicher IRO	99-101
IRO-1 – Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	Berücksichtigung von Interessen und Perspektiven der Stakeholder	102
	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – Details	104-105
IRO-2 – In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten	Identifizierung der offenzulegenden Informationen auf Basis des IRO-Assessments	104
	Übersichten und Indexe gemäß ESRS 2	211-219

Angabepflicht	Kapitel/Abschnitt	Seite
<b>ESRS E1 - Klimawandel</b>		
E1.GOV-3 - Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	Nachhaltigkeitsbezogene Leistung in Anreizsystemen	116
E1-1 - Übergangsplan für den Klimaschutz	Übergangsplan für den Klimaschutz	137
E1.SBM-3 - Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf den Klimawandel Resilienzanalyse	126-127 128
E1.IRO-1 - Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen	Besonderheiten des IRO-Assessments in Bezug auf Klimawandel	108
E1-2 - Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	Managementansätze zu Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel, Energieeffizienz und erneuerbaren Energien	129-132
E1-3 - Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten	Kernmaßnahmen zur Zielerreichung	135-136
E1-4 - Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	Ziele in Bezug auf Klimawandel	133-134
E1-5 - Energieverbrauch und Energiemix	Energieverbrauch und Energiemix	143-144
E1-6 - THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	Brutto Scope 1, 2, 3 und THG-Gesamtemissionen	139-143
E1-7 - Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO <sub>2</sub> -Zertifikate	Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO <sub>2</sub> -Zertifikate	145
E1-8 - Interne CO <sub>2</sub> -Bepreisung	Internes CO <sub>2</sub> -Preissystem	138
<b>ESRS E2 - Umweltverschmutzung</b>		
E2.IRO-1 - Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Besonderheiten des IRO-Assessments in Bezug auf Umweltverschmutzung	108
E2-1 - Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Managementansätze zur Vermeidung von Umweltverschmutzung	148-151
E2-2 - Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Kernmaßnahmen zur Zielerreichung	151
E2-3 - Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Ziele in Bezug auf Umweltverschmutzung	151
E2-5 - Besorgniserregende Stoffe und besonders besorgniserregende Stoffe	Besorgniserregende Stoffe und besonders besorgniserregende Stoffe	152-153
<b>ESRS E3 - Wasser und Meeresressourcen</b>		
E3.IRO-1 - Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Besonderheiten des IRO-Assessments in Bezug auf Wasser- und Meeresressourcen	109
<b>ESRS E4 - Biologische Vielfalt und Ökosysteme</b>		
E4-1 - Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell	Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in der Strategie und im Geschäftsmodell	158
E4.SBM 3 - Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Weitere Angaben zum IRO-Assessment in Bezug auf biologische Vielfalt und Ökosysteme	155
E4.IRO-1 - Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken, Abhängigkeiten und Chancen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Besonderheiten des IRO-Assessments in Bezug auf biologische Vielfalt und Ökosysteme	109
E4-2 - Konzepte im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Managementansätze für biologische Vielfalt und Ökosysteme	155-157
E4-3 - Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Kernmaßnahmen zur Zielerreichung	157
E4-4 - Ziele im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Ziele in Bezug auf biologische Vielfalt und Ökosysteme	157
<b>ESRS E5 - Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft</b>		
E5.IRO-1 - Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Besonderheiten des IRO-Assessments in Bezug auf Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften	109
E5-1 - Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Managementansätze für Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften	160-161

