

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.

Ausgewählte finanzwirtschaftliche Begriffe	38	Die Continental AG	
		Kurzfassung nach HGB	94
Unternehmensprofil	40	Sonstige Angaben	96
Konzernstruktur	40	Abhängigkeitsbericht	96
Konzernstrategie	43	Ergänzende Angaben und Erläuterungen	
Unternehmenssteuerung	46	gemäß § 289a und § 315a HGB	96
Forschung und Entwicklung	49	Vergütung des Vorstands	97
Nachhaltigkeit	51	Erklärung zur Unternehmensführung	
Mitarbeiter	52	nach § 289f HGB	98
Umwelt	56		
Gesellschaftliche Verantwortung	58		
		Risiko- und Chancenbericht	99
Wirtschaftsbericht	59	Risiko- und Chancenmanagement	
		und internes Kontrollsystem	99
Rahmenbedingungen	59	Wesentliche Risiken	101
Gesamtwirtschaftliche Entwicklung	59	Finanzrisiken	101
Entwicklung wesentlicher		Marktrisiken	102
Abnehmerbranchen	60	Operative Risiken	103
Entwicklung der Rohstoffmärkte	63	Rechtliche und umweltbezogene Risiken	105
Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage	65	Wesentliche Chancen	107
Ertragslage	66	Aussage zur Gesamtrisiko- und	
Finanzlage	72	Gesamtchancensituation	108
Vermögenslage	74		
Automotive Group	78		
Entwicklung der Division Chassis & Safety	79	Prognosebericht	109
Entwicklung der Division Powertrain	82	Künftige Rahmenbedingungen	109
Entwicklung der Division Interior	84	Prognose der gesamtwirtschaftlichen	
Rubber Group	87	Entwicklung	109
Entwicklung der Division Reifen	88	Prognose der Entwicklung wesentlicher	
Entwicklung der Division ContiTech	91	Abnehmerbranchen	110
		Ausblick des Continental-Konzerns	111

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 verbrieft. Sie können sich auf eine, mehrere 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.

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 gebunden sind.

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 Managementeinheiten 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 (z. B. Wertminderungen, Restrukturierungen, Veräußerungsgewinne und -verluste aus Abgängen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen), 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.

Finanzierungsleasing. Beim Finanzierungsleasing überträgt der Leasinggeber das Investitionsrisiko auf den Leasingnehmer. Der Leasinggeber trägt somit nur das Kreditrisiko und eventuell vereinbarte Dienstleistungen. Der Leasingnehmer ist wirtschaftlicher Eigentümer des Vermögenswerts. Kennzeichen solcher Verträge ist eine feste Grundmietzeit, innerhalb derer eine Kündigung durch den Leasingnehmer ausgeschlossen ist.

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 vor Akquisitionen. Der Free Cashflow vor Akquisitionen ist definiert als die Summe aus Mittelzufluss bzw. Mittelabfluss aus laufender Geschäftstätigkeit und Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit, bereinigt um den Anteilserwerb von Gesellschaften und Geschäftsbereichen. Der Free Cashflow vor Akquisitionen wird zur Beurteilung der finanziellen Leistungsfähigkeit herangezogen.

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. 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.

Operating Lease. Eine Form des Leasings, die der Miete weitgehend ähnlich ist. Die bilanzielle Zurechnung und Aktivierung des Leasingobjekts erfolgt beim Leasinggeber.

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.

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.

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. Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen sowie 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

Unsere Konzernstruktur ist auf nachhaltige Wertschaffung ausgerichtet.

Markt- und kundenorientierte Konzernstruktur

Gegründet als Continental-Caoutchouc- und Gutta-Percha Compagnie im Jahr 1871, ist die Continental Aktiengesellschaft (AG) mit Sitz in Hannover, Deutschland, heute die Muttergesellschaft des Continental-Konzerns. Neben der Continental AG umfasst der Continental-Konzern 527 Gesellschaften einschließlich nicht beherrschter Unternehmen. Das Continental-Team besteht aus 235.473 Mitarbeitern an insgesamt 554 Standorten in 61 Ländern. Dabei werden alle postalischen Adressen der von uns kontrollierten Gesellschaften als Standort definiert.

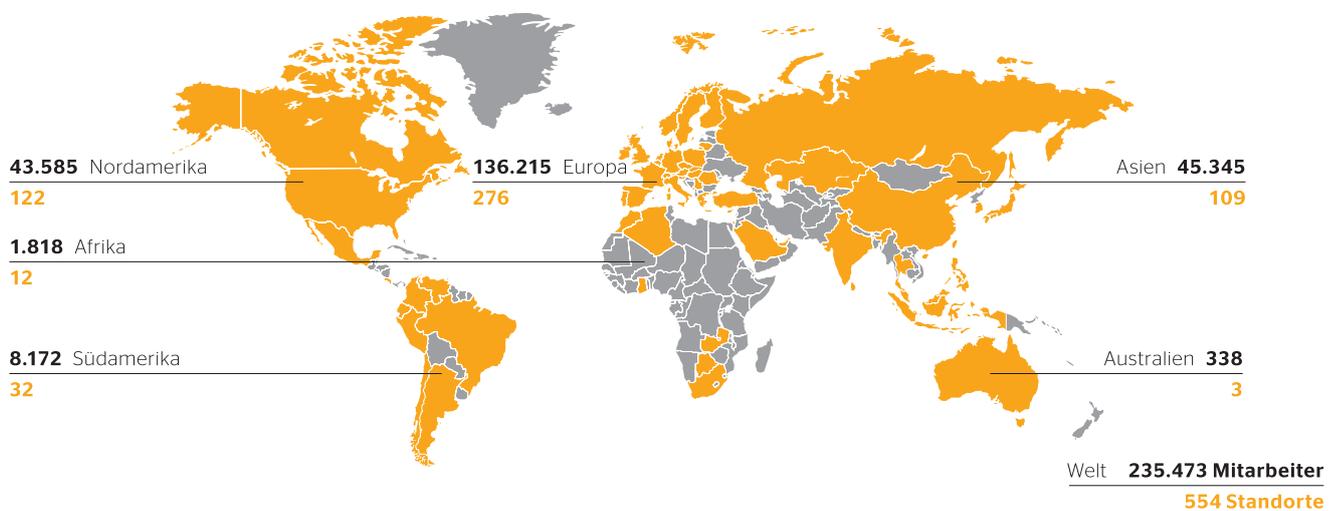
Der Vorstand der Continental AG trägt die Gesamtverantwortung für die Geschäftsleitung. Die Divisionen sind mit jeweils einem Vorstandsmitglied vertreten. Die Zentralbereiche werden – bis auf den Einkauf Konzern – durch den Vorstandsvorsitzenden, den Finanzvorstand und den Personalvorstand vertreten. Sie übernehmen die Funktionen, die divisionsübergreifend für die Steuerung des Konzerns notwendig sind. Dazu gehören insbesondere die Bereiche Finanzen, Controlling, Compliance, Recht und IT, Nachhaltigkeit sowie Qualität und Umwelt.

Die effektive und effiziente Zusammenarbeit von Divisionen, Geschäftsbereichen und Zentralbereichen ist in unserer „Balance of Cooperation“ geregelt. Sie definiert den Rahmen unseres Handelns über organisatorische, hierarchische und geografische Grenzen hinweg und fördert unsere Unternehmenskultur auf Grundlage unserer Unternehmenswerte Vertrauen, Verbundenheit, Freiheit und Gewinnermentalität.

Mit einem Anteil von 72% am Konzernumsatz stammen unsere Kunden in erster Linie aus der Automobilindustrie (Erstausrüstung), aus verschiedenen industriellen Schlüsselbranchen (z. B. Schienenverkehr, Maschinen-, Apparate- und Bergbau) sowie aus dem Endverbrauchermarkt. Wir liefern weltweit qualitativ hochwertige, innovative sowie etablierte Produkte, Systeme und Services. Markt- und Kundennähe sind für uns wesentliche Erfolgsfaktoren. Unsere globale Konzernstruktur basiert auf einer Balance aus dezentralen Strukturen und zentralen Funktionen. Dabei sind die zentralen Managementbereiche und die operativen Aufgaben eng aufeinander abgestimmt. So können wir flexibel und schnell auf Marktbedingungen sowie die Anforderungen unserer Kunden reagieren und sorgen dafür, dass der Continental-Konzern nachhaltig Wert schafft.

Der Konzern ist in die Automotive Group und die Rubber Group gegliedert. Diese umfassten im Berichtsjahr fünf Divisionen mit 29 Geschäftsbereichen. Produkte, Produktgruppen und Services bzw. bestimmte Regionen bilden die Grundlage für die Zuordnung zu einer Division und zu einem Geschäftsbereich. Unterschiede ergeben sich vorwiegend aus technologischen Produktanforderungen, Innovations- und Produktzyklen sowie der Rohstoffbasis und Produktionstechnologie. Weitere Faktoren sind Wirtschaftszyklen, Wettbewerbsstruktur und sich daraus ergebende Wachstumschancen. Divisionen und Geschäftsbereiche haben eine durchgängige Geschäftsverantwortung einschließlich der Ergebnisverantwortung.

554 Standorte in 61 Ländern



Konzernstruktur im Überblick

Continental-Konzern

Umsatz: 44,0 Mrd €; Mitarbeiter: 235.473

Automotive Group			Rubber Group	
Umsatz: 26,6 Mrd €; Mitarbeiter: 134.286			Umsatz: 17,5 Mrd €; Mitarbeiter: 100.749	
Chassis & Safety	Powertrain	Interior	Reifen	ContiTech
Umsatz: 9,8 Mrd € Mitarbeiter: 47.788	Umsatz: 7,7 Mrd € Mitarbeiter: 40.492	Umsatz: 9,3 Mrd € Mitarbeiter: 46.006	Umsatz: 11,3 Mrd € Mitarbeiter: 53.811	Umsatz: 6,2 Mrd € Mitarbeiter: 46.938

Automotive Group:

Die **Division Chassis & Safety** entwickelt, produziert und vertreibt intelligente Systeme zur Verbesserung der Fahrsicherheit und Fahrdynamik. Für die Division ist die Richtung klar: Die Zukunft der Mobilität führt zum automatisierten Fahren. Integrale aktive und passive Sicherheitstechnologien und Produkte zur Unterstützung der Fahrzeugdynamik sorgen für mehr Sicherheit und Komfort. Die Division Chassis & Safety gliedert sich in vier Geschäftsbereiche:

- > Advanced Driver Assistance Systems
- > Hydraulic Brake Systems
- > Passive Safety & Sensorics
- > Vehicle Dynamics.

In der **Division Powertrain** werden innovative und effiziente Systemlösungen rund um den Antriebsstrang von heute und morgen gebündelt. Unter dem Leitgedanken „Clean Power“ machen die Produkte das Autofahren umweltschonender und kosteneffizienter. Darüber hinaus steigern sie Komfort und Fahrspaß. Die Division umfasst fünf Geschäftsbereiche:

- > Engine Systems
- > Fuel & Exhaust Management
- > Hybrid Electric Vehicle
- > Sensors & Actuators
- > Transmission.

Die **Division Interior** ist auf das Informationsmanagement spezialisiert. Sie entwickelt und produziert Informations-, Kommunikations- und Vernetzungslösungen für Pkw und Nutzfahrzeuge. Damit wird das Steuern des komplexen Informationsflusses zwischen Fahrer, Fahrzeuginsassen und Fahrzeug sowie mobilen Endgeräten, anderen Fahrzeugen und der Außenwelt ermöglicht und optimiert. Hierfür arbeitet die Division auch branchenübergreifend mit führenden Unternehmen zusammen. Sie gliedert sich in fünf Geschäftsbereiche:

- > Body & Security
- > Commercial Vehicles & Aftermarket
- > Infotainment & Connectivity
- > Instrumentation & Driver HMI
- > Intelligent Transportation Systems.

Rubber Group:

Die **Division Reifen** steht für kurze Bremswege und hohen Grip, um maximale Sicherheit zu gewährleisten und durch minimierten Rollwiderstand den Kraftstoffverbrauch zu senken. Reifen sind die einzige Verbindung des Fahrzeugs mit der Fahrbahn. Sie müssen alle auftretenden Kräfte auf vier etwa postkartengroße Flächen auf die Straße bringen. In kritischen Situationen entscheidet das Technologieniveau der Reifen darüber, ob ein Fahrzeug rechtzeitig zum Stehen kommt oder bei Kurvenfahrten in der Spur bleibt. Der Umsatz der Division Reifen entfällt zu 29 % auf das Geschäft mit den Fahrzeugherstellern und zu 71 % auf das Ersatzgeschäft. Die Division gliedert sich in sechs Geschäftsbereiche:

- > Pkw-Reifen-Erstausrüstung
- > Pkw-Reifen-Ersatzgeschäft EMEA (Europa, Mittlerer Osten und Afrika)
- > Pkw-Reifen-Ersatzgeschäft The Americas (Nord-, Mittel- und Südamerika)
- > Pkw-Reifen-Ersatzgeschäft APAC (Asien und Pazifik-Region)
- > Nutzfahrzeugreifen
- > Zweiradreifen.

Die **Division ContiTech** entwickelt, produziert und vermarktet Funktionsteile, intelligente Komponenten und Systeme aus Kautschuk, Kunststoff, Metall und Gewebe für den Maschinen- und Anlagenbau, den Bergbau, die Agrarindustrie, die Automobilindustrie sowie weitere wichtige Industrien. Der Umsatz der Division ContiTech entfällt zu 51 % auf das Geschäft mit den Fahrzeugherstellern und zu 49 % auf das Geschäft mit anderen Industrien sowie auf das Ersatzgeschäft. Aufgrund einer Umorganisation mit dem Ziel, mehr Geschwindigkeit und Vernetzung in den Arbeitsprozessen zu erreichen, umfasst ContiTech seit Anfang 2018 sieben anstatt zuvor neun Geschäftsbereiche:

- > Air Spring Systems
- > Benecke-Hornschuch Surface Group
- > Conveyor Belt Group
- > Industrial Fluid Solutions
- > Mobile Fluid Systems
- > Power Transmission Group
- > Vibration Control.

Vernetzte Wertschöpfung

Forschung und Entwicklung (F&E) erfolgt an 78 Standorten, vorwiegend in Kundennähe, um flexibel auf unterschiedliche Kundenanforderungen und regionale Marktbedingungen reagieren zu können. Dies gilt vor allem für die dezentral angesiedelten F&E-Projekte der Automotive Group und der Division ContiTech. Für das Reifengeschäft sind die Produkthanforderungen weltweit überwiegend ähnlich. Sie werden entsprechend den jeweiligen Marktanforderungen angepasst. Vor diesem Hintergrund ist F&E in der Division Reifen weitgehend zentral strukturiert. Continental investiert jährlich rund 7% vom Umsatz in F&E. Weitere Erläuterungen dazu finden Sie im Kapitel Forschung und Entwicklung.

Continental verarbeitet eine Vielfalt an Rohstoffen und Vorprodukten. Das Einkaufsvolumen im Berichtsjahr lag bei insgesamt 29,6 Mrd €, wovon etwa 20,2 Mrd € auf Produktionsmaterialien entfielen. Die Automotive Group setzt hauptsächlich Stahl, Aluminium, Edelmetalle, Kupfer und Kunststoffe ein. Schwerpunkte im Einkauf von Material und Vorprodukten sind Elektronik und elektromechanische Komponenten, die im Konzern zusammen über 40% des

Einkaufsvolumens für Produktionsmaterial ausmachen. Rund ein Viertel entfällt auf mechanische Komponenten. Für die Rubber Group sind Naturkautschuke und ölbasierte Chemikalien, wie synthetische Kautschuke und Ruße, wichtige Rohstoffe. Deren Einkaufsvolumen beläuft sich zusammen auf rund ein Sechstel des Gesamtvolumens für Produktionsmaterial. Weitere Erläuterungen dazu finden Sie im Kapitel Wirtschaftsbericht im Abschnitt Entwicklung der Rohstoffmärkte.

Unserer Strategie entsprechend sind die Produktion und der Vertrieb in den Divisionen der Automotive Group und in der Division ContiTech regional flächendeckend organisiert. Unsere Reifenproduktion, bei der Skaleneffekte bedeutend sind, ist mit großen Standorten in den drei, hinsichtlich Produktion und Fahrzeugbestand, dominierenden Automobilmärkten Europa, USA und China vertreten. Niedrige Produktionskosten, gekoppelt mit großen Volumina oder mit regional hoher Wachstumsdynamik, sind wesentliche Erfolgsfaktoren. Der Vertrieb in der Division Reifen erfolgt weltweit über unser Händlernetz mit Reifenfach- und Franchisebetrieben sowie über den Reifenhandel allgemein.

Global vernetzte Wertschöpfung

F&E	Einkauf	Produktion	Vertrieb
Innovativ 3,1 Mrd € Aufwand	Vielfältig 29,6 Mrd € Volumen	Weltweit 233 Standorte	Vor Ort 44,0 Mrd € Umsatz

Konzernstrategie

Unsere Strategie umfasst sieben sich ergänzende Handlungsfelder.

Wir arbeiten kontinuierlich daran, unsere Management- und Arbeitsprozesse zu verbessern. Im Berichtsjahr haben wir damit begonnen, das Planungs- und Steuerungssystem Hoshin Kanri (japanisch für Planmanagement) im gesamten Unternehmen zu etablieren. Dabei geht es darum, das Handeln und Streben aller Mitarbeiter weltweit auf unsere gemeinsame Vision und unsere gemeinsamen Ziele auszurichten.

Auf diese Weise organisieren wir die Verzahnung und das Zusammenspiel unserer unterschiedlichen Zielebenen: die strategischen Ziele der Gesamtorganisation mit ihren zugehörigen Initiativen und Handlungsfeldern und die Ziele der jeweiligen organisatorischen Einheit. Die langfristige Orientierung für diesen Planungsprozess gibt uns dabei unsere Vision. Kurzfristig beschleunigen wir unsere Entwicklung mithilfe von drei entscheidenden Wachstumskräften in den Bereichen Kunden, Prozesse und Mitarbeiter.

Durch das Hoshin-Kanri-Planungssystem sind alle Führungskräfte und Mitarbeiter im gesamten Unternehmen – Gesellschaften und Geschäftsbereiche sowie Divisionen und Konzernfunktionen – in

einen systematischen, ineinandergreifenden Strategieprozess einbezogen. So bringen wir die Aktivitäten zur Zielerreichung der einzelnen Einheiten mit der Vision und unseren sieben strategischen Handlungsfeldern in Einklang. Eventuelle Widersprüche zur Vision und zu unseren sieben strategischen Handlungsfeldern zeigen wir dabei ebenso auf wie Gemeinsamkeiten und Chancen. Daraus leiten wir Maßnahmen ab. So richten wir die Arbeitsinhalte noch stärker an unseren strategischen Handlungsfeldern aus.

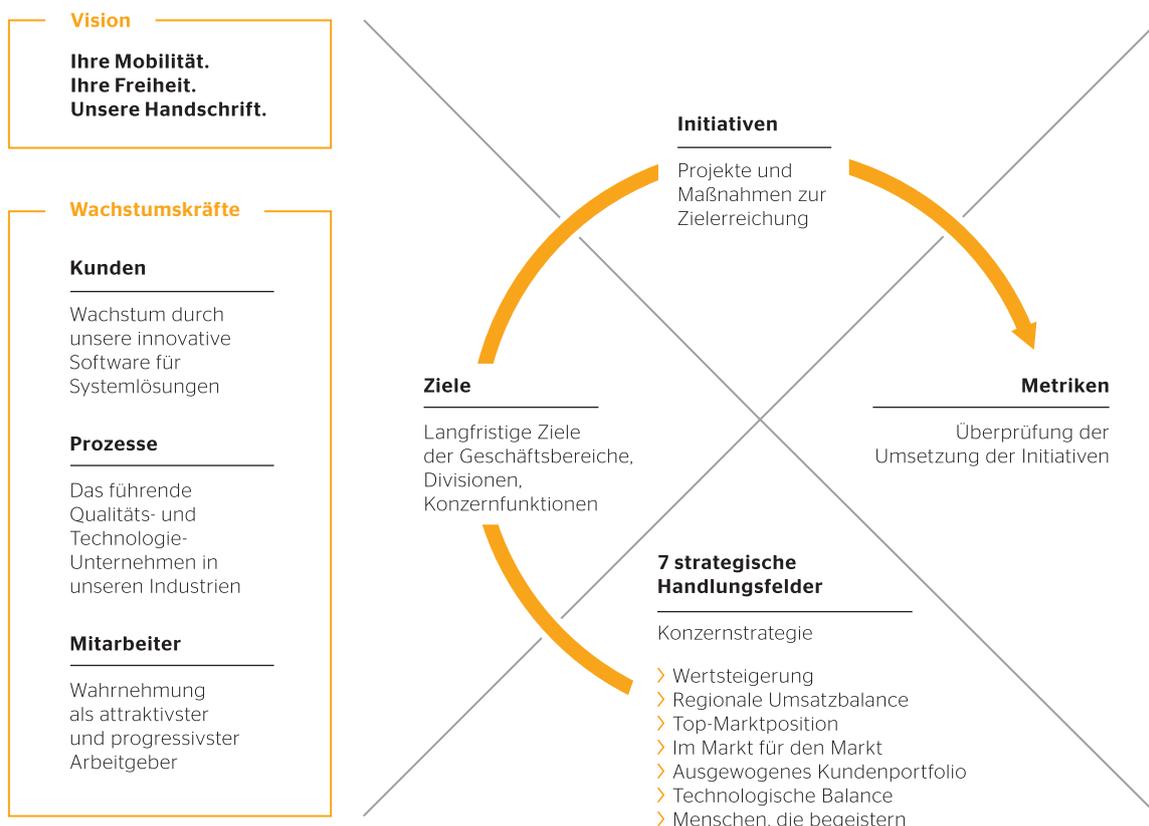
Sieben strategische Handlungsfelder zur nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts

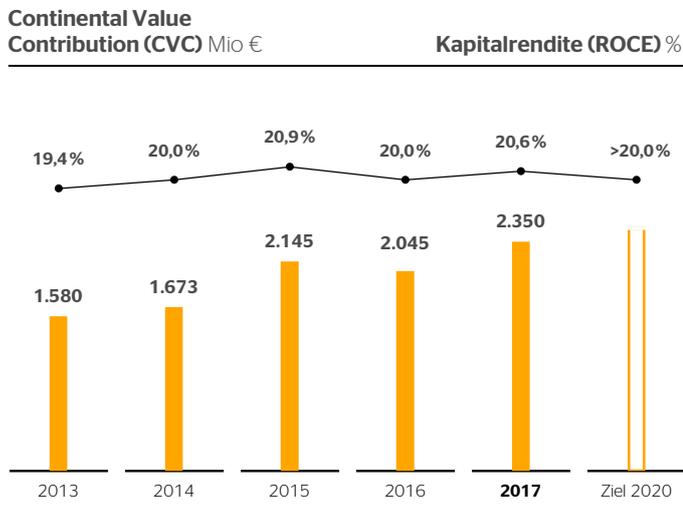
Unsere sieben strategischen Handlungsfelder ergänzen sich gegenseitig. Sie sind darauf ausgerichtet, nachhaltig Wert für alle Stakeholder zu schaffen und die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens zu sichern.

1. Wertsteigerung – dauerhafte Steigerung des Unternehmenswerts

Dauerhafte Steigerung des Unternehmenswerts heißt für uns nachhaltiger Erfolg unter Berücksichtigung der Kapitalkosten. Unsere Zielmarke liegt bei mindestens 20% Rendite auf das betrieblich gebundene Kapital. Dieses Ziel konnten wir 2017 wieder erreichen. Nach 20,0% im Jahr 2016 haben wir im Berichtsjahr 20,6% erzielt.

Hoshin-Kanri-Matrix





2. Regionale Umsatzbalance - weltweit ausgewogene Umsatzverteilung

Wir wollen eine weltweit ausgewogene regionale Umsatzverteilung erreichen. So werden wir unabhängiger von einzelnen regionalen Absatzmärkten sowie von Markt- und Konjunkturschwankungen. Um das zu erreichen, nutzen wir die Chancen, die sich auf den wachsenden Märkten in Asien und Nordamerika bieten, während wir unsere starke Marktposition in Europa festigen. Den Konzernumsatzanteil in den asiatischen Märkten wollen wir sukzessive auf 30% steigern. In China wollen wir in den nächsten Jahren überproportional wachsen, und in Nord- und Südamerika soll der Umsatzanteil von insgesamt mindestens 25% gehalten werden.

2017 erzielten wir einen Umsatzanteil in Asien von 22%. In Nord- und Südamerika lag der Umsatzanteil bei insgesamt 28%.

3. Top-Marktposition - unter den drei führenden Anbietern in allen relevanten Märkten

In den Bereichen Kundenorientierung, Qualität und Marktanteil wollen wir dauerhaft zu den drei weltweit führenden Anbietern gehören. So können wir unsere Zukunft aus einer führenden Position heraus planen und damit die technologische Entwicklung in einzelnen Branchen maßgeblich vorantreiben.

Gemessen am Umsatz in den jeweiligen Märkten zählen sowohl die Divisionen der Automotive Group als auch ContiTech mit dem überwiegenden Anteil der Produkte zu den führenden Anbietern. Im Reifengeschäft sind wir weltweit die Nummer vier, während wir in einzelnen Segmenten und Märkten auch hier Spitzenpositionen belegen.

4. Im Markt für den Markt - hoher Lokalisierungsgrad

Unser globales Geschäftsmodell fußt auf einem hohen Lokalisierungsgrad. Zahlreiche Produktanwendungen werden lokal entwickelt und produziert. So können wir den jeweiligen Marktbedingungen und Anforderungen unserer Kunden am besten gerecht werden. Mindestens acht von zehn Applikationsentwicklungen sollen vor Ort entstehen, ebenso hoch soll der lokale Produktionsanteil sein. Durch unsere weltweit arbeitende Entwicklung und Fertigung

können wir Lösungen und Produkte für hochwertige Fahrzeuge ebenso wie für erschwingliche Autos und maßgeschneiderte Industrieanwendungen anbieten. Gleichzeitig kaufen wir, soweit dies möglich und wirtschaftlich ist, lokal ein und vermarkten lokal.

In 38 von 61 Ländern, in denen wir vertreten sind, verfügen wir über Produktionsstätten. Auch 2017 haben wir unsere Fertigung in verschiedenen Divisionen erweitert: beispielsweise durch die Erhöhung der Produktionskapazität für Reifen in Portugal und den Start des Ausbaus der Reifenfertigung sowie ein neues Werk für beschichtete Gewebe in China. In Thailand hat die Errichtung eines Reifenwerks begonnen. Im Silicon Valley in den USA eröffneten wir ein Forschungs- und Entwicklungszentrum.

Wir arbeiten weiterhin daran, auch einen der asiatischen Hersteller zu unseren fünf größten Automobilkunden zählen zu können. Das wollen wir durch einen hohen Lokalisierungsgrad erreichen. Mittlerweile zählen zwei asiatische Hersteller zu unseren zehn größten Kunden.

5. Ausgewogenes Kundenportfolio - Balance zwischen Automobilbranche und anderen Industrien

Die Abhängigkeit von der Automobilkonjunktur soll durch ein ausgewogenes Kundenportfolio verringert werden. Dafür wollen wir das Geschäft in Branchen außerhalb der Automobilerüstung steigern, bei gleichzeitig weiterem Wachstum im Geschäft mit den Automobilherstellern. Mittel- bis langfristig wollen wir den Umsatzanteil mit Endverbrauchern und Industriekunden außerhalb der Automobilerüstung in Richtung 40% erhöhen.

Die Basis dafür bilden hauptsächlich unsere Divisionen Reifen und ContiTech. In zunehmendem Maße werden sich auch unsere Aktivitäten im Bereich der softwarebasierten Zusatzdienste für den Endverbrauchermarkt auswirken. Beispiele dafür sind das erweiterte Verkehrsmanagement, intelligente Bezahlssysteme, das Wartungsmanagement und neue Technologien, die über das Fahrzeug hinaus Anwendung finden.

Trotz unserer Bemühungen hat sich der Umsatzanteil mit Endverbrauchern und Industriekunden mit 28% im Wesentlichen stabil entwickelt. Grund dafür war im Berichtsjahr u.a. das überdurchschnittlich hohe Wachstum in unseren Automotive-Divisionen, das sieben Prozentpunkte über der globalen Fahrzeugproduktion lag.

6. Technologische Balance - Mix aus etablierten und Vorreitertechnologien

Unser Produktportfolio soll aus einem Mix profitabler sowie zukunftsfähiger etablierter Technologien und Vorreitertechnologien bestehen. In wachstumsstarken Märkten oder Marktsegmenten setzen und begleiten wir neue Trends und Standards. In unseren etablierten Kernmärkten stellen wir sicher, dass wir unsere Position als einer der führenden Automobilzulieferer und Industriepartner stetig weiterentwickeln. So können wir in allen Phasen der jeweiligen Produktlebenszyklen präsent und wettbewerbsfähig sein.

Neben Technologien zur Optimierung des Verbrennungsmotors entwickeln wir neue Technologien, die über begrenzte Zeiträume oder dauerhaft rein elektrisches Fahren ermöglichen.

Softwarebasierte Zusatz- und Mobilitätsdienste erweitern unser Portfolio bzw. ergänzen bestehende Produkte um Software-Services als Zusatzleistung und -nutzen für unsere Kunden.

Um die in Zeiten des digitalen Wandels essenzielle Innovationskraft und Agilität weiter zu stärken, haben wir im vergangenen Jahr ein spezielles Programm für die Zusammenarbeit mit Start-up-Unternehmen ins Leben gerufen. Dabei soll das Potenzial der Mitarbeiter sowie externer Start-ups weltweit genutzt werden. Es handelt sich um ein spezielles und ganzheitliches Programm mit einer separaten Gesellschaft, welche die Start-up-Welt mit Continental verbindet – die co-pace GmbH. Das Start-up-Programm umfasst drei Elemente. Im „Inkubator“ bekommen unsere Mitarbeiter die Möglichkeit, neue Geschäftskonzepte in einer Start-up-Umgebung zu entwickeln. Im „co-operation Program“ werden externe Start-ups mit Continental zusammengebracht, um Anwendungen prototypisch zu entwickeln und zu erproben. Das dritte Element bildet das „Corporate Venture Capital“, mit dem in ausgewählte Start-ups investiert wird.

7. Menschen, die begeistern – in einer Kultur, die inspiriert

Wir wollen eine inspirierende Führungskultur leben, in der es Spaß macht, vollen Einsatz zu zeigen und Spitzenleistungen zu erbringen. In allen Divisionen und Funktionen fördern wir eine Kultur des Vertrauens und der Eigenverantwortung. Eine offene Fehlerkultur soll als lernendes System gepflegt werden. Unsere Arbeitsbedingungen sollen es unseren Mitarbeitern leicht machen, sich auf Wesentliches zu konzentrieren sowie Arbeit und Privatleben in ein sinnvolles Gleichgewicht zu bringen. Mit unseren Mitarbeitern

stehen wir in regelmäßigem Austausch, beispielsweise durch unsere weltweiten Befragungen. Dabei geben unsere Mitarbeiter Auskunft zu ihrer allgemeinen Zufriedenheit, der Führungsqualität im Unternehmen und ihrer Einstellung zu Continental. Die Teilnahme ist freiwillig und anonym. In den vergangenen Jahren wurde die Befragung alle zwei bis drei Jahre weltweit mit allen Mitarbeitern durchgeführt. Seit 2017 erfolgt die Befragung jährlich mit jeweils einem repräsentativen Anteil der Belegschaft. So haben wir die Chance, Verbesserungspotenziale schneller zu erkennen und Änderungen schneller umzusetzen.

Im Berichtsjahr war ca. ein Viertel der Belegschaft aufgerufen, ihre Meinung zu 50 Fragen abzugeben. 74% dieser Mitarbeiter haben an der Befragung teilgenommen. Dabei sind u.a. folgende Ergebnisse herausgekommen: Besonders positiv ist nach wie vor die Loyalität der Mitarbeiter zum Unternehmen. 84% der Befragten sind stolz, bei Continental zu arbeiten; 86% stehen hinter unseren Unternehmenswerten Vertrauen, Verbundenheit, Freiheit und Gewinnermentalität. Gleichzeitig gaben 63% – ein Rückgang um sechs Prozentpunkte im Vergleich zur Befragung von 2015 – an, dass die Werte im Alltag gelebt werden. Dabei ist nach der Befragungssystematik zu berücksichtigen, dass eine neutrale Antwort als negatives Votum gewertet wird. Das Führungsverhalten wurde erfreulich bewertet. 84% der befragten Mitarbeiter stimmten zu, dass sie von ihren Vorgesetzten mit Respekt behandelt werden. Zwei Drittel der Befragten fühlen sich ermutigt, ihr Bestes zu geben und traditionelle Arbeitsweisen in Frage zu stellen.

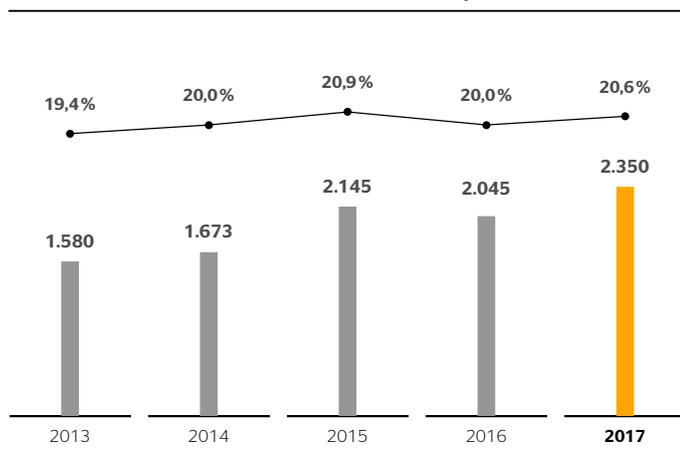
Unternehmenssteuerung

Die dauerhafte Steigerung des Unternehmenswerts ist das Kernelement unserer Strategie.

Wertmanagement

Wesentliche finanzielle Leistungsindikatoren für Continental sind die Entwicklung des Umsatzes, das betrieblich gebundene Kapital und die bereinigte EBIT-Marge sowie die Höhe der Investitionen und der Free Cashflow. Um die finanziellen Leistungsindikatoren auch für Steuerungszwecke einsetzen zu können und die Interdependenzen zwischen diesen Indikatoren abzubilden, verdichten wir diese im Rahmen eines Werttreibersystems zu Kennzahlen. Im Mittelpunkt unserer Unternehmensziele steht die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts jedes einzelnen Geschäftsbereichs. Dieses Ziel wird erreicht, wenn eine positive Rendite auf das im jeweiligen Geschäftsbereich betrieblich gebundene Kapital erzielt wird. Gleichzeitig muss diese Rendite dauerhaft über den Finanzierungskosten von Eigen- und Fremdkapital, die zur Anschaffung des betrieblichen Kapitals aufgewendet werden, liegen. Entscheidend ist dabei auch, 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 die durchschnittlichen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital, WACC). Die Kapitalkosten werden aus dem gewichteten Verhältnis von Eigen- zu Fremdkapitalkosten ermittelt.

Continental Value Contribution (CVC) Mio € **Kapitalrendite (ROCE)** %



- › Das EBIT wird aus dem laufenden Umsatzprozess ermittelt. Es ergibt sich als Saldo von Umsatz, sonstigen Erträgen und Aufwendungen zuzüglich Beteiligungsergebnis, aber vor Finanzergebnis und Ertragsteuern. Im Jahr 2017 lag das EBIT des Konzerns bei 4,6 Mrd €.
 - › Das betrieblich gebundene Kapital sind 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 2017 lagen die durchschnittlichen operativen Aktiva bei 22,2 Mrd €.
 - › Setzt man die beiden ermittelten Größen in Bezug zueinander, dann 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 Zeitrumbetrachtungen tragen wir über die Ermittlung des betrieblich gebundenen Kapitals als Durchschnittswert über die Quartalsstichtage Rechnung. Der ROCE lag im Jahr 2017 bei 20,6 % und damit wieder deutlich über den Kapitalkosten.
 - › 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 Alternativanlage zuzüglich Marktprämie, wobei das spezifische Risiko von Continental berücksichtigt wird. Die Grundlage zur Bestimmung der Fremdkapitalkosten bildet der gewichtete Fremdkapitalkostensatz, zu dem sich Continental verschuldet. Im mehrjährigen Durchschnitt betragen die Kapitalkosten für unser Unternehmen rund 10 %.

› Nur wenn die Kapitalrendite (ROCE) über den durchschnittlich gewichteten Kapitalkosten (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).

› Nachhaltig wird der Unternehmenswert nach unserer Definition erst dann gesteigert, wenn der CVC von Jahr zu Jahr einen positiven Wertzuwachs aufweist.

Kapitalrendite (ROCE) nach Divisionen (in %)	2017	2016
Chassis & Safety	19,9	13,1
Powertrain	13,2	12,5
Interior	14,9	12,6
Reifen	35,0	40,8
ContiTech	13,9	13,5
Continental-Konzern	20,6	20,0

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 Konzernfunktion 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 wird in den kommenden Jahren bei rund 7 % des Umsatzes liegen. Ausschlaggebend hierfür sind der kontinuierliche Anstieg des Auftragseingangs in der Automotive Group und die erfolgreiche Umsetzung der Vision 2025 im Reifenbereich, die einen Ausbau der Kapazitäten der Reifenproduktion, insbesondere in Nordamerika und Asien, vorsieht.

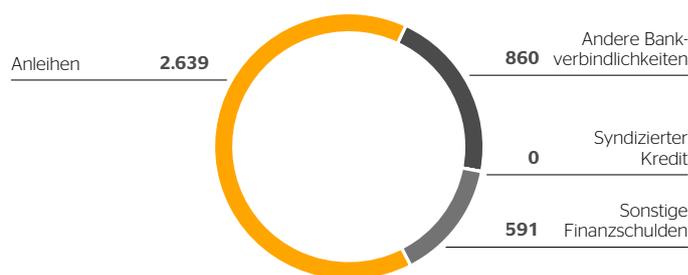
Unser Ziel ist es, den laufenden Investitionsbedarf aus dem operativen Cashflow zu finanzieren. Andere Investitionsvorhaben, wie z. B. Akquisitionen, sollen je nach Verschuldungsgrad und Liquiditätssituation mit einer ausgewogenen Mischung aus Eigen- und Fremdmitteln finanziert werden, um kontinuierlich eine Verbesserung im jeweiligen Kapitalmarktumfeld zu erreichen. Grundsätzlich haben wir das Ziel, dass sich das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu Eigenkapital (Gearing Ratio) in den kommenden Jahren weiter unter 20 % bewegen und 60 % nicht nachhaltig überschreiten soll. Sofern durch außergewöhnliche Finanzierungsanlässe oder besondere Marktgegebenheiten gerechtfertigt, kann diese Obergrenze unter bestimmten Voraussetzungen überschritten werden. Die Eigenkapitalquote soll 35 % übersteigen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr lag die Eigenkapitalquote bei 43,5 % und die Gearing Ratio bei 12,6 %.