Angabepflicht	Kapitel/Abschnitt	Seite
E5-2 - Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Kernmaßnahmen zur Zielerreichung	163-164
E5-3 - Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Ziele in Bezug auf Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften	161-162
E5-4 - Ressourcenzuflüsse	Ressourcenzuflüsse	165-166
E5-5 - Ressourcenabflüsse	Ressourcenabflüsse	166-169
<b>ESRS S1 - Arbeitskräfte des Unternehmens</b>		
S1.SBM-2 - Interessen und Standpunkte der Interessenträger	Interessen und Perspektiven der Stakeholder in Bezug auf die eigene Belegschaft	103
S1.SBM-3 - Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Weitere Angaben zum IRO-Assessment in Bezug auf die eigene Belegschaft	172
S1-1 - Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens	Managementansätze für die eigene Belegschaft	173-179
S1-2 - Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	Verfahren zum Austausch mit der eigenen Belegschaft und der Arbeitnehmervertretung über Auswirkungen	179
S1-3 - Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können	Verfahren zur Abmilderung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die eigene Belegschaft Bedenken äußern kann	180
S1-4 - Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	Kernmaßnahmen zur Zielerreichung	181-182
S1-5 - Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Ziele in Bezug auf die eigene Belegschaft	181
S1-6 - Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens	Merkmale der Mitarbeitenden des Unternehmens	183-184
S1-8 - Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	Abdeckung durch Tarifverhandlungen und sozialer Dialog	184
S1-9 - Diversitätskennzahlen	Diversität	185
S1-10 - Angemessene Entlohnung	Angemessene Entlohnung	186
S1-14 - Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	Arbeitssicherheit und Gesundheit	186-187
S1-16 - Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	Vergütungskennzahlen	187
S1-17 - Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen auf die Menschenrechte	188
<b>ESRS S2 - Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette</b>		
S2.SBM-2 - Interessen und Standpunkte der Interessenträger	Interessen und Perspektiven der Stakeholder in Bezug auf die Arbeitnehmer in der Wertschöpfungskette	103
S2.SBM-3 Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Weitere Angaben zum IRO-Assessment in Bezug auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	190
S2-1 - Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	Managementansatz für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	191-192
S2-2 - Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen	192
S2-3 - Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können	Verfahren zur Abmilderung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können	192-193
S2-4 - Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und Ansätze	Kernmaßnahmen zur Zielerreichung	193
S2-5 - Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Ziele in Bezug auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	193

Angabepflicht	Kapitel/Abschnitt	Seite
<b>ESRS S3 - Betroffene Gemeinschaften</b>		
S3.SBM-2 - Interessen und Standpunkte der Interessenträger	Interessen und Perspektiven der Stakeholder in Bezug auf betroffene Gemeinschaften	103
S3.SBM-3 Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Weitere Angaben zum IRO-Assessment in Bezug auf betroffene Gemeinschaften	196
S3-1 - Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften	Managementansatz für betroffene Gemeinschaften	197
S3-2 - Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen	Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen	197
S3-3 - Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können	Verfahren zur Abmilderung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die betroffenen Gemeinschaften Bedenken äußern können	197-198
S3-4 - Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	Kernmaßnahmen zur Zielerreichung	198
S3-5 - Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Ziele in Bezug auf betroffene Gemeinschaften	198
<b>ESRS S4 - Verbraucher und Endnutzer</b>		
S4.SBM-2 - Interessen und Standpunkte der Interessenträger	Interessen und Perspektiven der Stakeholder in Bezug auf Verbraucher und Endnutzer	103
S4.SBM-3 - Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Weitere Angaben zum IRO-Assessment in Bezug auf Verbraucher und Endnutzer	200
S4-1 - Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern	Managementansätze für Verbraucher und Endnutzer	201-203
S4-2 - Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen	Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen	203
S4-3 - Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können	Verfahren zur Abmilderung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können	203-204
S4-4 - Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	Kernmaßnahmen zur Zielerreichung	204
S4-5 - Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Ziele in Bezug auf Verbraucher und Endnutzer	204
<b>ESRS G1 - Unternehmensführung</b>		
G1.GOV-1 - Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	Geschäftsverhalten, Unternehmensführung und Unternehmenskultur	206
G1.IRO-1 - Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	Besonderheiten des IRO-Assessments in Bezug auf Geschäftsverhalten und Unternehmensführung	109
G1-1 - Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung	Geschäftsverhalten, Unternehmensführung und Unternehmenskultur	206-208
G1-3 - Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	208-209
G1-4 - Fälle von Korruption oder Bestechung	Kennzahlen zu Geschäftsverhalten und Unternehmensführung	210

## Übersicht und Index der Datenpunkte in generellen und themenbezogenen Standards, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben

Die nachstehende Tabelle veranschaulicht die Datenpunkte im ESRS 2 und in den themenbezogenen ESRS, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben.

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnungsreferenz	EU-Klimagesetz-Referenz	Nachhaltigkeitsbericht von Continental Seite
ESRS 2 GOV-1 Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen Absatz 21 Buchstabe d	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		111
ESRS 2 GOV-1 Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind, Absatz 21 Buchstabe e			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		111
ESRS 2 GOV-4 Erklärung zur Sorgfaltspflicht Absatz 30	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 3				115
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen, Absatz 40 Buchstabe d Ziffer i	Indikator Nr. 4 Tabelle 1 in Anhang 1	Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Tabelle 1: Qualitative Angaben zu Umweltrisiken, und Tabelle 2: Qualitative Angaben zu sozialen Risiken	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		Nicht zutreffend – keine entsprechenden Aktivitäten bei Continental
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien, Absatz 40 Buchstabe d Ziffer ii	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 2		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		Nicht zutreffend – keine entsprechenden Aktivitäten bei Continental
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen, Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iii	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		Nicht zutreffend – keine entsprechenden Aktivitäten bei Continental
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak, Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iv			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		Nicht zutreffend – keine entsprechenden Aktivitäten bei Continental
ESRS E1-1 Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050, Absatz 14				Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1	137
ESRS E1-1 Unternehmen, die von den Paris-abgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind, Absatz 16 Buchstabe g		Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Buchstaben d bis g und Artikel 12 Absatz 2		137
ESRS E1-4 THG-Emissionsreduktionsziele, Absatz 34	Indikator Nr. 4 in Anhang 1 Tabelle 2	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 6		133-134
ESRS E1-5 Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen, aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren), Absatz 38	Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 1 und Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 2				143
ESRS E1-5 Energieverbrauch und Energiemix, Absatz 37	Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 1				143

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnungsreferenz	EU-Klimagesetz-Referenz	Nachhaltigkeitsbericht von Continental Seite
ESRS E1-5 Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren, Absätze 40 bis 43	Indikator Nr. 6 in Anhang 1 Tabelle 1				144
ESRS E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen, Absatz 44	Indikatoren Nr. 1 und 2 in Anhang 1 Tabelle 1	Artikel 449a: Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch - Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 5 Absatz 1, Artikel 6 und Artikel 8 Absatz 1		138-142
ESRS E1-6 Intensität der THG-Bruttoemissionen, Absätze 53 bis 55	Indikator Nr. 3 Tabelle 1 in Anhang 1	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch - Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 8 Absatz 1		143
ESRS E1-7 Entnahme von Treibhausgasen und CO <sub>2</sub> -Zertifikate, Absatz 56				Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1	145
ESRS E1-9 Risikoposition des Referenzwert-Portfolios gegenüber klimabezogenen physischen Risiken, Absatz 66			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		Schrittweise Einführung der Angabepflichten, daher keine Offenlegung im ersten Berichtsjahr
ESRS E1-9 Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischem Risiko, Absatz 66 Buchstabe a		Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absätze 46 und 47; Meldebogen 5: Anlagebuch - Physisches Risiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Risikopositionen mit physischem Risiko			Schrittweise Einführung der Angabepflichten, daher keine Offenlegung im ersten Berichtsjahr
ESRS E1-9 Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischem Risiko befinden, Absatz 66 Buchstabe c		Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absätze 46 und 47; Meldebogen 5: Anlagebuch - Physisches Risiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Risikopositionen mit physischem Risiko			Schrittweise Einführung der Angabepflichten, daher keine Offenlegung im ersten Berichtsjahr
ESRS E1-9 Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen, Absatz 67 Buchstabe c		Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absatz 34; Meldebogen 2: Anlagebuch - Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Durch Immobilien besicherte Darlehen - Energieeffizienz der Sicherheit			Schrittweise Einführung der Angabepflichten, daher keine Offenlegung im ersten Berichtsjahr
ESRS E1-9 Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen, Absatz 69			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Anhang II		Schrittweise Einführung der Angabepflichten, daher keine Offenlegung im ersten Berichtsjahr
ESRS E2-4 Menge jedes in Anhang II der E-PRTR-Verordnung (Europäisches Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister) aufgeführten Schadstoffs, der in Luft, Wasser und Boden emittiert wird, Absatz 28	Indikator Nr. 8 in Anhang 1 Tabelle 1, Indikator Nr. 2 in Anhang 1 Tabelle 2, Indikator Nr. 1 in Anhang 1 Tabelle 2, Indikator Nr. 3 in Anhang 1 Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E3-1 Wasser- und Meeresressourcen, Absatz 9	Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E3-1 Spezielles Konzept, Absatz 13	Indikator Nr. 8 in Anhang 1 Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E3-1 Nachhaltige Ozeane und Meere, Absatz 14	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 2				Nicht wesentlich



Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnungsreferenz	EU-Klimagesetz-Referenz	Nachhaltigkeitsbericht von Continental Seite
ESRS E3-4 Gesamtmenge des zurückgewonnenen und wiederverwendeten Wassers, Absatz 28 Buchstabe c	Indikator Nr. 6.2 in Anhang 1 Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E3-4 Gesamtwasserverbrauch in m <sup>3</sup> je Nettoerlös aus eigenen Tätigkeiten, Absatz 29	Indikator Nr. 6.1 in Anhang 1 Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS 2- SBM-3 – E4, Absatz 16 Buchstabe a Ziffer i	Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 1				155
ESRS 2- SBM-3 – E4, Absatz 16 Buchstabe b	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 2				155
ESRS 2- SBM-3 – E4, Absatz 16 Buchstabe c	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 2				155
ESRS E4-2 Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Landnutzung und Landwirtschaft, Absatz 24 Buchstabe b	Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 2				155
ESRS E4-2 Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Ozeane/Meere, Absatz 24 Buchstabe c	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 2				155
ESRS E4-2 Konzepte für die Bekämpfung der Entwaldung, Absatz 24 Buchstabe d	Indikator Nr. 15 in Anhang 1 Tabelle 2				155-156
ESRS E5-5 Nicht recycelte Abfälle, Absatz 37 Buchstabe d	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 2				169
ESRS E5-5 Gefährliche und radioaktive Abfälle, Absatz 39	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 1				169
ESRS 2 SBM3 – S1 Risiko von Zwangsarbeit, Absatz 14 Buchstabe f	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 3				172
ESRS 2 SBM3 – S1 Risiko von Kinderarbeit, Absatz 14 Buchstabe g	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 3				172
ESRS S1-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik, Absatz 20	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1				174
ESRS S1-1 Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden, Absatz 21			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		174
ESRS S1-1 Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels, Absatz 22	Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 3				173
ESRS S1-1 Konzept oder Managementsystem für die Verhütung von Arbeitsunfällen Absatz 23	Indikator Nr. 1 in Anhang 1 Tabelle 3				178-179
ESRS S1-3 Bearbeitung von Beschwerden, Absatz 32 Buchstabe c	Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 3				180
ESRS S1-14 Zahl der Todesfälle und Zahl und Quote der Arbeitsunfälle, Absatz 88 Buchstaben b und c	Indikator Nr. 2 in Anhang 1 Tabelle 3		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		186-187
ESRS S1-14 Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage, Absatz 88 Buchstabe e	Indikator Nr. 3 in Anhang 1 Tabelle 3				Schrittweise Einführung der Angabepflichten, daher keine Offenlegung im ersten Berichtsjahr

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnungsreferenz	EU-Klimagesetz-Referenz	Nachhaltigkeitsbericht von Continental Seite
ESRS S1-16 Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle, Absatz 97 Buchstabe a	Indikator Nr. 12 in Anhang I Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		187
ESRS S1-16 Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane, Absatz 97 Buchstabe b	Indikator Nr. 8 in Anhang I Tabelle 3				187
ESRS S1-17 Fälle von Diskriminierung, Absatz 103 Buchstabe a	Indikator Nr. 7 in Anhang I Tabelle 3				188
ESRS S1-17 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien, Absatz 104 Buchstabe a	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 1 und Indikator Nr. 14 in Anhang I Tabelle 3		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1		188
ESRS 2 SBM3 – S2 Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette, Absatz 11 Buchstabe b	Indikatoren Nr. 12 und 13 in Anhang I Tabelle 3				190
ESRS S2-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik Absatz 17	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1				191
ESRS S2-1 Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette, Absatz 18	Indikatoren Nr. 11 und 4 in Anhang 1 Tabelle 3				191
ESRS S2-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien, Absatz 19	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1		192
ESRS S2-1 Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden, Absatz 19			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		191-192
ESRS S2-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, Absatz 36	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3				193
ESRS S3-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik, Absatz 16	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1				197
ESRS S3-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Prinzipien der IAO oder der OECD-Leitlinien, Absatz 17	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1		197
ESRS S3-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten, Absatz 36	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3				198
ESRS S4-1 Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern, Absatz 16	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1				201-203
ESRS S4-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien, Absatz 17	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1		203