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 2017 bestand der Mix aus Anleihen (65 %), syndiziertem Kredit (0 %), anderen Bankverbindlichkeiten (21 %) und sonstigen Finanzschulden (14 %), bezogen auf die Brutto-Finanzschulden in Höhe von 4.090,0 Mio €. Das zugesagte Volumen des syndizierten Kredits, der aus einer revolvingen Tranche besteht, beläuft sich unverändert auf 3,0 Mrd €. Die Tranche läuft bis April 2021. Der Finanzierungsmix wird sich nicht wesentlich verändern.

Der Konzern strebt grundsätzlich an, zum Bilanzstichtag 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 2017 lagen bei 1.726,7 Mio €. Es bestanden darüber hinaus zugesagte und nicht gezogene Kreditlinien in Höhe von 3.686,8 Mio €.

Zum 31. Dezember 2017 beliefen sich die Brutto-Finanzschulden auf 4.090,0 Mio €. Wesentliche Finanzierungsinstrumente sind der syndizierte Kredit mit einer revolvingen Kreditlinie im Volumen von 3,0 Mrd € und einer Laufzeit bis April 2021 sowie am Kapitalmarkt emittierte Anleihen.

Zusammensetzung der Brutto-Finanzschulden (4.090 Mio €)

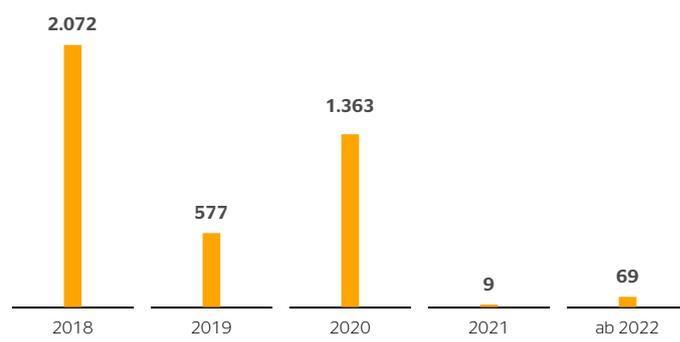


Zum 31. Dezember 2017 wurde die revolvingende Kreditlinie nicht in Anspruch genommen. Rund 63 % der Brutto-Finanzschulden werden zwischen Juli 2018 und September 2020 fällig und sind über den Kapitalmarkt in Form von Anleihen finanziert. Die Zinskupons variieren zwischen 0,0 % und 3,125 %. Die Rückzahlungsbeträge liegen bei 750,0 Mio € im Jahr 2018 sowie bei 500,0 Mio € im Jahr 2019. Im Jahr 2020 liegen sie bei 600,0 Mio € und 750,0 Mio €. Zum 31. Dezember 2017 bestanden neben den erwähnten Finanzierungsformen zusätzlich bilaterale Kreditlinien mit verschiedenen Kreditinstituten in Höhe von 1.556,5 Mio €. Neben Finanzierungsleasing gehören aktuell andere Instrumente wie Forderungsverkäufe und Commercial-Paper-Programme zu den Finanzierungsinstrumenten des Konzerns.

Laufzeitenprofil

Continental strebt grundsätzlich ein ausgewogenes Laufzeitenprofil ihrer Fälligkeiten an, um die im jeweiligen Jahr fällig werdenden Beträge möglichst aus dem Free Cashflow tilgen zu können. In den Jahren 2018 und 2019 stehen neben den kurzfristigen Fälligkeiten, die in aller Regel in das nächste Jahr weitergerollt werden, die Rückzahlungen der im Juli 2018 und Februar 2019 fälligen Anleihen über 750,0 Mio € und 500,0 Mio € an.

Fälligkeiten der Brutto-Finanzschulden (4.090 Mio €)



Continental-Kreditrating unverändert

Continental wurde im Berichtszeitraum von den drei Ratingagenturen Standard & Poor's, Fitch und Moody's eingestuft, die ihr jeweiliges Kreditrating für die Continental AG im Verlauf des Jahres 2017 unverändert beibehielten.

Kreditrating von Continental

	31.12.2017	31.12.2016
Standard & Poor's¹		
langfristig	BBB+	BBB+
kurzfristig	A-2	A-2
Ausblick	stable	stable
Fitch²		
langfristig	BBB+	BBB+
kurzfristig	F2	F2
Ausblick	stable	stable
Moody's³		
langfristig	Baa1	Baa1
kurzfristig	kein Rating	kein Rating
Ausblick	stable	stable

¹ Vertragsverhältnis seit 19. Mai 2000.

² Vertragsverhältnis seit 7. November 2013.

³ Kein Vertragsverhältnis seit 1. Februar 2014.

Forschung und Entwicklung

Unsere Kernthemen sind automatisiertes Fahren, Elektromobilität, Vernetzung, Digitalisierung und Urbanisierung.

Continental steht für Mobilität. Diese gestalten wir durch unsere Ideen und Lösungen für unsere Kunden in den verschiedensten Industrien mit. Die Aktivitäten im Bereich Forschung und Entwicklung (F&E) sind daher von hoher strategischer Relevanz. Unsere soziale Verantwortung behalten wir dabei im Blick. Alle Zukunftsfragen und Forschungsaktivitäten werden aus diesem Grund auch unter den Gesichtspunkten sicher, sauber und intelligent („safe, clean and intelligent“) betrachtet und definiert.

Bei der Entwicklung unserer Produkte, Systeme, Lösungen und Services setzen wir konsequent eine konzernweite Technologiestrategie um, die sich an unseren Kernthemen orientiert: automatisiertes Fahren, Elektromobilität, Vernetzung sowie Digitalisierung und die zunehmende Urbanisierung.

Das verantwortliche Steuerungsgremium für die Anpassung und Fortentwicklung der langfristig orientierten Technologiestrategie ist durch den Vorstand besetzt. Im sogenannten Executive Board Technology Review Meeting – das regelmäßig mehrmals im Geschäftsjahr stattfindet – begleitet, steuert und überwacht der Vorstand das Technologieportfolio von Continental.

Unterhalb des Vorstands ist der Corporate Technology Officer (CTO) für die Koordination der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten verantwortlich. Der CTO ist der zentrale Ansprechpartner für strategische Fragestellungen zu zukünftigen Technologien, Innovationen und Geschäftsmöglichkeiten. Er stellt u.a. die kontinuierliche Planung der mittel- bis langfristigen Aktivitäten aus der Technologiestrategie, das Technologie-Scouting, die Technologie-Reviews und die stetige Erweiterung unseres Forschungsnetzwerks sicher, um unsere Technologieführerschaft weiter zu stärken.

F&E-Zentrum im Silicon Valley eröffnet

Im April 2017 wurde unser weltweites Technologienetzwerk mit der Eröffnung eines Forschungszentrums in San José, Silicon Valley, USA, erweitert. In diesem Zentrum sollen bis zu 300 Experten an der Mobilität der Zukunft aus verschiedenen operativen und strategischen Bereichen von Continental arbeiten. Schwerpunkte sind Projekte rund um automatisiertes Fahren, Elektromobilität, Vernetzung und Mobilitätsdienste.

Eine entscheidende Rolle spielen dabei Lösungen auf Software-Basis sowie der Umgang mit großen Datenmengen und das Nutzen Künstlicher Intelligenz. Zugleich bildet das Zentrum eine direkte Schnittstelle zu unseren Kunden sowie zu Start-up-Unternehmen in Kalifornien, USA. Das 6.000 Quadratmeter große Forschungszentrum umfasst hochmoderne Labore, Werkstätten und Büros.

Continental ist bereits seit vielen Jahren im Silicon Valley vertreten. Der Geschäftsbereich Intelligent Transportation Systems (ITS) hat dort seit 2014 seinen Sitz. Insgesamt arbeiten in San José alle Bereiche von Continental interdisziplinär und kollaborativ zusammen.

Internationales Forschungsnetzwerk weiter ausgebaut

Unser internationales Forschungsnetzwerk haben wir im Berichtsjahr intern und extern weiter ausgebaut, um von einem kontinuierlichen Wissensaustausch zu profitieren. So vereinbarten wir beispielsweise eine strategische Kooperation mit Baidu, einem der größten Internetunternehmen in China, zur Weiterentwicklung intelligenter Mobilität. Continental und Baidu werden ihren Technologieaustausch ausweiten, indem sie gegenseitig die jeweiligen Vorteile in den Bereichen Automobilelektronik bzw. Internettechnologien nutzen und eine leistungsstarke technische Allianz eingehen. Durch Nutzung komplementärer Ressourcen und technologischen Know-hows möchten beide Partner Technologien, Produkte und Geschäftsmodelle entwickeln, um umfassende und zuverlässige Lösungen für das automatisierte Fahren, vernetzte Fahrzeuge und intelligente Mobilitätsdienste bereitzustellen.

Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	2017		2016	
	Mio €	% vom Umsatz	Mio €	% vom Umsatz
Chassis & Safety	913,8	9,4	773,4	8,6
Powertrain	699,0	9,1	701,5	9,6
Interior	1.062,7	11,4	956,0	11,5
Reifen	289,8	2,6	260,9	2,4
ContiTech	138,4	2,2	119,7	2,2
Continental-Konzern	3.103,7	7,1	2.811,5	6,9
Aktivierung von Forschungs- und Entwicklungskosten	92,1		105,9	
in % der Forschungs- und Entwicklungskosten	2,9		3,6	
Abschreibungen auf aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten	74,5		54,3	

Im Rahmen der Vereinbarung werden sich Continental und Baidu gemeinsam Bereichen wie Sensorik und Software für Fahrerassistenzsysteme und automatisiertes Fahren widmen. Darüber hinaus arbeiten sie an Anwendungen für die Apollo-Plattform (Plattform für die Entwicklung automatisierter Fahrzeuge) von Baidu – einschließlich Künstlicher Intelligenz und Datensicherheit – sowie Straßenversuchen, Datenerfassung und -analyse für das automatisierte Fahren. Seit 2017 ist Continental bei der Apollo-Plattform im Board of Directors durch die Division Chassis & Safety vertreten. Wir liefern Hardware- und Software-Komponenten, um eine Plattform zu generieren, die sicheres autonomes Fahren für jedermann ermöglichen soll.

Themenfeld Künstliche Intelligenz

Zu den weiteren Schwerpunkten im Bereich F&E zählt im Berichtsjahr das Themenfeld Künstliche Intelligenz (KI). Dies ist der Begriff für eine technologische Revolution, die die Welt auf unzählige Arten verändern wird. KI hat bereits heute einen wichtigen Meilenstein durch mehr Daten, bessere Algorithmen und schnellere und preisgünstigere Computer erreicht. In Zukunft wird erwartet, dass KI so universell einsetzbar sein wird, wie Software es heute schon ist. Wir untersuchen und testen, in welchen Bereichen wir Methoden der KI anwenden können – im Unternehmen und für unsere Kunden. In der Automobilindustrie wird KI weiteren Einfluss nehmen. Wir wollen die individuelle Mobilität durch die Schaffung neuer KI-fähiger Produkte und Dienstleistungen erleichtern, von automatisierten Fahrsystemen bis hin zu digitalen Mobilitätsassistenten, von verkehrsmittelübergreifender Reiseplanung bis hin zur vorausschauenden Wartung. Dafür verwenden wir effiziente und effektive Algorithmen. Continental arbeitet mit Spitzenuniversitäten und Forschungsinstituten weltweit zusammen. Gleichzeitig stärken wir unsere interne Kompetenz, um diese Algorithmen in unsere Produkte, Dienstleistungen und Prozesse integrieren zu können.

BEE – für individuelle Mobilität im Stadtverkehr

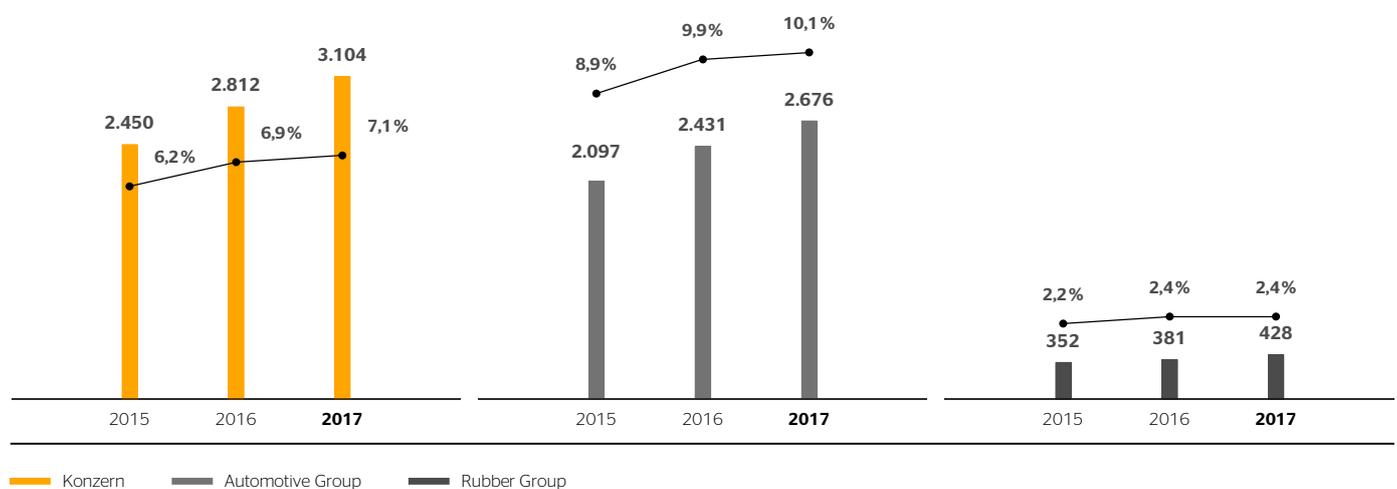
Mit dem Versuchsfahrzeug CUBE (engl. für „Würfel“ und Abkürzung für „Continental Urban Mobility Experience“) erforschen und erproben wir am Standort Frankfurt den fahrerlosen Personentransport. Diese Art Fahrzeuge, auch Robo-Taxis genannt, werden in Zukunft als Ergänzung des öffentlichen Nahverkehrs eine entscheidende Rolle spielen.

Für die individuelle Mobilität haben wir 2017 ein visionäres und richtungweisendes Mobilitätskonzept entwickelt, das auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt (IAA) vorgestellt wurde. Es handelt sich um BEE (engl. für „Biene“ und Abkürzung für „Balanced Economy and Ecology Mobility Concept“), das Teil eines umfassenden Lösungsansatzes für die individuelle Mobilität im urbanen Raum ist. BEE stellt ein elektrisch betriebenes Fahrzeug dar, das für stressfreies und komfortables Mitfahren in Städten konzipiert ist. Das Fahrzeug ist für Menschen jeden Alters gedacht. Es stellt sich auf die Passagiere individuell ein. BEE kann über eine App zum eigenen Standort gerufen werden. Zwischen Online-Bestellung und Ankunft liegen im Mobilitätskonzept von Continental nur wenige Minuten. Darüber hinaus kann BEE auch für kleinere Gütertransporte effizient eingesetzt werden. Vorstellbar ist es auch, dass viele BEE-Mobile einmal einen Schwarm autonomer Fahrzeuge unterschiedlicher Größe und Ausstattung bilden.

Bei der Entwicklung von BEE haben wir die Erfahrungen und den Ideenreichtum unserer Mitarbeiter weltweit einfließen lassen. Sie kennen die Herausforderungen und Bedürfnisse im zukünftigen urbanen Umfeld und wissen, wie sie selbst künftig mobil sein wollen. Unsere Mitarbeiter brachten Ideen ein, wie unkonventionelle und originelle Lösungen für die anstehenden Transport- und Mobilitätsbedürfnisse aussehen könnten.

F&E-Kosten (netto) Mio €

F&E-Quote %



Nachhaltigkeit

Nachhaltiges Wirtschaften und gesellschaftliche Verantwortung sind in unserem Wertefundament verankert.

Nachhaltiges Wirtschaften verstehen wir als strategische Aufgabe der Unternehmensentwicklung. In unserer Roadmap 2020 sind für unsere vier Handlungsfelder (Unternehmensführung und -kultur, Mitarbeiter und Gesellschaft, Umwelt, Produkte) konkrete Ziele definiert.

Unsere Leistungsfähigkeit beurteilen wir sowohl nach finanziellen als auch nach nichtfinanziellen Indikatoren und Kriterien. Entscheidend ist, dass Nachhaltigkeitsziele und -maßnahmen Wert schaffen. Denn nur dann sind sie im Unternehmen akzeptiert und extern glaubwürdig.

Fundament für den Erfolg von Continental sind unsere BASICS. Diese Konzernleitlinien beschreiben unsere Vision, Mission und unsere Werte, an denen wir unser unternehmerisches Handeln und den Umgang miteinander sowie mit allen anderen Bezugsgruppen ausrichten. Sie betonen auch den sorgsamsten Umgang mit Ressourcen, unsere gesellschaftliche Verantwortung und eine Kultur des Miteinanders. Die BASICS sind unser Kompass im digitalen Wandel, denn unsere Arbeitswelt verändert sich tiefgreifend. Wir sehen darin enorme Chancen für unser Geschäft, den Klimaschutz und die Verkehrssicherheit.

Aus dem Zusammenspiel unserer BASICS mit unseren Corporate-Governance-Grundsätzen und einem umfassenden Verhaltenskodex, dem sich Mitarbeiter konzernweit verpflichten, leitet sich eine verantwortungsvolle und auf langfristige Wertschöpfung ausgerichtete Unternehmensführung und -kontrolle ab.

Zu einer verantwortungsvollen Unternehmensleitung gehört auch der verantwortungsbewusste Umgang mit Risiken. Continental verfügt über ein konzernweites internes Kontroll- und Risikomanagementsystem, mit dessen Hilfe die Risikosituation des Unternehmens analysiert und gesteuert wird.

Als Unterzeichner des Global Compact der Vereinten Nationen setzen wir uns für dessen zehn Prinzipien auf den Gebieten Menschenrechte, Arbeitsnormen, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung ein.

Über unsere Fortschritte im Bereich Nachhaltigkeit informieren wir in unserem Bericht auf Basis des Berichtsstandards der Global Reporting Initiative (GRI) sowie auf unseren Nachhaltigkeitsseiten im Internet unter www.continental-nachhaltigkeit.de.

Darüber hinaus berichten wir für den Continental-Konzern und die Continental AG in einer gesonderten nichtfinanziellen Erklärung im Sinne von §§ 315b, 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB, die im Internet [in der Rubrik Nachhaltigkeit/Downloads](#) veröffentlicht ist.

Um Nachhaltigkeit zukünftig noch stärker in der Organisation zu verankern und bestehende Prozesse zu verbessern, wurde im Berichtsjahr an einem Projekt gearbeitet, das der Vorstand ins Leben gerufen hatte. Unter der Beteiligung aller relevanten Fachbereiche und der Einbindung von Führungskräften der verschiedenen Divisionen wurden konkrete Empfehlungen und Maßnahmen definiert, die sukzessive ausgerollt werden sollen. Dazu gehört u.a. die Umsetzung einer neuen Strategie für unser gesellschaftliches Engagement.

Mitarbeiter und Zusammenarbeit

Menschen respektieren, ihre Leistung wertschätzen und ihre Fähigkeiten zur Entfaltung bringen sind die Fundamente unserer Personalarbeit. Continental ist ein vielfältiges Unternehmen, dessen Mitarbeiter z. B. unterschiedliche ethnische, kulturelle und religiöse Hintergründe haben. Wir schätzen und fördern die vielfältigen Ideen und Erfahrungen unserer Mitarbeiter. Sie stehen für unseren Erfolg. Indem wir sie auf ihrem Entwicklungsweg begleiten und ihre Talente fördern, schaffen wir Mehrwert für die Mitarbeiter, aber auch für das Unternehmen, unsere Kunden und andere Stakeholder.

Neben Weiterbildungs- und Entwicklungsmöglichkeiten sowie gerechten Löhnen und Gehältern machen wir unseren Mitarbeitern attraktive soziale Angebote. Darüber hinaus nehmen die Gesundheit unserer Mitarbeiter und sichere Arbeitsplätze einen hohen Stellenwert ein.

Umwelt- und Klimaschutz

Umweltschutz ist ein integraler Bestandteil unserer Unternehmenspolitik. Ökonomie und Ökologie sind für uns kein Widerspruch, sondern Basis für nachhaltige Wertschöpfung bei Continental.

Unser Umweltmanagementsystem orientiert sich an den globalen Megatrends, die zugleich Basis für die Gesamtstrategie des Konzerns sind. Es bezieht sämtliche Wertschöpfungsstufen und die kompletten Lebenszyklen der Continental-Produkte mit ein. Unsere Umweltverantwortung erstreckt sich somit von der Forschung und Entwicklung und dem Einkauf von Rohstoffen und Komponenten über die Logistik und die Produktion bis hin zur Nutzung und Verwertung unserer Produkte. Unsere Leistungsprozesse sind darauf ausgerichtet, den Ressourceneinsatz in Relation zum Geschäftsumfang kontinuierlich zu verbessern.

Gesellschaftliche Verpflichtung und Verantwortung

Die Einhaltung aller auf die Continental AG und ihre Tochtergesellschaften anwendbaren gesetzlichen Vorschriften sowie der internen Regeln durch alle Mitarbeiter ist unsere Pflicht und prägt unsere Unternehmenskultur.

Durch Profitabilität schaffen wir die Voraussetzung für die Sicherung von Arbeitsplätzen in vielen Regionen der Welt. Zugleich wollen wir auch für die Menschen, die im Umfeld unserer Standorte leben und arbeiten, Wert schaffen. Unser freiwilliges Engagement konzentriert sich auf drei Themen, in denen wir uns aufgrund unseres Geschäftsmodells, unserer Herausforderungen oder unseres Selbstverständnisses positionieren und eine zukunftsorientierte Entwicklung fördern wollen: Soziales und Verkehrssicherheit, Bildung und Wissenschaft sowie Sport.

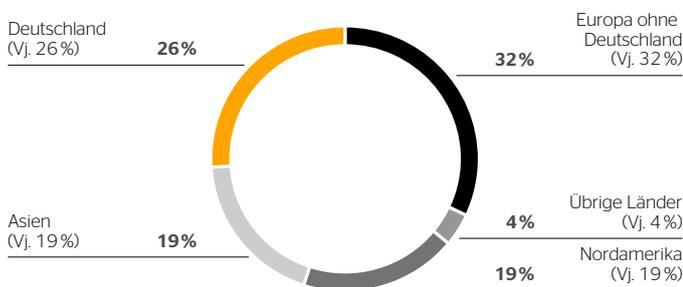
Mitarbeiter

Unsere Mitarbeiter, unsere Kultur, unsere Zukunft – Mitarbeiter und Unternehmenskultur sind die Garanten unseres Unternehmenserfolgs.

Personalarbeit ist ein wesentlicher Teil unserer unternehmerischen Wertschöpfung. Ihr kommt im Rahmen unserer Wachstumsstrategie eine wichtige und wegberreitende Rolle zu. Unsere Mitarbeiter und die Art und Weise der Zusammenarbeit sind wichtige Faktoren für unseren zukünftigen Erfolg. Sie treiben unseren technologischen Fortschritt und unser Wachstum voran und legen heute den Grundstein für unser erfolgreiches Unternehmen von morgen.

Wir schätzen unsere Mitarbeiter, deren Fertigkeiten, Kompetenzen und Leistungen den höchsten Wert innerhalb unseres Unternehmens darstellen. Ziel ist es, ihre Fähigkeiten optimal einzusetzen und bestmöglich zu entfalten. Unser Team für Human Relations (HR) begleitet unsere Beschäftigten aktiv auf ihrem Berufs- und Karriereweg und fördert die Entwicklung ihrer Talente. Damit schaffen wir konkrete Werte für die Mitarbeiter, das Unternehmen, die Kunden und alle anderen Stakeholder.

Mitarbeiter nach Regionen



Unsere Personalpolitik ist ganzheitlich und auf ein Füreinander ausgerichtet. In der Zusammenarbeit legen wir großen Wert auf die Beziehungen zueinander und darauf, dass die gemeinsamen Unternehmenswerte – Vertrauen, Gewinnermentalität, Freiheit und Verbundenheit – gelebt werden. Diese Werte bilden die Basis unserer Unternehmenskultur und prägen die Art und Weise, wie wir miteinander sowie mit unseren Kunden und Partnern umgehen. Die stetige Weiterentwicklung der Unternehmenskultur ist daher ein entscheidender Teil unserer Zukunftsfähigkeit und Wertschöpfung.

Auf zwei strategischen Pfeilern, unter denen wir jeweils verschiedene HR-Projekte und -Initiativen durchführen, basiert unsere Personalpolitik. Anhand dieser beiden Säulen entwickeln wir die Personalarbeit konsequent weiter und machen sie zukunftsfähig.

- › Mit „Industrialize Best-Fit“ entwickeln wir das Personalmanagement im Rahmen unseres „Best-Fit“-Konzepts, um den hohen zukünftigen Bedarf an Mitarbeitern mit den richtigen Fähigkeiten und Fertigkeiten zu decken.
- › „Enable Transformation“ begleitet den digitalen Wandel bei Continental, damit die Chancen der Digitalisierung konzernweit optimal genutzt werden können.

„Industrialize Best-Fit“ – den Mitarbeiterbedarf passgenau decken

Weltweit knapp 400.000 Bewerbungen im Angestelltenbereich im Berichtsjahr – rund 73.500 davon allein in Deutschland – belegen, dass Continental für Menschen rund um den Globus ein höchst attraktiver Arbeitgeber ist. Gleichzeitig stellt diese hohe Zahl die personalbezogenen Systeme und Prozesse vor besondere Herausforderungen, denn es gilt, unseren Bedarf zu kennen und möglichst effizient den richtigen Bewerber für die richtige Stelle zu finden.

Wir arbeiten an einer Reihe eng verknüpfter Projekte im Rahmen der Verbesserung unserer HR-Daten und -Systeme, der Personalplanung und -beschaffung sowie der Personalentwicklung. Mittelfristig suchen wir bei Continental nicht jemanden für eine Stelle, sondern für einen Bewerber die richtige Position im Unternehmen. Was zählt, ist der „Best-Fit“ einer Person zu einer vakanten Stelle, d. h. die Passgenauigkeit von Fertigkeiten, Fähigkeiten und Werten zur Tätigkeit und zu Continental. Je besser Mitarbeiter und Tätigkeit bei Continental zueinander passen, desto höher sind Arbeitszufriedenheit und Motivation als Schlüssel für Produktivität und Qualität. Dieser „Best-Fit“ wird angesichts des steigenden Bedarfs an passenden Mitarbeitern immer wichtiger.

Strategische Personalplanung

Vor dem Hintergrund zukünftigen Wachstums und immer kürzerer Innovationszyklen müssen wir bereits heute den Personalbedarf von morgen kennen und sichern. Deshalb werden die weltweiten HR-Teams frühzeitig in den Produktentwicklungsprozess eingebunden, im engen Schulterschluss mit den Geschäftsbereichen.

Wir setzen auf eine strategische Personalplanung, mit der wir den Detaillierungsgrad unserer Planungen weiter erhöhen und zugleich eine einheitliche und verlässlichere divisionsübergreifende Personalstrategie schaffen. Dabei simulieren wir zum einen die voraussichtliche Entwicklung unserer heutigen Belegschaft auf Basis von z. B. Renteneintritten und Fluktuation sowie zum anderen den Personalbedarf, den wir zur erfolgreichen Realisierung unserer Geschäftsziele benötigen. Ein Abgleich beider Entwicklungen erlaubt es uns, zukünftige Handlungsfelder sowohl quantitativer als auch qualitativer Art frühzeitig zu identifizieren, um so die erforderlichen Kompetenzen rechtzeitig aufzubauen. Die Ergebnisse helfen uns beispielsweise zu identifizieren, wie sich die Herausforderungen des digitalen Wandels auf die Anforderungen an die einzelnen Mitarbeiter auswirken, um im nächsten Schritt entsprechende Weiterbildungsmaßnahmen vorbereitend zu initiieren.

Personalkennzahlen	31.12.2017	31.12.2016
Gesamtzahl Beschäftigte	235.473	220.137
davon Stammpersonal gesamt	219.687	206.162
im Ausland	162.833	152.136
in Deutschland	56.854	54.026
Auszubildende ¹	2.155	2.067
Frauenanteil in %	27,2	27,0
durchschnittliche Betriebszugehörigkeit ¹ (in Jahren)	14,3	14,6
Durchschnittsalter der Beschäftigten ¹ (in Jahren)	43,2	43,3

¹ In Deutschland.

Nachdem wir 2016 in einem Pilotprojekt mit einheitlichen Prozessen und Prinzipien einen verbindlichen Rahmen für die Bedarfsplanung geschaffen haben, erfolgte im Berichtsjahr die konzernweite Implementierung der strategischen Personalplanung. So wurden 98,5 % aller in unserem globalen Personalsystem geführten Mitarbeiter in der strategischen Personalplanung erfasst.

Big-Data-Analysen von HR-Daten

Unseren Ansatz zur strategischen Personalplanung haben wir im Berichtsjahr mithilfe von Big-Data-unterstützten Skill-Analysen – d.h. Ermittlung von Fähigkeiten und Kompetenzen durch die Auswertung von Daten – auf zusätzliche Standorte ausgeweitet. Mittlerweile sind 35 % aller IT-Mitarbeiter sowie Software- und Elektroingenieure mit diesem globalen strategischen Skill-Management-Ansatz erfasst. Rund 1.000 hochspezialisierte Fähigkeiten aus unterschiedlichsten Software-Bereichen sowie deren Verteilung auf die Mitarbeiter wurden dabei identifiziert. Dies ermöglicht das Ableiten zielgerichteter, zukunftsweisender HR-Maßnahmen u.a. zur Qualifizierung, Rekrutierung und Intensivierung der Hochschulzusammenarbeit. Darüber hinaus haben wir erste Schritte zum Aufbau interner Big-Data-Kompetenzen im HR-Umfeld unternommen, um aus den vorhandenen Daten noch effizienter Nutzen ziehen zu können.

Diagnostische Verfahren für den passenden Mitarbeiter

Um den „Best-Fit“ von Bewerber und vakanter Position und damit die Qualität unserer Einstellungsprozesse weiter zu verbessern, haben wir 2017 verschiedene Diagnostikprojekte weiterentwickelt und intensiviert.

Eines davon wird an unserem mexikanischen Standort San Luis Potosí durchgeführt. Hinzugekommen sind die Standorte Makó in Ungarn und Chongqing in China. Hier wurden zur Auswahl von Mitarbeitern für unsere Fabriken ausführliche Online- und Vor-Ort-Tests sowie Arbeitsproben eingesetzt. Das Besondere daran: Die Interessenten für den gewerblichen Bereich bewerben sich nicht auf eine konkrete Stelle, sondern erhalten eine Empfehlung, welche Position am besten zu ihnen passt. Das übergeordnete Ziel dieser Pilotprojekte ist es, einen globalen standardisierten Auswahlprozess für Mitarbeiter im gewerblichen Bereich zu etablieren.

Für den Angestelltenbereich haben wir wissenschaftlich validierte und standardisierte Online-Verfahren eingeführt. So wollen wir bereits zu einem frühen Zeitpunkt der Bewerbung einen Eindruck von den Kompetenzen des Bewerbers erhalten. Der internationale Rollout der Continental-Online-Assessments im Angestelltenbereich steht kurz bevor.

Darüber hinaus haben wir damit begonnen, die Potenzial-Diagnostiklandschaft für die verschiedenen Führungsebenen im Konzern auf den neuesten Stand zu bringen.

Ausbildungsrekord im Berichtsjahr

Im Herbst 2017 haben in Deutschland 702 Auszubildende ihre Ausbildung, ein duales Studium oder eine Einstiegsqualifizierung bei Continental begonnen – der bisher stärkste Ausbildungsjahrgang unserer Geschichte. Unser Angebot an Berufsausbildungsplätzen haben wir in den vergangenen 20 Jahren mehr als verdreifacht.

Nicht nur quantitativ, auch qualitativ ging es 2017 aufwärts. Der Anteil der hervorragenden Leistungen (Abschlussnote „sehr gut“) in unseren Ausbildungsberufen liegt mit 10,3 % höher als der deutschlandweit hierfür gemessene IHK-Durchschnitt (6,6 %).

Ausbildung zum Automotive-Software-Techniker

Im Rahmen unserer „Best-Fit“-Initiative geben wir weiterhin auch Praktikern und Quereinsteigern die Chance, „vom Umsteiger zum Aufsteiger“ zu werden – vor allem, wenn sie über besondere Kompetenzen im Bereich Software und Technik verfügen. So hat Continental 2017 ihr Aus- und Weiterbildungsangebot für Software-Experten um einen weiteren Baustein erweitert: Mit der Aufbauqualifizierung zum Automotive-Software-Techniker ermöglichen wir unseren Mitarbeitern eine dreijährige Weiterbildung mit staatlich anerkanntem Abschluss. Dabei verlassen wir uns im Auswahlprozess nicht hauptsächlich auf formelle Bildungsqualifikationen, sondern vertrauen auf die Fertigkeiten und Fähigkeiten. Ein guter Software-Entwickler oder -Techniker braucht nicht zwingend ein Studium. Mit unseren eigenen Aus- und Weiterbildungsangeboten wollen wir dem allgemeinen Mangel an IT-Fachkräften frühzeitig begegnen. Unsere passgenauen Weiterbildungsformate machen uns unabhängiger vom Arbeitsmarkt und stärken so unsere Wettbewerbsfähigkeit.

„Enable Transformation“ – den digitalen Wandel begleiten

Die digitale Transformation stellt auch Continental vor große Herausforderungen, denn die Digitalisierung der Arbeitswelt verändert geltende und gewohnte Strukturen. Produktzyklen verkürzen sich weiter, Unternehmen müssen sich flexibel an neue Kundenbedürfnisse anpassen und schnell neue Geschäftsmodelle entwickeln.

Gleichzeitig bietet die Digitalisierung unserem Unternehmen viele Chancen – bei der Erschließung neuer Märkte genauso wie bei der Qualifizierung unserer Mitarbeiter. Aus diesem Grund gestaltet der Bereich Human Relations die digitale Transformation aktiv mit. Wettbewerbsvorteile entstehen, wenn sich Unternehmen und Belegschaft schneller und flexibler als andere auf die neuen Bedingungen einstellen. Deshalb müssen wir agiler, innovativer und vernetzter denken und handeln. In diesem Zusammenhang fördern wir vier wichtige Bereiche:

- › Diversity Management – Voraussetzung für kreative Ideen und alternative Lösungsstrategien
- › flexible Arbeitsbedingungen – ermöglichen unseren Mitarbeitern, Freizeit und Arbeit in ein sinnvolles Gleichgewicht zu bringen
- › inspirierende Führungskultur – erhöht die Freude an Engagement und spornt zu Spitzenleistungen an
- › lebenslanges Lernen und intensiver Wissensaustausch unserer Mitarbeiter – so entstehen die besten Lösungen für unsere Kunden.

2017 haben wir insbesondere unser Diversity Management, flexible Arbeitsbedingungen und unsere Führungskultur vorangetrieben.

Chancengleichheit und Erhöhung der Vielfalt

Chancengleichheit und Diversität – darauf legen wir sowohl in unseren Auswahlverfahren als auch in der Talentförderung besonderen Wert. Denn wir brauchen die Vielfalt der Perspektiven, Eigenschaften, Erfahrungen und Kulturen unserer Mitarbeiter für die Innovationsfähigkeit des gesamten Unternehmens. Derzeit stehen die Internationalität und ein ausgewogenes Geschlechterverhältnis im Zentrum unseres Engagements. Bereits heute stammen 45% unseres Managements nicht aus Deutschland. Auch der Frauenanteil in der Führungsebene hat sich weltweit erneut erhöht – von 12,2% im Jahr 2016 auf 13,4% im Jahr 2017. Bis 2020 wollen wir 16% aller Führungspositionen mit Frauen besetzen. Mehr zu unseren Zielen zum Anteil von Frauen in Führungspositionen finden Sie in der Erklärung zur Unternehmensführung im Corporate-Governance-Bericht auf Seite 22.

Vielfalt macht innovativ

Neben weltweit mehr als 25 „Diversity Days“ haben wir 2017 zusätzliche Veranstaltungen zur Förderung von Vielfalt durchgeführt.

Auf der zweiten „Women@Work“-Veranstaltung trafen sich im Berichtsjahr 75 Teilnehmerinnen überwiegend aus Europa und Südafrika. Ziel dieser Veranstaltung war es, junge Frauen bei der Karriereentwicklung zu unterstützen, sie in ihrer Wirkungskraft zu stärken

und ihre Präsenz im Konzern zu erhöhen. Durch vergleichbare Veranstaltungen in Korea und Indien wurden auf Länderebene mit der gleichen Zielsetzung weitere 240 Teilnehmerinnen erreicht.

„Vielfalt als Katalysator und Voraussetzung für Innovationskraft erleben“ – unter dieser Überschrift wurden der zweite und dritte „Diversity Summit“ in Berlin, Deutschland, und Hangzhou, China, durchgeführt. Beide Veranstaltungen brachten einen globalen Teilnehmerkreis zusammen, um die Vorteile ihrer Vielfalt zu erleben und gemeinsam kreative Ideen für die Weiterentwicklung der Kultur bei Continental zu generieren. Der so entstandene Kreis von „Transformationschampions“ trifft sich weiterhin einmal im Monat virtuell, um die gemeinsam geplanten Veränderungen voranzutreiben.

Förderung des Gründergeists mit ganzheitlichem Start-up-Programm

Im Rahmen des 2017 initiierten Start-up-Programms wurde erstmals ein Inkubator-Programm aufgelegt. Dabei wird unseren Mitarbeitern die Möglichkeit gegeben, ihre eigenen Geschäftskonzepte in einer Start-up-Umgebung umzusetzen und als junge Unternehmer zu agieren. Ziel ist es, das Potenzial unternehmerischer Talente und die Agilität zu stärken, den kulturellen Wandel in die neue Arbeitswelt zu forcieren sowie zukunftsweisende Konzepte zu erarbeiten, die den langfristigen Erfolg von Continental fördern.

An einem internen Wettbewerb nahmen zehn Pilotstandorte in sieben Ländern mit mehr als 32.000 Mitarbeitern teil. 420 Konzepte wurden eingereicht. Die ausgewählten drei Gewinnerteams konnten ihre Konzepte für drei Monate in einer Start-up-Umgebung fernab ihrer täglichen Arbeit weiterentwickeln.

Flexible Arbeitsbedingungen greifen

Nachdem wir bereits Ende 2016 den weltweiten Rahmen für flexible Arbeitsbedingungen landesspezifisch definiert haben, stand 2017 ganz im Zeichen der globalen Implementierung der Maßnahmen. In 18 Ländern können unsere Mitarbeiter ihre Arbeitsformen inzwischen individueller gestalten, in drei Ländern befinden wir uns auf der Zielgeraden. Unabhängig von hierarchischen Ebenen und über alle organisatorischen Bereiche hinweg machen unsere Mitarbeiter nunmehr von unseren Angeboten für mobiles Arbeiten, Teil- und Gleitzeitnutzung sowie für längere Auszeiten („Sabbaticals“) Gebrauch.