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnungsreferenz	EU-Klimagesetz-Referenz	Nachhaltigkeitsbericht von Continental Seite
ESRS S4-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten, Absatz 35	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3				204
ESRS G1-1 Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption Absatz 10 Buchstabe b	Indikator Nr. 15 in Anhang 1 Tabelle 3				Nicht wesentlich
ESRS G1-1 Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers), Absatz 10 Buchstabe d	Indikator Nr. 6 in Anhang 1 Tabelle 3				Nicht wesentlich
ESRS G1-4 Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften, Absatz 24 Buchstabe a	Indikator Nr. 17 in Anhang 1 Tabelle 3		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II)		210
ESRS G1-4 Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung, Absatz 24 Buchstabe b	Indikator Nr. 16 in Anhang 1 Tabelle 3				210

# Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers zum Nachhaltigkeitsbericht

## Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit in Bezug auf den Konzernnachhaltigkeitsbericht

An die Continental Aktiengesellschaft, Hannover

### Prüfungsurteil

Wir haben den im Abschnitt „Nachhaltigkeitsbericht“ des Konzernlageberichts, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, enthaltenen Konzernnachhaltigkeitsbericht der Continental Aktiengesellschaft, Hannover, (im Folgenden die „Gesellschaft“) für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 (im Folgenden der „Konzernnachhaltigkeitsbericht“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Der Konzernnachhaltigkeitsbericht wurde zur Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) und des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2020/852 sowie der §§ 289b bis 289e HGB und der §§ 315b bis 315c HGB an eine zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung aufgestellt.

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass der beigefügte Konzernnachhaltigkeitsbericht nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD und des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2020/852, des § 315c iVm. §§ 289c bis 289e HGB an eine zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt ist. Dieses Prüfungsurteil schließt ein, dass uns keine Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen,

- › dass der beigefügte Konzernnachhaltigkeitsbericht nicht in allen wesentlichen Belangen den Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (ESRS) entspricht, einschließlich dass der vom Unternehmen durchgeführte Prozess zur Identifizierung von Informationen, die in den Konzernnachhaltigkeitsbericht aufzunehmen sind (die Wesentlichkeitsanalyse), nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit der im Abschnitt „Verfahren zur Ermittlung und Bewertung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen“ des Konzernnachhaltigkeitsberichts aufgeführten Beschreibung steht, bzw.
- › dass die im Abschnitt „Angaben nach EU-Taxonomie-Verordnung (EU-Tax-VO)“ des Konzernnachhaltigkeitsberichts enthaltenen Angaben nicht in allen wesentlichen Belangen Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 entsprechen.

### Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) herausgegebenen International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): Assurance Engagements Other Than Audits or Reviews of Historical Financial Information durchgeführt.

Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterscheiden sich die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit in Art und zeitlicher Einteilung und sind weniger umfangreich. Folglich ist der erlangte Grad an Prüfungssicherheit erheblich niedriger als die Prüfungssicherheit, die bei Durchführung einer Prüfung mit hinreichender Prüfungssicherheit erlangt worden wäre.

Unsere Verantwortung nach ISAE 3000 (Revised) ist im Abschnitt „Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung des Konzernnachhaltigkeitsberichts“ weitergehend beschrieben.

Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

### Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernnachhaltigkeitsbericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernnachhaltigkeitsberichts in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD sowie den einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien und für die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung der internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernnachhaltigkeitsberichts in Übereinstimmung mit diesen Vorschriften zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen des Konzernnachhaltigkeitsberichts) oder Irrtümern ist.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter umfasst die Einrichtung und Aufrechterhaltung des Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse, die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung des Konzernnachhaltigkeitsberichts sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen und die Ermittlung von zukunftsorientierten Informationen zu einzelnen nachhaltigkeitsbezogenen Angaben.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Aufstellung des Konzernnachhaltigkeitsberichts.

### **Inhärente Grenzen bei der Aufstellung des Konzernnachhaltigkeitsberichts**

Die CSRD sowie die einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften enthalten Formulierungen und Begriffe, die erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch keine maßgebenden umfassenden Interpretationen veröffentlicht wurden. Demzufolge haben die gesetzlichen Vertreter in den Abschnitten „Allgemeine Angaben“ und „Angaben nach EU-Taxonomie-Verordnung“ des Konzernnachhaltigkeitsberichts ihre Auslegungen solcher Formulierungen und Begriffe angegeben. Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Vertretbarkeit dieser Auslegungen. Da solche Formulierungen und Begriffe unterschiedlich durch Regulatoren oder Gerichte ausgelegt werden können, ist die Gesetzmäßigkeit von Messungen oder Beurteilungen der Nachhaltigkeitssachverhalte auf Basis dieser Auslegungen unsicher.