Aktuell arbeiten wir an vielfältigen Möglichkeiten für unsere Mitarbeiter in den Produktionsbereichen. Die Herausforderung dabei ist, den Wunsch nach flexiblen Modellen mit den Bedürfnissen eines hocheffizienten Produktionsumfelds in Einklang zu bringen, z.B. durch autonome Methoden zu Schichtplanung, Auszeitmodelle („Mini-Sabbaticals“) oder attraktive Teilzeitmodelle.

Durch gute Führungskultur den digitalen Wandel meistern
Digitalisierung und Globalisierung verändern und beschleunigen die Arbeitswelt fundamental. Nie zuvor wurde auch das Management derart gefordert. Führungskräfte müssen Bewährtes und Neues gleichermaßen gestalten. Um diese Herausforderung zu meistern und gleichzeitig das Qualitätsniveau sämtlicher Prozesse

und Produkte weiter anzuheben, haben wir uns 2017 intensiv mit unserer Führungskultur beschäftigt. Dabei wurde ein breit angelegter interner Dialog sowohl in Richtung Mitarbeiter als auch in Richtung Führungskräfte gestartet.

Das Resultat ist die Modernisierung unserer Führungsphilosophie: Continental begegnet den Veränderungen mit einem Ansatz, der zwei Felder modernen Führens vereint und damit gleichzeitig auch die Qualität fördert. Die erste Säule „Values-Based Leadership“ legt den Schwerpunkt auf die Vorbildfunktion der Führungskraft, ihr

Handeln entlang klarer Werte und das Nutzen neuer Arbeitsweisen. Die zweite Säule „Transformational Leadership“ unterstützt die Rolle der Führungskraft als aktiver und inspirierender Gestalter des Wandels von Markt, Konzern und Mitarbeitern. Abgestimmt auf den Führungsansatz unterstützen wir mit einem Bündel von ständig laufenden Maßnahmen die Führungsqualität bei Continental. Zur Steigerung der weltweit einheitlichen Qualität der angebotenen „Leadership Architecture“-Entwicklungsprogramme wurde 2017 ein Qualitätsmanagement vorbereitet und eingeführt, das 2018 in eine DIN-ISO-Zertifizierung münden soll.

Umwelt

Vor rund 25 Jahren hat Continental ein konzernweites Umweltmanagementsystem eingeführt und die Unternehmensstrategie um ökologische Ziele und Maßnahmen ergänzt. In früheren Jahren lag der Schwerpunkt auf der Schonung endlicher Ressourcen sowie der Minimierung schädlicher Emissionen und Umweltbelastungen. Heute geht unser Umweltmanagementsystem weit über diese Zielsetzungen hinaus. Nachhaltiges Wirtschaften in allen Wertschöpfungsstufen und über den kompletten Lebenszyklus unserer Produkte ist nun integraler Bestandteil unseres Handelns. Diese Verantwortung nehmen wir schrittweise breiter in der Lieferkette wahr, um unsere strategische Ausrichtung als nachhaltiges Unternehmen noch stärker zu verankern.

Den Rahmen unseres Umweltmanagements bildet die Umweltstrategie 2020, in der klare Zielvorgaben, Kennzahlen und Maßnahmen festgelegt sind. Wir arbeiten daran, die Umweltstrategie bis 2030 fortzuschreiben, und orientieren uns dabei an den 17 Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen, den „Sustainable Development Goals“ (SDG).

Umweltstrategie zahlt sich ökologisch und ökonomisch aus

Wir verpflichten uns zu umfassenden Nachhaltigkeitszielen. So handeln wir nicht nur verantwortlich gegenüber Umwelt und Gesellschaft – wir denken und agieren zugleich zukunftsorientiert und im Sinne unserer unternehmerischen Wertschöpfung. Die anstehenden Herausforderungen wie Klimawandel, Globalisierung und Urbanisierung begreifen wir als Chancen. Sie fordern unsere Innovationskraft, die Entwicklung neuartiger Technologien sowie effizienter Produkte und stärken unsere Wettbewerbsfähigkeit.

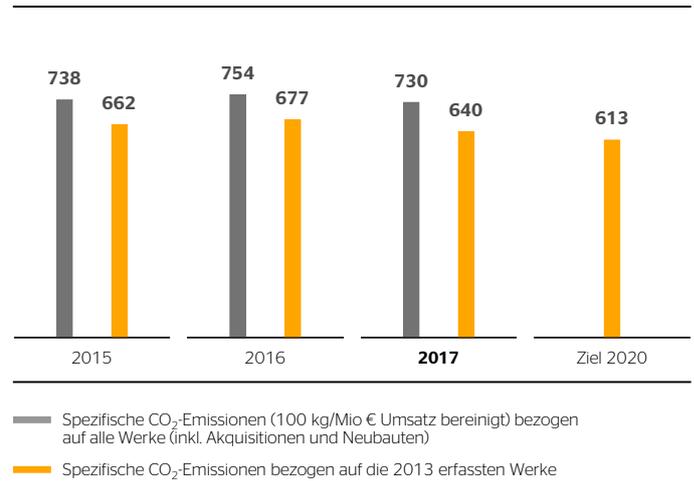
Im Berichtsjahr hat Continental rund 40% des Konzernumsatzes mit Produkten erzielt, die sich durch besondere Energieeffizienz auszeichnen und/oder den Ausstoß von CO₂ vermindern. Unsere Umweltstrategie und das Erreichen unserer Umweltziele zahlen sich ökologisch und ökonomisch aus.

Klare Ziele für Verbesserungen

Wir haben klare Ziele definiert: Bis zum Jahr 2020 wollen wir unsere CO₂-Emissionen, den Energie- und Wasserverbrauch sowie die Abfallerzeugung – gemessen am bereinigten Umsatz und bezogen auf das Basisjahr 2013 – um 20% verringern. Unsere Abfallverwertungsquote soll sich jährlich um zwei Prozentpunkte verbessern. Bei der Zielerreichung liegen wir im Plan. Hinsichtlich Energieverbrauch, CO₂-Emissionen und Wasserverbrauch haben wir drei Jahre vor Ende des Zeitrahmens bereits eine Reduzierung von etwa 13% bis 15% an den Standorten erreicht, mit denen wir die Umweltprogramme der Strategie im Jahr 2013 gestartet haben. Es zeigt sich allerdings auch, dass sich durch die vielen Akquisitionen der vergangenen Jahre die konsolidierten Umweltkennzahlen nicht in die gewünschte Richtung entwickelt haben. Die Anzahl der berichtspflichtigen Standorte hat sich in den Jahren 2013 bis 2017 von 191 auf 245 erhöht. An unseren neuen Standorten müssen weitere Maßnahmen implementiert werden, damit wir auch dort zur Erreichung der Ziele im Bereich Umwelt beitragen. Bei der Abfallerzeugung und der Abfallverwertung zeigt sich zudem, dass zu den

bereits gestarteten Programmen zur Reduzierung des Abfalls bzw. Erhöhung der Verwertungsquote weitere Initiativen erforderlich sind, um die Ziele zu erreichen.

CO₂-Emissionen



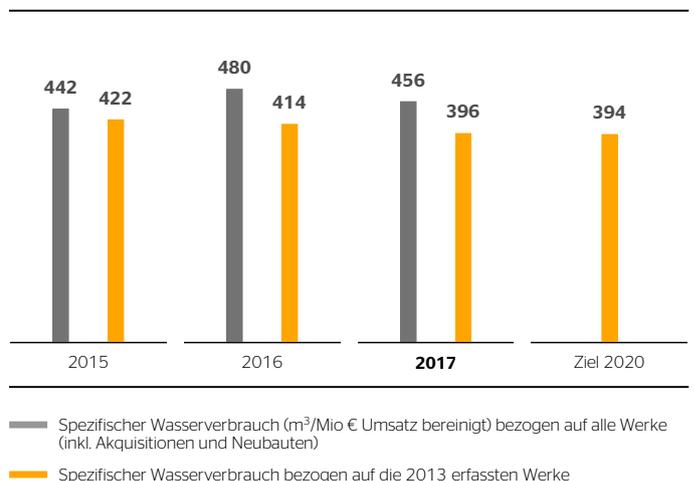
Die Zertifizierung nach der Umweltnorm ISO 14001 soll auch für unsere strategischen Lieferanten zur Pflicht werden. Vor diesem Hintergrund haben wir einen umfassenden Katalog an Einzelmaßnahmen definiert, die dem Ziel dienen, unsere Umweltleistung kontinuierlich zu verbessern.

Alle Umweltkennzahlen wurden wie in den Vorjahren im Rahmen einer unabhängigen betriebswirtschaftlichen Prüfung von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft überprüft.

Schutz des Trinkwassers stärker im Fokus

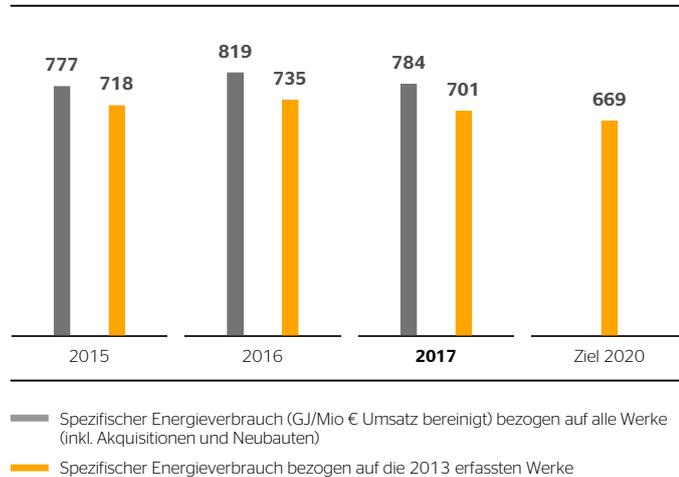
Rund 41% der Weltbevölkerung leben heute in Regionen mit teils extremer Wasserknappheit, 800 Mio Menschen haben keinen Zugang zu sauberem Trinkwasser. In vielen Ländern gelangt Schmutzwasser noch immer ungeklärt in den Wasserkreislauf. Diese und

Wasserverbrauch



andere Probleme werden sich durch den Klimawandel weiter verstärken. Dessen Auswirkungen sind spätestens dann auch für Unternehmen vor Ort wirtschaftlich spürbar. Um auf die zukünftigen Risiken vorbereitet zu sein und gleichzeitig einen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung zu leisten, haben wir das Thema Wasser stärker in den umweltstrategischen Fokus gerückt. Im Berichtsjahr haben wir ein Programm gestartet, das einerseits eine detaillierte Wasserrisikoanalyse und andererseits die Bewertung der eigenen Standorte sowie die Betrachtung der Lieferkette und deren Auswirkungen hinsichtlich des Wasserverbrauchs beinhaltet. Sich daraus ableitende Maßnahmen sind für 2018 geplant.

Energieverbrauch



Erfolgreiches Projekt zur Nachhaltigkeit in der Lieferkette

Nachhaltiges und umweltschonendes Wirtschaften ist ein wichtiger Bestandteil unserer Umweltstrategie. Dies gilt auch für unsere Lieferkette. Ein 2015 begonnenes Projekt zur Verbesserung der Umwelleistung unserer Zulieferer in den mexikanischen Bundesstaaten Jalisco und Guanajuato wurde im Berichtsjahr erfolgreich abgeschlossen. Ziel der Initiative war es, die Lieferanten zu schulen und dabei zu unterstützen, eigene Umwelt- und Energiemanagementsysteme auf- bzw. auszubauen. Die im Rahmen des Projekts geschulten Zulieferbetriebe haben gemeinsam mit den Continental-Standorten in Mexiko sehr gute Erfolge erzielt und einen positiven Beitrag zum Umweltschutz geleistet. Insgesamt wurden in dem zwei Jahre dauernden Projekt ca.

- > 775 Tonnen CO₂-Emissionen
- > 923 Megawattstunden Energie
- > 210 Tonnen Abfall
- > 4.600 Kubikmeter Wasser

eingespart. Aufgrund der erfolgreichen Umsetzung der Maßnahmen und der guten Vernetzung zwischen den Zulieferern haben wir uns entschieden, dieses Projekt fortzusetzen und für weitere Zulieferer zu öffnen.

Weiterführende Informationen sind auf der für das Projekt eingerichteten Internetseite www.sustainabilitynetwork.net abrufbar.

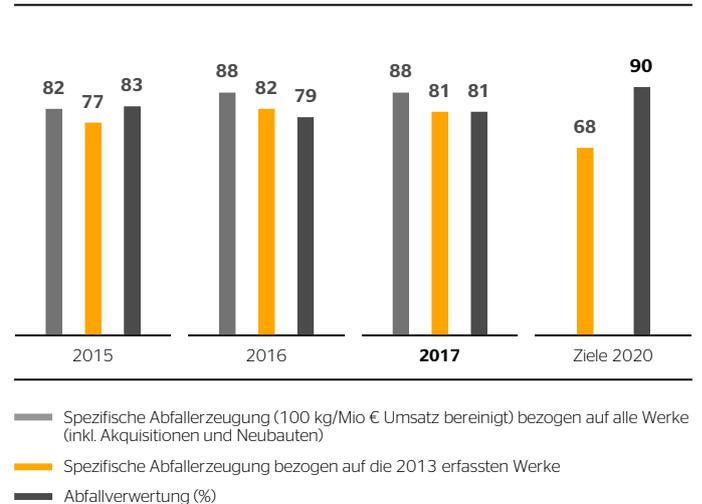
Reduzierung von Plastikabfällen

Plastikabfälle werden zu einem immer gravierenderen globalen Umweltproblem. Zur Sensibilisierung aller Mitarbeiter und Entscheidungsträger für dieses Thema ist auf Vorstandsebene ein Projekt initiiert worden, um Plastikabfälle bei Continental deutlich zu reduzieren. Dabei werden drei Handlungsstränge verfolgt:

- > Plastikgeschirr und -besteck aus den Kantinen weltweit verbannen
- > Abfallmanagement und Recyclingquoten bei Plastikabfällen verbessern
- > Verpackungsabfälle reduzieren und im Logistik- und Einkaufsprozess den Anteil an Mehrwegverpackungen deutlich erhöhen.

Diese Maßnahmen werden an zehn ausgewählten Pilotstandorten getestet und analysiert. Alle Best-Practice-Maßnahmen werden dann schrittweise weltweit ausgerollt.

Abfallerzeugung und Abfallverwertung



Gesellschaftliche Verantwortung

Weltweites Wirtschaften bedingt weltweite gesellschaftliche Verantwortung. Unser Engagement leistet einen positiven Beitrag für die Gesellschaft, schafft aber auch Wert für unser Unternehmen. Schwerpunkte unserer Aktivitäten sind die Bereiche Soziales und Verkehrssicherheit, Bildung und Wissenschaft sowie Sport. Im Folgenden dazu einige Beispiele.

Gesellschaftliche Verantwortung übernehmen wir vorwiegend dezentral. Gemeinnützige Projekte, wohltätige Aktivitäten und Spenden werden oft von engagierten Mitarbeitern initiiert und getragen sowie durch das Unternehmen gefördert.

In besonderen Notsituationen unterstützt Continental zentral bei überregionalen Projekten und Herausforderungen oder bietet Hilfeleistungen für die Bewältigung internationaler humanitärer Notlagen. Hier kommt das Unternehmen als Ganzes seiner gesellschaftlichen Verantwortung nach.

Unterstützung bei internationalen Katastrophen

Im September 2017 unterstützten wir nach der historischen Flutkatastrophe durch Hurrikan Harvey die Katastrophenhilfe in Texas, USA. Die Spende kam dem Amerikanischen Roten Kreuz zugute. Sie setzte sich zusammen aus einem von Continental direkt gespendeten Betrag und einer zusätzlichen Aufstockung der Spenden der Mitarbeiter. Neben der finanziellen Hilfe des Unternehmens engagierten sich die Mitarbeiter vor Ort bei den Hilfsmaßnahmen in Houston und anderen Gebieten im Süden von Texas.

Im Oktober 2017 unterstützten wir die Katastrophenhilfe in den vom Erdbeben betroffenen Gebieten Mexikos. Zudem riefen wir unsere Mitarbeiter in Nordamerika zu Geldspenden für die Erdbebenopfer auf und verdoppelten den gespendeten Betrag der Mitarbeiter. Um den Erdbebenopfern unmittelbar zu helfen, sammelte unser Team in Mexiko Sachspenden wie Nahrungsmittel, Haushaltsartikel und andere Dinge des täglichen Bedarfs.

Engagement vor Ort

Mal mit kleinen, mal mit größeren Beträgen, Sachspenden oder aktivem Engagement unterstützt Continental karitative Initiativen. Unsere Mitarbeiter zeigen hier ihr besonderes soziales Engagement als guter Nachbar vor Ort.

Die Continental-Mitarbeiter des Standorts Hannover-Stöcken haben sämtliche Erlöse ihres Sommerfests einem Verein, der sich um brandverletzte Kinder und deren Angehörige kümmert, gespendet. Die Initiative bietet betroffenen Familien und deren Angehörigen Beratung nach Verbrennungs- und Verbrühungsunfällen von Säuglingen und Kindern. Zu ihren Hauptaufgaben gehören die Beratung und Kontaktvermittlung in der Klinikzeit, Hilfestellung für die Rehabilitation und die weitere Zukunft sowie präventive Maßnahmen.

In Thailand gibt es viele junge Menschen, die bereits motorisiert und damit den Gefahren des Straßenverkehrs ausgesetzt sind. Die Sicherheit im Straßenverkehr ist für Continental ein besonderes Anliegen. Seit vier Jahren führen Continental-Mitarbeiter daher in Zusammenarbeit mit der Autobahnpolizei Rayong ein Sicherheitstraining für junge Fahrer durch. Dabei erläutern ausgewählte Mitarbeiter und Angehörige der thailändischen Autobahnpolizei den Schülern in Workshops detailliert, worauf sie im Straßenverkehr achten müssen. Beispielsweise wie sie sich und andere vor Gefahren schützen können, was ein sicheres Fahrzeug auszeichnet und wie wichtig es ist, auf Mofas und Motorrädern einen Helm zu tragen.

Geflüchteten Perspektiven schaffen

Die Integration von Menschen unterschiedlicher Herkunft und mit unterschiedlichem kulturellen Hintergrund ist ein wichtiger Teil unserer Unternehmenskultur. Seit über einem Jahr arbeiten wir gemeinsam mit der Bundesagentur für Arbeit an einem neuen, speziell entwickelten Programm, das geflüchteten Menschen den Einstieg in den Arbeitsmarkt eröffnet und erleichtert. Dabei ermöglicht Continental den Geflüchteten ein betriebliches Praktikum von bis zu zwölf Monaten.

Durch dieses Programm erlangen die Teilnehmer – bei Erhalt der für das erste Ausbildungsjahr üblichen Vergütung – die Ausbildungsreife und haben nach erfolgreichem Abschluss die Chance auf eine betriebliche Ausbildung bei Continental.

Junge Arbeitssuchende fördern und für Europa begeistern

Unter dem Dach der Initiative „Experiencing Europe“ hat Continental ein Programm speziell für junge Menschen gestartet. Gemeinsam mit der Bundesagentur für Arbeit bieten wir arbeitssuchenden Menschen zwischen 18 und 25 Jahren Kurzpraktika an unternehmenseigenen Standorten im europäischen Ausland an. Teilnehmen können junge Erwachsene, die bisher keine Berufserfahrungen gesammelt und auch kein Studium absolviert haben. Bei dem Projekt handelt es sich um eine deutschlandweite Initiative.

Ziel ist es, jungen Menschen den Zugang zum europäischen Ausland zu erleichtern und somit den europäischen Gemeinschaftsgedanken zu stärken. Wir sehen in dem Projekt auch eine Chance, potenzielle Arbeitnehmer und Talente zu entdecken.

Das Pilotprojekt für die Initiative hat im Juni 2017 bei Continental begonnen. Unter dem Namen „We I.o.v.e. Europe“ sind die ersten Teilnehmer zu Auslandspraktika an Continental-Standorten in Belgien, Frankreich, Italien, Portugal, Rumänien, Ungarn und dem Vereinigten Königreich gestartet. Unter dem Schirm von „Experiencing Europe“ haben sich inzwischen weitere Unternehmen der Initiative angeschlossen, um noch mehr jungen Erwachsenen eine Berufserfahrung im europäischen Ausland zu ermöglichen.

Wirtschaftsbericht

Rahmenbedingungen

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

In Deutschland beschleunigte sich 2017 das solide Wirtschaftswachstum der letzten Jahre. Nach 1,7% im Jahr 2015 und 1,9% im Jahr 2016 wuchs das Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Berichtsjahr nach ersten Berechnungen des Statistischen Bundesamts preisbereinigt um 2,2% gegenüber dem Vorjahr. Die im Januar 2017 aufgestellte Prognose des Internationalen Währungsfonds (IWF) von 1,5% wurde damit klar übertroffen. Ursächlich für den deutlichen Zuwachs waren insbesondere höhere private Investitionen, aber auch Konsumausgaben der privaten und öffentlichen Haushalte.

Neben Deutschland verzeichneten 2017 auch die anderen Länder des Euroraums überwiegend einen anhaltenden Wirtschaftsaufschwung infolge höherer Investitionen der Unternehmen sowie gesteigerter Konsumausgaben der privaten und auch der öffentlichen Haushalte. Die Wirtschaft des Euroraums erreichte im Berichtsjahr nach aktuellen Zahlen der Statistikbehörde Eurostat ein BIP-Wachstum von 2,5% und übertraf ebenfalls die IWF-Prognose aus Januar 2017 von 1,6%. Unterstützend wirkte weiterhin die Geldpolitik der Europäischen Zentralbank (EZB), die an ihren expansiven Maßnahmen im Jahr 2017 unverändert festhielt.

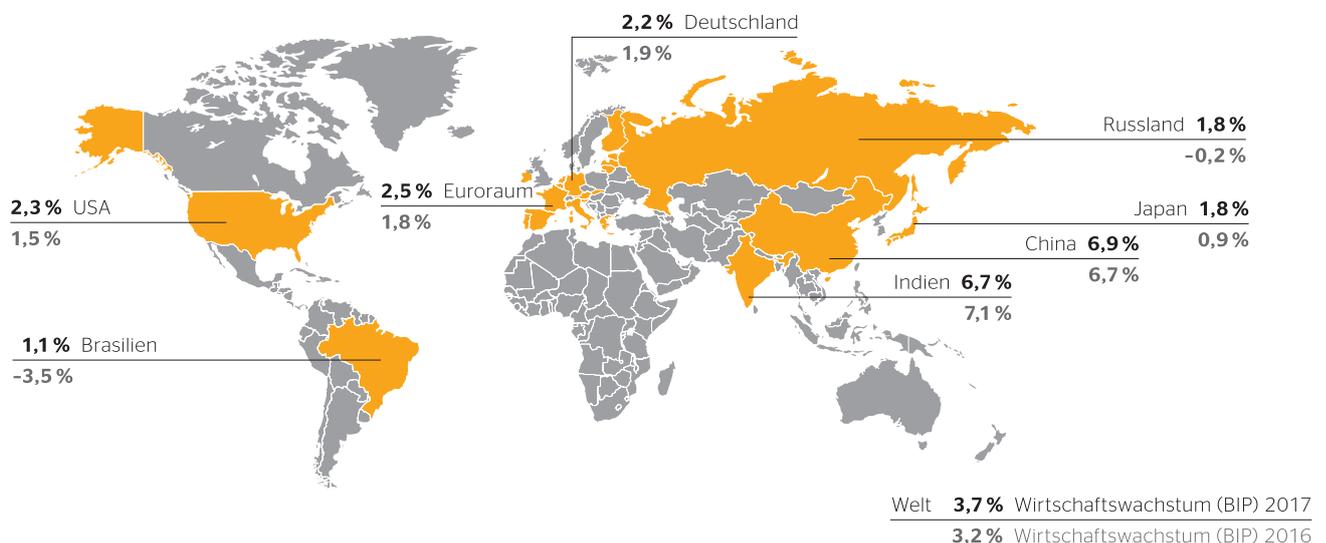
Die US-Wirtschaft gewann im Verlauf des Jahres 2017 von Quartal zu Quartal an Dynamik und hat voraussichtlich einen BIP-Zuwachs von 2,3% erreicht. Damit wurde die Prognose des IWF aus Januar 2017 genau getroffen. Ursächlich hierfür waren vor allem eine Zunahme des privaten Konsums und ein Anstieg der privaten Investitionen. Die US-amerikanische Notenbank Fed erhöhte 2017 in den Monaten März, Juni und Dezember ihren Leitzins um jeweils 25 Basispunkte. Mit einem Zielwert von zuletzt 1,25% bis 1,5% blieb ihr Leitzins dennoch auf einem niedrigen Niveau.

Die japanische Wirtschaft belebte sich im Berichtsjahr vor allem dank der kräftigen Ausweitung des Außenhandelsüberschusses infolge der Abschwächung des japanischen Yen gegenüber dem Euro und anderen Währungen. Aber auch die privaten Investitionen und der private Konsum stiegen an, während die Staatsausgaben nahezu stagnierten. Auf Basis der aktuellen Erwartung des IWF dürfte die japanische Wirtschaft 2017, auch dank der anhaltend expansiven Geldpolitik ihrer Notenbank, um 1,8% gegenüber dem Vorjahr gewachsen sein. Damit fiel das Wachstum deutlich stärker aus, als der IWF zu Jahresbeginn mit 0,8% prognostiziert hatte.

Die Schwellen- und Entwicklungsländer erreichten 2017 gemäß dem WEO-Update (World Economic Outlook, WEO) des IWF vom Januar 2018 in Summe ein Wachstum von 4,7% (Vj. 4,4%). Im Januar 2017 hatte der IWF zunächst 4,5% prognostiziert. Wesentliche Wachstumstreiber waren erneut China und Indien. Die chinesische Wirtschaft entwickelte sich dabei mit einem ausgewiesenen BIP-Wachstum von 6,9% besser, als der IWF Anfang 2017 mit seiner Prognose von 6,5% erwartet hatte. Dagegen blieb Indien gemäß IWF mit einem BIP-Wachstum von 6,7% unter der Prognose von 7,2%, da sich die grundlegende Reform des Umsatzsteuersystems dämpfend auf die Wirtschaft auswirkte. Besser als im Januar 2017 erwartet entwickelten sich im Berichtsjahr zudem Russland und Brasilien, die von der Erholung des Rohstoffsektors profitierten.

Gemäß dem WEO-Update des IWF vom Januar 2018 wuchs die Weltwirtschaft im Berichtsjahr um 3,7%, nach 3,2% im Vorjahr. Die Prognose des IWF eines Wachstums von 3,4% aus Januar 2017 wurde infolge der stärkeren konjunkturellen Entwicklung in der Eurozone sowie auch in Japan und China übertroffen.

Wirtschaftswachstum 2017 im Vergleich zu 2016



Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen

Für Continental ist das weltweite Zuliefergeschäft mit den Herstellern von Pkw und Nutzfahrzeugen das wichtigste Marktsegment. Der entsprechende Umsatzanteil belief sich im Geschäftsjahr 2017 auf 72 % (Vj. 73 %). Das zweitgrößte Marktsegment für Continental ist das weltweite Ersatzreifengeschäft für Pkw und Nutzfahrzeuge. Wegen des deutlich höheren Anteils von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen < 6 t an der Fahrzeugproduktion und dem Ersatzreifengeschäft ist deren Entwicklung von besonderer Bedeutung für unseren wirtschaftlichen Erfolg.

Die größte Absatzregion von Continental ist weiterhin Europa mit einem Umsatzanteil von 49 % im Berichtsjahr (Vj. 50 %), gefolgt von Nordamerika mit 25 % (Vj. 26 %) und Asien mit 22 % (Vj. 21 %).

Entwicklung der Pkw-Neuzulassungen

Die Pkw-Nachfrage in Europa (EU-28 und EFTA) stieg 2017 weiter an. Auf Basis vorläufiger Daten des Verbands der Automobilindustrie (VDA) erhöhten sich die Pkw-Neuzulassungen gegenüber dem Vorjahr um 3 % auf 15,6 Mio Einheiten. Ursächlich hierfür war neben dem sich fortsetzenden konjunkturellen Aufschwung und dem niedrigen Zinsniveau ein relativ hoher Ersatzbedarf, vor allem in süd- und osteuropäischen Ländern. Innerhalb der großen Märkte wiesen erneut Italien und Spanien mit jeweils einem Plus von 8 % die höchsten Zuwächse aus. In Frankreich stieg die Pkw-Nachfrage um 5 % und in Deutschland um 3 %. Dagegen verzeichnete das Vereinigte Königreich einen Nachfragerückgang um 6 %.

In den USA sank 2017 die Zahl der Neuzulassungen um 2 % auf 17,1 Mio Einheiten, blieb aber auf einem hohen Niveau. Der Grund für den Rückgang war eine Verringerung der Pkw-Nachfrage um 12 %. Gegenläufig wirkte die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen, insbesondere Pick-ups, die dank niedriger Kraftstoffpreise und günstiger Kreditzinsen um 4 % im Vorjahresvergleich zunahm.

In Japan führten 2017 die verbesserte konjunkturelle Lage und das gestiegene Vertrauen der Verbraucher zu einer höheren Pkw-Nachfrage. Die Neuzulassungen stiegen um 6 % auf 4,4 Mio Einheiten.

Nachdem sich in China im ersten Halbjahr 2017 die Erhöhung der Verkaufsteuer von 5 % auf 7,5 % für Pkw mit einem Hubraum von bis zu 1,6l noch bremsend auf die Nachfrage ausgewirkt hatte, belebte sich der Absatz im dritten Quartal wieder. Im vierten Quartal wurde allerdings das Rekordniveau des Vorjahres von 7,5 Mio Einheiten nicht ganz erreicht. In Summe ergab sich für 2017 nach Angaben des VDA ein Zuwachs der Pkw-Neuzulassungen in China um 2 % auf 24,2 Mio Einheiten. In den übrigen BRIC-Ländern stieg die Nachfrage infolge der sich verbessernden konjunkturellen Lage kräftiger an. In Russland erhöhte sich der Absatz um 12 % und in Indien sowie Brasilien um jeweils 9 %.

Die Absatzzuwächse in Europa, Asien und Südamerika überkompensierten im Berichtsjahr den Nachfragerückgang in den USA. Die weltweiten Pkw-Neuzulassungen stiegen 2017 insgesamt nach vorläufigen Daten um über 2 % auf 93,3 Mio Einheiten.

Entwicklung der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

In Europa nahm 2017 die Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen < 6 t nach vorläufigen Daten um 3 % zu. Die Fertigung wurde insbesondere in Russland und der Türkei sowie in Frankreich deutlich erhöht. Dagegen blieb die Produktion in Deutschland, Spanien und dem Vereinigten Königreich leicht unter den jeweiligen hohen Vorjahreswerten. In Deutschland hatte dabei die geringere Anzahl von Arbeitstagen einen wesentlichen Einfluss, während im Vereinigten Königreich die sinkende Nachfrage die zentrale Ursache war.

In Nordamerika verringerte sich im Berichtsjahr die Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf Basis vorläufiger Zahlen um 4 %. Die Produktion von Pkw sank aufgrund der geringeren Nachfrage deutlich. Dagegen erhöhte sich nachfragebedingt vor allem die Fertigung von Pick-ups. In den USA und Kanada reduzierte sich die Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen um jeweils mehr als 8 %. Dieser Rückgang wurde durch einen kräftigen Anstieg der Fertigung in Mexiko nur teilweise kompensiert.

In Asien erhöhte sich 2017 in den meisten Ländern die Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen. Hohe Volumenzuwächse verzeichneten nachfragebedingt Japan, Indien und der Iran. Auch

Neuzulassungen/Verkäufe von Pkw

Mio Stück	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	2017 gesamt	Δ Vorjahr
Europa (EU-28 und EFTA)	4,3	4,2	3,6	3,6	15,6	3 %
USA	4,0	4,4	4,4	4,3	17,1	-2 %
Japan	1,3	1,0	1,1	1,0	4,4	6 %
Brasilien	0,5	0,5	0,6	0,6	2,2	9 %
Russland	0,3	0,4	0,4	0,5	1,6	12 %
Indien	0,8	0,7	0,9	0,8	3,2	9 %
China	5,8	5,2	5,8	7,4	24,2	2 %
Weltweit	23,0	22,8	22,7	24,8	93,3	2 %

Quellen: VDA (Länder/Regionen) und Renault (weltweit).

Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

Mio Stück	2017	2016	2015	2014	2013
Europa ¹	22,1	21,4	20,8	19,9	19,2
Nordamerika	17,1	17,8	17,5	17,0	16,2
Südamerika	3,3	2,7	3,1	3,8	4,5
Asien ²	51,5	50,0	46,4	45,8	44,0
Übrige Märkte	1,1	1,1	1,0	0,9	0,8
Weltweit	95,1	93,1	88,8	87,4	84,7

Quelle: IHS Inc., vorläufige Zahlen und eigene Schätzungen.

¹ West-, Zentral- und Osteuropa inkl. Russland und Türkei.

² Asien inkl. Kasachstan, Usbekistan, Naher Osten und Ozeanien mit Australien.

in China stieg die Produktion im ersten Quartal noch kräftig an, im weiteren Jahresverlauf ließ die Dynamik allerdings spürbar nach. Der Zuwachs von rund 570.000 Einheiten war dennoch der größte Volumenzuwachs aller Länder Asiens. Aufgrund der hohen Vorjahresbasis von 27,1 Mio Einheiten entsprach dies allerdings lediglich einem Anstieg von 2%. Rückläufige Produktionsdaten zeigten Südkorea, Australien und Malaysia. Für Asien insgesamt ergab sich 2017 auf Basis vorläufiger Daten ein Fertigungszuwachs gegenüber dem Vorjahr von 3%.

In Südamerika führte die Erholung der Nachfrage zu einer Erhöhung der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen. Nach vorläufigen Daten wuchs das Produktionsvolumen im Berichtsjahr um rund 550.000 Einheiten gegenüber dem schwachen Vorjahreswert.

Die weltweite Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen wuchs 2017 auf Basis vorläufiger Zahlen um 2% auf 95,1 Mio Einheiten.

Entwicklung der Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen

In Europa bewirkte 2017 die verbesserte konjunkturelle Lage eine Zunahme des Straßengüterverkehrs und einen erhöhten Lkw-Bedarf. In fast allen Ländern wurde infolgedessen die Lkw-Fertigung ausgeweitet. Die größten Volumenzuwächse bei der Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen zeigten dabei Russland, Deutschland und die Türkei. Insgesamt erhöhte sich

2017 in Europa die Produktion von Nutzfahrzeugen > 6 t nach vorläufigen Daten um 9% gegenüber dem Vorjahr.

Nach dem Einbruch im Vorjahr stabilisierte sich in Nordamerika die Nutzfahrzeugproduktion im Verlauf des ersten Halbjahres 2017. Die im Jahresverlauf zunehmende konjunkturelle Dynamik führte im zweiten Halbjahr zu einer wachsenden Lkw-Nachfrage und einer Belebung der Lkw-Produktion. Für das Gesamtjahr 2017 ergab sich nach vorläufigen Zahlen ein Produktionsanstieg um 8%.

In Asien stieg im Berichtsjahr die Produktion mittelschwerer und schwerer Nutzfahrzeuge, insbesondere in China, kräftig an und erreichte neue Rekordvolumina. Dagegen blieb die Fertigung in Japan erneut unter dem Vorjahresniveau. Auch in Indien wurde das Produktionsvolumen des Vorjahres nicht ganz erreicht. Insgesamt wuchs 2017 die Nutzfahrzeugproduktion in Asien nach vorläufigen Daten um rund 13%.

In Südamerika führte die konjunkturelle Belebung im Jahresverlauf zu einer steigenden Lkw-Nachfrage und zu einem Anstieg der Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen um rund 20% nach vorläufigen Daten. Trotz der kräftigen Volumenausweitung lag die Fertigung 2017 dennoch weit unterhalb des Produktionsniveaus der Vorkrisenjahre 2013 und 2014.

Infolge der Produktionsausweitung in allen Regionen stieg im Berichtsjahr die globale Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen nach vorläufigen Daten um 12%.

Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen

Tsd Stück	2017	2016	2015	2014	2013
Europa ¹	660	606	609	568	634
Nordamerika	513	475	581	550	470
Südamerika	102	85	106	184	246
Asien ²	2.140	1.894	1.636	1.843	1.845
Übrige Märkte	0	0	0	0	0
Weltweit	3.415	3.059	2.931	3.146	3.196

Quelle: IHS Inc., vorläufige Zahlen und eigene Schätzungen.

¹ West-, Zentral- und Osteuropa inkl. Russland und Türkei.

² Asien inkl. Kasachstan, Usbekistan, Naher Osten und Ozeanien mit Australien.

Absatz im Ersatzreifengeschäft für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Mio Stück	2017	2016	2015	2014	2013
Europa	351	340	328	324	313
Nordamerika	285	285	278	277	264
Südamerika	73	66	65	64	63
Asien	453	431	409	397	376
Übrige Märkte	47	45	43	41	39
Weltweit	1.208	1.168	1.123	1.103	1.056

Quelle: LMC International Ltd., vorläufige Zahlen und eigene Schätzungen.

Entwicklung der Ersatzreifenmärkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

In Europa, dem für Continental wichtigsten Ersatzreifenmarkt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge < 6 t, stieg im Berichtsjahr der Absatz von Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge nach vorläufigen Daten um 3 % gegenüber dem Vorjahr. Unterjährig führten die für das zweite Quartal 2017 angekündigten Preisanhebungen vieler Hersteller aufgrund der gestiegenen Rohstoffkosten zu vorgezogenen Käufen im ersten Quartal 2017. Darauf folgten entsprechend geringere Volumina im zweiten und dritten Quartal, bevor sich der Absatz im vierten Quartal wieder belebte.

Der Absatz von Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zog in Nordamerika im ersten Quartal 2017 aufgrund von vorgezogenen Käufen ebenfalls an. In den folgenden Quartalen zeigte sich infolgedessen nur eine sehr verhaltene Nachfrage. Nach vorläufigen Zahlen stagnierte im Gesamtjahr 2017 der Reifenabsatz in Nordamerika auf dem hohen Niveau des Vorjahres.

Asien verzeichnete 2017 einen weiter steigenden Bedarf an Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. In China, Japan und Indien sorgte die wachsende Wirtschaft für einen höheren Ersatzreifenabsatz. Für Asien insgesamt ergab sich im Berichtsjahr nach vorläufigen Daten ein Absatzzuwachs von 5 %.

In Südamerika führte 2017 die Stabilisierung der wirtschaftlichen Lage zu einer Erhöhung der Nachfrage nach Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge nach vorläufigen Zahlen um rund 11 %.

Weltweit nahm 2017 der Ersatzreifenabsatz für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge nach vorläufigen Daten um 3 % zu.