Diese inhärenten Grenzen betreffen auch die Prüfung des Konzernnachhaltigkeitsberichts.

### **Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung des Konzernnachhaltigkeitsberichts**

Unsere Zielsetzung ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit darüber abzugeben, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass der Konzernnachhaltigkeitsbericht nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit der CSRD sowie den einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften sowie den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt worden ist sowie einen Prüfungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil zum Konzernnachhaltigkeitsbericht beinhaltet.

Im Rahmen einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit gemäß ISAE 3000 (Revised) üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- › erlangen wir ein Verständnis über den für die Aufstellung des Konzernnachhaltigkeitsberichts angewandten Prozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben im Konzernnachhaltigkeitsbericht.
- › identifizieren wir Angaben, bei denen die Entstehung einer wesentlichen falschen Darstellung aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern wahrscheinlich ist, planen und führen Prüfungshandlungen durch, um diese Angaben zu adressieren und eine das Prüfungsurteil unterstützende begrenzte Prüfungssicherheit zu erlangen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können. Außerdem ist das Risiko, eine wesentliche falsche Darstellung in Informationen aus der Wertschöpfungskette nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die nicht unter der Kontrolle des Unternehmens stehen (Informationen aus der Wertschöpfungskette), in der Regel höher als das Risiko, eine wesentliche Falschdarstellung in Informationen nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen,

die unter der Kontrolle des Unternehmens stehen, da sowohl die gesetzlichen Vertreter des Unternehmens als auch wir als Prüfer in der Regel Beschränkungen beim direkten Zugang zu den Quellen von Informationen aus der Wertschöpfungskette unterliegen.

- › würdigen wir die zukunftsorientierten Informationen, einschließlich der Angemessenheit der zugrunde liegenden Annahmen. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Informationen abweichen.

### **Zusammenfassung der vom Wirtschaftsprüfer durchgeführten Tätigkeiten**

Eine Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Nachweisen über die Nachhaltigkeitsinformationen. Art, zeitliche Einteilung und Umfang der ausgewählten Prüfungshandlungen liegen in unserem pflichtgemäßen Ermessen.

Bei der Durchführung unserer Prüfung mit begrenzter Sicherheit haben wir unter anderem:

- › die Eignung der von den gesetzlichen Vertretern im Konzernnachhaltigkeitsbericht dargestellten Kriterien insgesamt beurteilt.
- › die gesetzlichen Vertreter und relevante Mitarbeiter befragt, die in die Aufstellung des Konzernnachhaltigkeitsberichts einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben im Konzernnachhaltigkeitsbericht, sowie über die auf diesen Prozess bezogenen internen Kontrollen.
- › die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Methoden zur Aufstellung des Konzernnachhaltigkeitsberichts beurteilt.
- › die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern angegebenen geschätzten Werte und der damit zusammenhängenden Erläuterungen beurteilt. Wenn die gesetzlichen Vertreter in Übereinstimmung mit den ESRS die zu berichtenden Informationen über die Wertschöpfungskette für einen Fall schätzen, in dem die gesetzlichen Vertreter nicht in der Lage sind, die Informationen aus der Wertschöpfungskette trotz angemessener Anstrengungen einzuholen, ist unsere Prüfung darauf begrenzt zu beurteilen, ob die gesetzlichen Vertreter diese Schätzungen in Übereinstimmung mit den ESRS vorgenommen haben, und die Vertretbarkeit dieser Schätzungen zu beurteilen, aber nicht Informationen über die Wertschöpfungskette zu ermitteln, die die gesetzlichen Vertreter nicht einholen konnten.
- › analytische Prüfungshandlungen und Befragungen zu ausgewählten Informationen im Konzernnachhaltigkeitsbericht durchgeführt.
- › Standortbesuche durchgeführt.
- › die Darstellung der Informationen im Konzernnachhaltigkeitsbericht gewürdigt.

- › den Prozess zur Identifikation der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben im Konzernnachhaltigkeitsbericht gewürdigt.

**Verwendungsbeschränkung für den Vermerk**

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt wurde und der Vermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Somit ist der Vermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung, Sorgfaltspflicht oder Haftung.

Hannover, den 6. März 2025

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Arne Jacobi  
Wirtschaftsprüfer

Nicolette Behncke  
Wirtschaftsprüfer