Entwicklung der Ersatzreifenmärkte für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge

In Europa erhöhte sich 2017 die Nachfrage nach Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge nach vorläufigen Zahlen um 4 %. Hohe Volumenzuwächse verzeichneten insbesondere Russland und weitere Länder Osteuropas sowie Frankreich. Die angekündigten Preiserhöhungen verschiedener Hersteller führten im ersten Quartal ebenfalls zu vorgezogenen Käufen und entsprechend unterjährig verzerrten Nachfragevolumina.

In Nordamerika, unserem anderen Kernmarkt für Nutzfahrzeugersatzreifen neben Europa, stieg im Berichtsjahr die Nachfrage nach Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge nach vorläufigen Daten um 4 % gegenüber dem Vorjahr. Auch hier verursachten die angekündigten Preiserhöhungen verschiedener Hersteller unterjährig starke Nachfrageschwankungen.

In Asien wuchs 2017 nach vorläufigen Zahlen der Absatz von Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge um 3 %. Im Wesentlichen folgte dabei die Nachfrage der wirtschaftlichen Entwicklung der einzelnen Länder. Die nominal höchsten Zuwächse wiesen China, Japan und Indien aus.

In Südamerika führte im Berichtsjahr die konjunkturelle Belebung wieder zu einer steigenden Nachfrage nach Ersatzreifen für Nutzfahrzeuge. Nach vorläufigen Zahlen stieg im Gesamtjahr der Absatz um 14 % im Vergleich zum Vorjahr.

Global zeigte sich 2017 ein Anstieg der Nachfrage nach Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge um 4 %.

Absatz im Ersatzreifengeschäft für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge

Mio Stück	2017	2016	2015	2014	2013
Europa	25,3	24,4	22,9	23,4	22,7
Nordamerika	24,5	23,6	22,8	22,0	20,0
Südamerika	15,7	13,7	13,5	14,0	13,7
Asien	89,2	86,6	83,5	85,3	83,9
Übrige Märkte	7,8	7,5	7,2	6,9	6,3
Weltweit	162,5	155,8	149,8	151,7	146,6

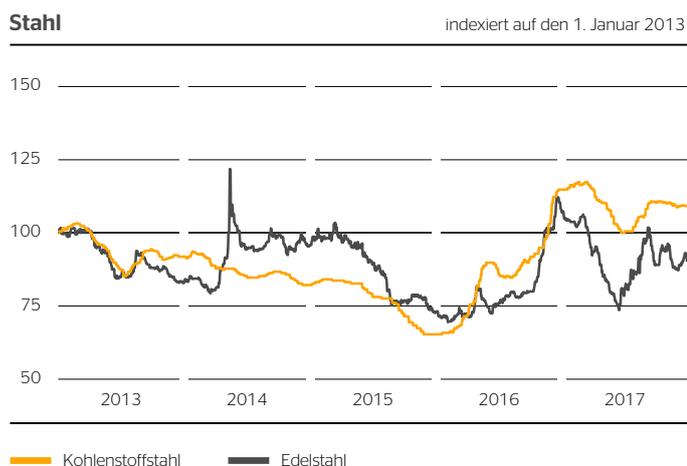
Quelle: LMC International Ltd., vorläufige Zahlen und eigene Schätzungen.

Entwicklung der Rohstoffmärkte

Verschiedene Rohstoffe wie Stahl, Aluminium, Kupfer, Edelmetalle und Kunststoffe sind wichtige Vormaterialien für eine Vielzahl verschiedener Elektronik-, Elektromechanik- und Mechanikkomponenten. Diese Komponenten wiederum benötigen wir zur Herstellung unserer Produkte und Systeme für die Automobilindustrie. Infolgedessen beeinflusst die Preisentwicklung von Rohstoffen die Herstellkosten von Continental in der Regel zumeist indirekt über Kostenveränderungen bei unseren Zulieferern. Je nach Vertragsgestaltung werden diese Kostenveränderungen zeitversetzt an uns weitergegeben oder bei anstehenden Vertragsverhandlungen neu festgesetzt.

Im Berichtsjahr führte das weltweite Wirtschaftswachstum zu einer steigenden Nachfrage nach Rohstoffen. Nach dem kräftigen Preisanstieg vieler Rohstoffe im vierten Quartal 2016 konsolidierten diese im Berichtsjahr zunächst gegenüber dem Vorjahr, bevor im zweiten Halbjahr 2017 die Notierungen zumeist wieder spürbar anzogen, insbesondere bei vielen Metallen.

Kohlenstoffstahl und Edelstahl sind Vormaterialien vieler von Continental verbauter mechanischer Komponenten wie Stanz-, Dreh-, Zieh- und Druckgussteile. Die Preise für Kohlenstoffstahl stiegen in Europa im Jahresdurchschnitt um rund 30% gegenüber dem Vorjahresdurchschnitt. Ursächlich hierfür war einerseits die wachsende Stahlnachfrage sowie andererseits die Entwicklung der Weltmarktpreise für die Vorprodukte Eisenerz und Kokssteinkohle. Diese ermäßigten sich zwar wieder nach dem starken Anstieg zu Jahresbeginn bzw. im vierten Quartal des Vorjahres, stabilisierten sich aber gegenüber ihrem jeweiligen Vorjahresdurchschnitt auf einem deutlich höheren Niveau.

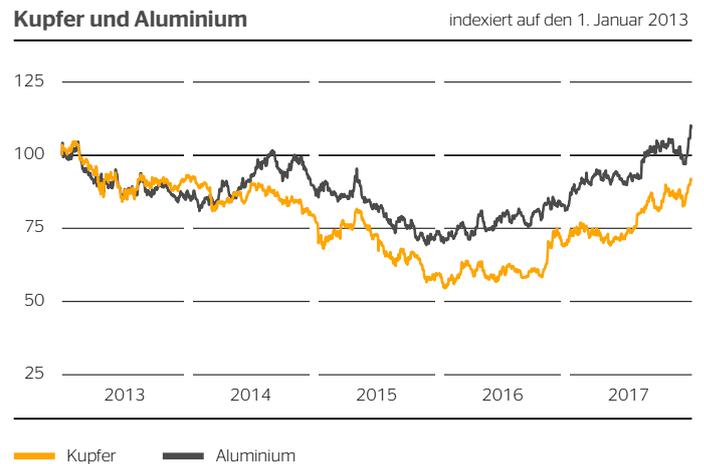


Quellen:
 Kohlenstoffstahl: Warmbreitband Deutschland (Ruhr) von Platts (€/metrische Tonne, mt).
 Edelstahl: 2 mm Edelstahlband 3042B Cold Rolled Shanghai Market Price von Shanghai Steel Home E-Commerce Co., Ltd (€/mt).

Der Basispreis für Edelstahl blieb 2017 in Europa mit einem Preisanstieg von rund 2% im Jahresdurchschnitt vergleichsweise stabil. Dagegen erhöhten sich 2017 die Legierungszuschläge im Jahres-

durchschnitt um mehr als 30% gegenüber dem Vorjahr. Insbesondere Chrom verteuerte sich im Jahresdurchschnitt um über 40%, während der Preisanstieg für Nickel mit 6% im Jahresdurchschnitt relativ begrenzt blieb. Insgesamt stiegen 2017 in Europa die Preise für Edelstahl im Jahresdurchschnitt um ca. 15% gegenüber dem Vorjahresniveau.

Aluminium wird von Continental vor allem für Druckguss-, Stanz- und Biegeteile verwendet, während Kupfer insbesondere bei Elektromotoren und mechatronischen Bauteilen zum Einsatz kommt. Der Preis für Aluminium stieg 2017 kräftig an und erhöhte sich im Jahresdurchschnitt im Vergleich zum Vorjahresdurchschnitt um 23% auf US-Dollar-Basis bzw. 20% auf Eurobasis. Auch die Notierung für Kupfer stieg im zweiten Halbjahr 2017 spürbar und erhöhte sich im Jahresdurchschnitt auf US-Dollar-Basis um 27% bzw. auf Eurobasis um 24%.



Quelle: Rollierende Dreimonatskontrakte der London Metal Exchange (US-Dollar/mt).

Edelmetalle wie Gold, Silber, Platin und Palladium verwenden sowohl unsere Zulieferer als auch wir für die Beschichtung unterschiedlicher Bauteile. Die Notierungen von Gold, Silber und Platin bewegten sich 2017 auf US-Dollar-Basis zumeist auf dem Durchschnittsniveau des Vorjahres, während sie sich auf Eurobasis durch die Euroaufwertung im Jahresverlauf leicht verbilligten. Dagegen bewirkte die weiter steigende Nachfrage nach Palladium, welches vor allem für Katalysatoren verwendet wird, einen rasanten Preisanstieg. Auf US-Dollar-Basis erhöhte sich die Notierung pro Troy-Unze im Jahresdurchschnitt um 42% gegenüber dem Vorjahr, auf Eurobasis um 38%.

Verschiedene Kunststoffgranulate, sogenannte Resins, werden als technische Thermoplaste von unseren Zulieferern und von uns vor allem für die Herstellung von Gehäuseteilen benötigt. Die im zweiten Halbjahr des Vorjahres begonnene Erholung der Preise für Kunststoffgranulate setzte sich im Berichtsjahr sehr dynamisch fort. Die wachsende Nachfrage und der im Jahresverlauf steigende Ölpreis waren zusammen mit einem knappen Angebot die Ursachen hierfür. Im Jahresdurchschnitt stiegen die Preise sowohl auf US-Dollar-Basis als auch auf Eurobasis um über 30%.

Für die Herstellung von Reifen und technischen Gummiprodukten in der Rubber Group verwendet Continental verschiedene Natur- und Synthetikgumme. Außerdem werden in größerem Umfang Ruß als Füllstoff sowie Stahlcord und Nyloncord als Festigkeitsträger eingesetzt. Aufgrund der großen Mengen und des direkten Bezugs der Rohstoffe hat deren Preisentwicklung, vor allem die der Kautschuke, einen erheblichen Einfluss auf die Ergebnisentwicklung der Rubber Group, insbesondere der Division Reifen.

Nachdem sich die Preise für Naturkautschuke seit dem Siebenjahrestief zu Beginn des Vorjahres durch die wetterbedingte Angebotsverknappung bis Ende Januar 2017 mehr als verdoppelt hatten, fielen sie ab Mitte Februar 2017 wieder deutlich. Dieser Trend hielt bis Ende des ersten Halbjahres an. Im zweiten Halbjahr stabilisierten sich die Naturkautschukpreise aufgrund der weiter steigenden Nachfrage auf dem Durchschnittsniveau des Vorjahres. In Summe stieg der Preis für Naturkautschuk TSR 20 im Jahresdurchschnitt um 20 % auf US-Dollar-Basis bzw. um 18 % auf Eurobasis. Der Preis für Naturkautschukfelle (Ribbed Smoked Sheets, RSS) verteuerte sich im Jahresdurchschnitt um 22 % auf US-Dollar-Basis bzw. um 20 % auf Eurobasis.

Naturkautschuke

indexiert auf den 1. Januar 2013



Quelle: Rollierende Einmonatskontrakte der Börse Singapur (US-Dollar-Cent/kg).

Der Preis für Rohöl - der wichtigste Ausgangsgrundstoff für Synthetikgummevormaterialien wie Butadien und Styrol, aber auch für Ruß und diverse andere Chemikalien - sank im ersten Halbjahr 2017 von 55 US-Dollar pro Barrel zu Jahresbeginn wieder unter die Marke von 50 US-Dollar. Zwar drosselten mehrere große ölexportierende Länder, wie Ende 2016 verkündet, ihre Produktion und verlängerten ihre Produktionskürzungen bis Anfang 2018, jedoch weiteten dafür andere Produzenten ihre Förderung im ersten Halbjahr 2017 aus. Zudem sorgte Anfang Juni der Ausstieg der USA aus dem Pariser Klimaschutzabkommen für einen Rückgang des Rohölpreises unter die Marke von 50 US-Dollar. In der zweiten Junihälfte fiel der Preis infolge des anhaltenden Überangebots bis auf Werte um 44 US-Dollar pro Barrel, bevor er sich wieder leicht stabilisierte. In der zweiten Jahreshälfte beeinträchtigten mehrere

Wirbelstürme die US-Rohölproduktion, woraufhin die Notierungen weltweit wieder anzogen. Neben dem sich anschließenden Abbau der US-Lagerbestände sorgte die Ankündigung einer Verlängerung der Produktionskürzungen mehrerer großer ölexportierender Länder über März 2018 hinaus für einen Preisanstieg auf über 60 US-Dollar zum Jahresende. Unterstützend wirkte auch die steigende Nachfrage infolge der sehr guten Entwicklung der Weltwirtschaft. Im Jahresdurchschnitt erhöhte sich der Preis für Rohöl auf US-Dollar-Basis wie auf Eurobasis um über 20 % gegenüber dem Vorjahresdurchschnitt.

Rohöl, Butadien und Styrol

indexiert auf den 1. Januar 2013



Quellen:

Rohöl: Europa Brent Forties Oseberg Ekofisk-Preis von Bloomberg (US-Dollar/Barrel).
Butadien, Styrol: Südkorea-Exportpreis (FOB) von PolymerUpdate.com (US-Dollar/mt).

Butadien, das wichtigste Vormaterial für Synthetikgumme, verteuerte sich im Jahresdurchschnitt 2017 im Vergleich zum Vorjahreswert auf US-Dollar-Basis wie auf Eurobasis um über 30%. Der knappheitsbedingt sprunghafte Preisanstieg, der im vierten Quartal des Vorjahres begonnen hatte, fand im Februar 2017 seinen Höhepunkt. Anschließend bewirkten die Ausweitung des Angebots sowie die sinkenden Preise für Naturkautschuke und Rohöl eine Drittelung des Preises für Butadien bis Ende des ersten Halbjahres. Im zweiten Halbjahr stabilisierte er sich dann wieder über dem Durchschnittspreisniveau des Vorjahres.

Andere Vormaterialien für Synthetikgumme zeigten 2017 zu meist eine ähnliche Entwicklung wie Butadien, jedoch mit geringerer Volatilität. Der Preis für Styrol beispielsweise verteuerte sich im Jahresdurchschnittsvergleich um 18 % auf US-Dollar-Basis bzw. 16 % auf Eurobasis.

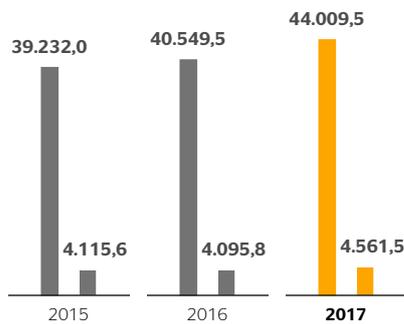
Insgesamt führten die aufgezeigten Preissteigerungen der diversen Rohstoffe 2017 zu erheblichen Kostenbelastungen für Continental, die nur teilweise und zeitversetzt über Preisanpassungen an unsere Kunden weitergegeben werden konnten. Hiervon war im Berichtsjahr insbesondere die Rubber Group betroffen.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

- > Umsatzanstieg um 8,5 % auf 44,0 Mrd €
- > Ergebnis pro Aktie bei 14,92 €
- > Free Cashflow vor Akquisitionen bei 2,3 Mrd €

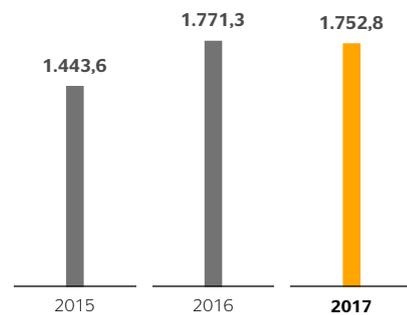
Umsatz; EBIT

Mio €



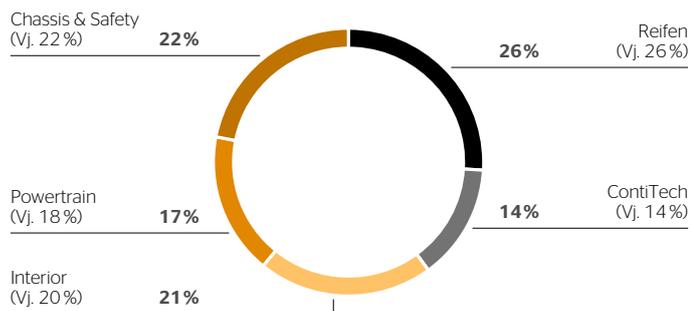
Free Cashflow

Mio €



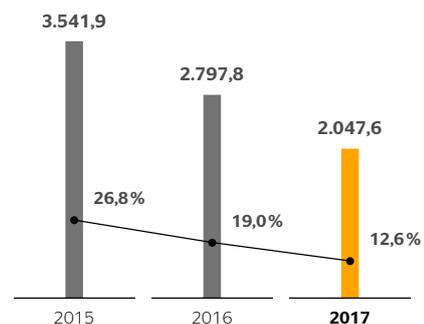
Umsatz nach Divisionen

%



Netto-Finanzschulden in Mio €

Gearing Ratio %



Ertragslage

- > Umsatzanstieg um 8,5 %
- > Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 8,1 %
- > Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 10,1 %

Continental-Konzern in Mio €	2017	2016	Δ in %
Umsatz	44.009,5	40.549,5	8,5
EBITDA	6.678,9	6.057,4	10,3
in % vom Umsatz	15,2	14,9	
EBIT	4.561,5	4.095,8	11,4
in % vom Umsatz	10,4	10,1	
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	2.984,6	2.802,5	6,5
Ergebnis pro Aktie in €	14,92	14,01	6,5
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	3.103,7	2.811,5	10,4
in % vom Umsatz	7,1	6,9	
Abschreibungen ¹	2.117,4	1.961,6	7,9
davon Wertminderungen ²	40,2	58,6	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	22.213,6	21.068,7	5,4
Operative Aktiva (Durchschnitt)	22.172,4	20.453,1	8,4
Kapitalrendite (ROCE)	20,6	20,0	
Investitionen ³	2.854,4	2.593,0	10,1
in % vom Umsatz	6,5	6,4	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	235.473	220.137	7,0
Umsatz bereinigt ⁵	43.401,3	40.545,2	7,0
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	4.746,9	4.309,8	10,1
in % des bereinigten Umsatzes	10,9	10,6	

¹ Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

² Der Begriff Wertminderung beinhaltet 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.

Umsatzanstieg um 8,5 %;

Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 8,1 %

Der Konzernumsatz erhöhte sich im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 3.460,0 Mio € bzw. 8,5 % auf 44.009,5 Mio € (Vj. 40.549,5 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 8,1 %. Die erneute Umsatzsteigerung resultierte vor allem aus der Geschäftsentwicklung in der Automotive Group. Hier lag das Umsatzwachstum deutlich über dem Anstieg der Fahrzeugproduktion von Pkw, Kombifahrzeugen und leichten Nutzfahrzeugen. Der Konzernumsatz wuchs am stärksten in Asien, im Wesentlichen in China.

Konsolidierungskreisveränderungen haben zum Umsatzwachstum beigetragen, wurden jedoch teilweise durch negative Wechselkurseffekte kompensiert.

Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 10,1 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Konzerns erhöhte sich im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr um 437,1 Mio € bzw. 10,1 % auf 4.746,9 Mio € (Vj. 4.309,8 Mio €) und entspricht 10,9 % (Vj. 10,6 %) des bereinigten Umsatzes.

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Konzerns für das vierte Quartal 2017 stieg im Vergleich zum Vorjahresquartal um 44,7 Mio € bzw. 3,5 % auf 1.329,2 Mio € (Vj. 1.284,5 Mio €) und entspricht 11,9 % (Vj. 12,2 %) des bereinigten Umsatzes.

Die Umsatzanteile nach Regionen im Jahr 2017 haben sich gegenüber dem Vorjahr folgendermaßen verändert:

Umsatz nach Regionen in %	2017	2016
Deutschland	20	21
Europa ohne Deutschland	29	29
Nordamerika	25	26
Asien	22	21
Übrige Länder	4	3

Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 11,4 %

Das operative Konzernergebnis (EBIT) erhöhte sich 2017 im Vergleich zum Vorjahr um 465,7 Mio € bzw. 11,4 % auf 4.561,5 Mio € (Vj. 4.095,8 Mio €). Die Umsatzrendite erhöhte sich auf 10,4 % (Vj. 10,1 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) verringerten das operative Ergebnis (EBIT) im Berichtsjahr um 170,7 Mio € (Vj. 143,6 Mio €).

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 20,6 % (Vj. 20,0 %).

Sondereffekte 2017

Aus Wertminderungen und einer Wertaufholung auf Sachanlagen entstand insgesamt ein Aufwand in Höhe von 22,2 Mio € (Chassis & Safety 0,5 Mio €; Powertrain 18,8 Mio €; Reifen 0,5 Mio €; ContiTech 2,4 Mio €).

Daneben resultierte aus Restrukturierungsaufwendungen sowie der Auflösung nicht mehr benötigter Restrukturierungsrückstellungen insgesamt ein positiver Sondereffekt in Höhe von 16,4 Mio € (Chassis & Safety 0,1 Mio €; Powertrain 0,7 Mio €; Interior 5,4 Mio €; Reifen 10,0 Mio €; ContiTech 0,2 Mio €). Darin enthalten sind Wertaufholungen auf Sachanlagen in Höhe von insgesamt 5,0 Mio € (Powertrain 0,2 Mio €; Interior 4,8 Mio €).

Unabhängig vom jährlichen Impairment-Test wurden in der Division Interior Wertminderungen in Höhe von insgesamt 23,0 Mio € auf Goodwill erfasst, der im Zusammenhang mit dem Ausbau unserer Mobility-Services-Aktivitäten entstanden war.

Des Weiteren ergab sich in der Division Interior infolge des Restanteilserwerbs an einem Joint Venture ein Ertrag in Höhe von 1,9 Mio € aus der Marktwertanpassung der zuvor gehaltenen Anteile.

In der Division Reifen entstand aus dem Verkauf von als Finanzanlagen gehaltenen Beteiligungen insgesamt ein Ertrag in Höhe von 14,0 Mio €.

Darüber hinaus ergab sich aus einer Erstkonsolidierung ein Ertrag in Höhe von 0,5 Mio € in der Division Reifen.

In der Division ContiTech ergab sich ein Aufwand aus dem Abgang von Gesellschaften und Vermögenswerten in Höhe von insgesamt 1,6 Mio €.

Für den Konzern beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2017 insgesamt 14,0 Mio €.

Sondereffekte 2016

Im Rahmen der Werkschließung in Melbourne, Australien, entstanden in der Automotive Group Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von insgesamt 23,3 Mio € (Chassis & Safety 0,2 Mio €; Powertrain 1,0 Mio €; Interior 22,1 Mio €), wovon 9,4 Mio € auf Wertminderungen auf Sachanlagen entfielen.

Die geplante Schließung des Standorts Gravataí, Brasilien, führte in der Division Interior zu Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von insgesamt 4,4 Mio €. Darin enthalten sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 3,1 Mio €.

Aus dem Verkauf von als Finanzanlagen gehaltenen Beteiligungen resultierte insgesamt ein Ertrag in Höhe von 5,0 Mio € (Powertrain 1,1 Mio €; Reifen 3,9 Mio €).

Aufgrund der Marktsituation 2016 ergaben sich in der Division ContiTech für die Geschäftsbereiche Conveyor Belt Group und Industrial Fluid Solutions Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte in Höhe von insgesamt 33,1 Mio €.

Eine nachträgliche Kaufpreisanpassung im Zusammenhang mit der Akquisition von Veyance Technologies führte in der Division ContiTech zu einem Ertrag in Höhe von 27,0 Mio €.

Weitere Kaufpreisanpassungen führten zu einem Aufwand in Höhe von insgesamt 1,0 Mio € (Interior 0,1 Mio €; ContiTech 0,9 Mio €).

Aus der Veräußerung des Stahlcordgeschäfts in Brasilien im Zusammenhang mit der Erfüllung von Kartellaufgaben entstand in der Division ContiTech ein Aufwand in Höhe von insgesamt 15,9 Mio €. Dieser setzt sich zusammen aus einem Veräußerungsverlust in Höhe von 9,3 Mio €, Marktwertanpassungen in Höhe von insgesamt 6,0 Mio € sowie aus nicht mehr nutzbaren Umsatzsteuerforderungen in Höhe von 0,6 Mio €.

Die vorübergehende Einstellung der Produktion von Transportbändern in Volos, Griechenland, führte in der Division ContiTech zu einem Restrukturierungsaufwand in Höhe von 11,2 Mio €, wovon 3,4 Mio € auf Wertminderungen auf Sachanlagen entfielen.

In der Division ContiTech entstanden in Chile Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 3,1 Mio €. Darin enthalten sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 0,9 Mio €.

Aus weiteren Restrukturierungsaufwendungen sowie der Auflösung nicht mehr benötigter Restrukturierungsrückstellungen entstand insgesamt ein Aufwand in Höhe von 1,2 Mio € (Powertrain 1,1 Mio €; Interior Ertrag in Höhe von 0,1 Mio €; ContiTech 0,2 Mio €). Darin enthalten sind Wertaufholungen auf Sachanlagen für die Division ContiTech in Höhe von 0,4 Mio €.

Aus sonstigen Wertaufholungen und Wertminderungen auf Sachanlagen entstand ein Aufwand in Höhe von insgesamt 9,1 Mio € (Chassis & Safety 1,3 Mio €; Powertrain 7,6 Mio €; Reifen 0,2 Mio €; ContiTech 0,0 Mio €).

Für den Konzern ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2016 in Höhe von insgesamt 70,3 Mio €.

Beschaffung

Im Jahr 2017 stieg das Einkaufsvolumen im Vergleich zum Vorjahr um rund 13 % auf 29,6 Mrd €, wovon etwa 20,2 Mrd € auf Produktionsmaterialien entfielen. Die Preise wichtiger Vormaterialien und zahlreicher Rohstoffe für die Rubber Group erreichten im ersten Halbjahr 2017 einen Höhepunkt. In den folgenden Monaten fielen die Rohstoffpreise dann deutlich. Im Jahresdurchschnitt ergaben sich insbesondere aufgrund des sehr stark gestiegenen Preisniveaus zu Jahresbeginn höhere Rohstoffpreise als im Vorjahr. Die Preise für Produktionsmaterialien für die Automotive Group erreichten hingegen ein niedrigeres Niveau als im Vorjahr.

Überleitung EBIT zum Konzernergebnis

Mio €	2017	2016	Δ in %
Chassis & Safety	897,7	580,8	54,6
Powertrain	439,9	378,0	16,4
Interior	749,2	567,8	31,9
Reifen	2.151,3	2.289,4	-6,0
ContiTech	442,2	399,2	10,8
Sonstiges/Konsolidierung	-118,8	-119,4	-0,5
EBIT	4.561,5	4.095,8	11,4
Finanzergebnis	-285,7	-117,0	144,2
Ergebnis vor Ertragsteuern	4.275,8	3.978,8	7,5
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.227,5	-1.096,8	11,9
Konzernergebnis	3.048,3	2.882,0	5,8
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	-63,7	-79,5	-19,9
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	2.984,6	2.802,5	6,5
Ergebnis pro Aktie in €, unverwässert	14,92	14,01	6,5

Überleitung Umsatz zum Umsatz bereinigt sowie EBITDA zum bereinigten operativen Ergebnis (EBIT bereinigt) 2017

Mio €	Chassis & Safety	Powertrain	Interior	Reifen	ContiTech	Sonstiges/ Konsolidierung	Continental- Konzern
Umsatz	9.767,8	7.660,9	9.305,2	11.325,8	6.246,4	-296,6	44.009,5
Konsolidierungskreisveränderungen ¹	–	-8,0	-70,9	-131,1	-398,2	–	-608,2
Umsatz bereinigt	9.767,8	7.652,9	9.234,3	11.194,7	5.848,2	-296,6	43.401,3
EBITDA	1.301,6	854,8	1.140,0	2.748,7	750,9	-117,1	6.678,9
Abschreibungen ²	-403,9	-414,9	-390,8	-597,4	-308,7	-1,7	-2.117,4
EBIT	897,7	439,9	749,2	2.151,3	442,2	-118,8	4.561,5
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA)	0,0	11,9	46,1	19,5	93,2	–	170,7
Konsolidierungskreisveränderungen ¹	–	3,6	39,5	-18,6	-23,8	–	0,7
Sondereffekte							
Wertminderungen ³	0,5	18,8	23,0	0,5	2,4	–	45,2
Restrukturierung ⁴	-0,1	-0,7	-5,4	-10,0	-0,2	–	-16,4
Veräußerungsgewinne und -verluste aus Abgängen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen	–	–	–	-14,0	1,6	–	-12,4
Sonstiges	–	–	-1,9	-0,5	–	–	-2,4
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)	898,1	473,5	850,5	2.128,2	515,4	-118,8	4.746,9

Überleitung Umsatz zum Umsatz bereinigt sowie EBITDA zum bereinigten operativen Ergebnis (EBIT bereinigt) 2016

Mio €	Chassis & Safety	Powertrain	Interior	Reifen	ContiTech	Sonstiges/ Konsolidierung	Continental- Konzern
Umsatz	8.977,6	7.319,5	8.324,7	10.717,4	5.462,5	-252,2	40.549,5
Konsolidierungskreisveränderungen ¹	–	–	–	-0,8	-3,5	–	-4,3
Umsatz bereinigt	8.977,6	7.319,5	8.324,7	10.716,6	5.459,0	-252,2	40.545,2
EBITDA	954,6	756,2	904,2	2.828,7	730,9	-117,2	6.057,4
Abschreibungen ²	-373,8	-378,2	-336,4	-539,3	-331,7	-2,2	-1.961,6
EBIT	580,8	378,0	567,8	2.289,4	399,2	-119,4	4.095,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA)	0,3	11,5	38,4	10,7	82,7	–	143,6
Konsolidierungskreisveränderungen ¹	–	–	–	0,2	-0,1	–	0,1
Sondereffekte							
Wertminderungen ³	1,3	7,6	0,0	0,2	33,1	–	42,2
Restrukturierung ⁵	0,2	2,1	26,4	–	14,5	–	43,2
Veräußerungsgewinne und -verluste aus Abgängen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen	–	-1,1	0,1	-3,9	10,2	–	5,3
Sonstiges	–	–	–	–	-20,4	–	-20,4
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)	582,6	398,1	632,7	2.296,6	519,2	-119,4	4.309,8

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 Der Begriff Wertminderung beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen. In dieser Position nicht enthalten sind Wertminderungen, die im Rahmen einer Restrukturierung entstanden sind, sowie Wertminderungen auf Finanzanlagen.

4 Hierin enthalten sind Wertaufholungen in Höhe von insgesamt 5,0 Mio € (Powertrain 0,2 Mio €; Interior 4,8 Mio €).

5 Hierin enthalten sind Wertminderungen und Wertaufholungen in Höhe von insgesamt 16,4 Mio € (Chassis & Safety 0,2 Mio €; Powertrain 0,7 Mio €; Interior 11,6 Mio €; ContiTech 3,9 Mio €).

Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 292,2 Mio€ bzw. 10,4% auf 3.103,7 Mio€ (Vj. 2.811,5 Mio€) und betragen 7,1% vom Umsatz (Vj. 6,9%).

In den Divisionen Chassis & Safety, Powertrain und Interior werden Kosten im Zusammenhang mit der erstmaligen Beauftragung für Entwicklungen im Erstausrüstungsgeschäft aktiviert. Dabei erfolgt die Aktivierung ab dem Zeitpunkt der Nominierung als Lieferant 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 von Continental den Zeitraum, in dem ein wirtschaftlicher Nutzen aus den entsprechenden Entwicklungsprojekten wahrscheinlich erzielbar ist. Von den im Jahr 2017 bei den drei Divisionen angefallenen Entwicklungskosten erfüllten 92,1 Mio€ (Vj. 105,9 Mio€) die Aktivierungsvoraussetzungen.

Die Voraussetzungen für eine Aktivierung von Entwicklungsaktivitäten wurden in den Divisionen Reifen und ContiTech im Berichtsjahr und auch im Vorjahr nicht erfüllt.

Damit ergibt sich für den Konzern eine Kapitalisierungsquote in Höhe von 2,9% (Vj. 3,6%).

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich um 155,8 Mio€ auf 2.117,4 Mio€ (Vj. 1.961,6 Mio€) und entsprechen wie im Vorjahr 4,8% vom Umsatz. Darin sind Wertminderungen in Höhe von insgesamt 40,2 Mio€ (Vj. 58,6 Mio€) enthalten.

Finanzergebnis

Das negative Finanzergebnis erhöhte sich im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr um 168,7 Mio€ auf 285,7 Mio€ (Vj. 117,0 Mio€). Dies ist im Wesentlichen auf die Summe der Effekte aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und aus Währungsumrechnung zurückzuführen.

Die Zinserträge im Jahr 2017 reduzierten sich gegenüber dem Vorjahr um 7,0 Mio€ auf 94,4 Mio€ (Vj. 101,4 Mio€). Davon entfielen insgesamt 67,8 Mio€ (Vj. 75,9 Mio€) auf erwartete Erträge aus langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer sowie aus den Pensionsfonds. Hierin sind die Zinserträge auf das Fondsvermögen der Pensionskassen nicht enthalten.

Die Zinsaufwendungen beliefen sich im Jahr 2017 auf insgesamt 281,5 Mio€ und lagen damit um 27,3 Mio€ unter dem Vorjahresvergleichswert von 308,8 Mio€. Der Zinsaufwand, der aus Kreditaufnahmen bei Banken, Kapitalmarkttransaktionen und sonstigen Finanzierungsinstrumenten resultierte, lag mit 130,0 Mio€ um 10,6 Mio€ unter dem Vorjahreswert von 140,6 Mio€. Der wesentliche Anteil entfiel mit 70,7 Mio€ (Vj. 86,1 Mio€) auf den Aufwand aus den von der Continental AG, der Conti-Gummi Finance B.V., Maastricht, Niederlande, sowie der Continental Rubber of America,

Corp., Wilmington, USA, begebenen Anleihen. Der Rückgang des Aufwands gegenüber dem Vorjahr ist auf die am 20. März 2017 erfolgte Rückzahlung der Euro-Anleihe der Conti-Gummi Finance B.V., Maastricht, Niederlande, über 750,0 Mio€ zurückzuführen. Die 3,5-jährige Anleihe wurde mit 2,5% p.a. verzinst. Aus der Aufzinsung der langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer resultierte 2017 ein Zinsaufwand in Höhe von insgesamt 151,5 Mio€ (Vj. 168,2 Mio€). Hierin ist die Aufzinsung der Anwartschaftsverpflichtungen der Pensionskassen nicht enthalten.

Die Effekte aus Währungsumrechnung führten im Jahr 2017 zu einem negativen Ergebnisbeitrag in Höhe von 138,8 Mio€ (Vj. positiver Ergebnisbeitrag in Höhe von 157,1 Mio€). Gegenläufig entwickelten sich die Effekte aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstige Bewertungseffekte im Jahr 2017 mit einem Ertrag in Höhe von insgesamt 40,2 Mio€ (Vj. Aufwand in Höhe von 66,7 Mio€). Hiervon entfiel auf die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte ein Ertrag in Höhe von 1,8 Mio€ (Vj. 0,3 Mio€). Wird die Summe der Effekte aus Währungsumrechnung und aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten betrachtet, ergab sich im Jahr 2017 eine Ergebnisbelastung in Höhe von 100,4 Mio€ (Vj. Ertrag in Höhe von 90,1 Mio€). Dies resultierte im Wesentlichen aus der Entwicklung des mexikanischen Peso gegenüber dem US-Dollar, die im Vorjahr zu einem positiven Ergebnisbeitrag führte, und des brasilianischen Real gegenüber dem Euro.

Steueraufwand

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag belaufen sich für das Geschäftsjahr 2017 auf 1.227,5 Mio€ (Vj. 1.096,8 Mio€). Die Steuerquote beträgt 28,7%, nach 27,6% im Vorjahr.

Im Berichtsjahr wirkten sich wie im Vorjahr Besteuerungsunterschiede im Ausland sowie Förderungen und Befreiungen positiv aus. Die Steuerquote wurde durch nicht zahlungswirksame Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern in Höhe von insgesamt 91,0 Mio€ (Vj. 78,6 Mio€) belastet, davon 40,2 Mio€ (Vj. 11,7 Mio€) für Vorjahre. Zusätzlich wurde die Steuerquote wie im Vorjahr durch nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und nicht anrechenbare ausländische Quellensteuern belastet.

Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen

Das den Anteilseignern zuzurechnende Konzernergebnis erhöhte sich 2017 um 182,1 Mio€ auf 2.984,6 Mio€ (Vj. 2.802,5 Mio€). Dies entspricht einem Ergebnis pro Aktie von 14,92€ (Vj. 14,01€).

Mitarbeiter

Gegenüber 2016 stieg die Anzahl der Mitarbeiter des Continental-Konzerns um 15.336 auf 235.473 Beschäftigte (Vj. 220.137). Insbesondere aufgrund gestiegener Produktionsvolumina und durch den kontinuierlichen Ausbau des Forschungs- und Entwicklungsbereichs erhöhte sich die Mitarbeiterzahl in der Automotive Group

um 9.533 Personen. In der Rubber Group ist der Anstieg der Beschäftigtenzahl um 5.783 im Wesentlichen auf den Ausbau von Produktionskapazitäten und Vertriebskanälen sowie auf die Akquisition der Hornschuch Gruppe in der Division ContiTech zurückzuführen.

Mitarbeiter nach Regionen in %	2017	2016
Deutschland	26	26
Europa ohne Deutschland	32	32
Nordamerika	19	19
Asien	19	19
Übrige Länder	4	4

Finanzlage

- > Free Cashflow vor Akquisitionen bei 2,3 Mrd €
- > Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit bei 3,5 Mrd €
- > Netto-Finanzschulden bei 2,0 Mrd €

Cashflow-Überleitung

Das EBIT erhöhte sich gegenüber 2016 um 465,7 Mio€ auf 4.561,5 Mio€ (Vj. 4.095,8 Mio€).

Die insbesondere aus den Anleihen resultierenden Zinszahlungen reduzierten sich um 4,6 Mio€ auf 131,5 Mio€ (Vj. 136,1 Mio€).

Die Auszahlungen für Ertragsteuern stiegen um 74,8 Mio€ auf 1.122,1 Mio€ (Vj. 1.047,3 Mio€).

Der zahlungsmittelwirksame Aufbau des Working Capital führte zu einem Mittelabfluss in Höhe von 483,8 Mio€ (Vj. 210,1 Mio€). Dies resultierte aus der Erhöhung der Vorräte um 484,3 Mio€ (Vj. 326,5 Mio€). Der Aufbau der operativen Forderungen in Höhe von 737,1 Mio€ (Vj. 631,7 Mio€) wurde durch den Aufbau der operativen Verbindlichkeiten in Höhe von 737,6 Mio€ (Vj. 748,1 Mio€) ausgeglichen.

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit erhöhte sich 2017 im Vorjahresvergleich um 282,4 Mio€ auf 5.220,5 Mio€ (Vj. 4.938,1 Mio€) und erreichte 11,9% vom Umsatz (Vj. 12,2%).

Aus Investitionstätigkeit resultierte ein Mittelabfluss in Höhe von 3.467,7 Mio€ (Vj. 3.166,8 Mio€). Die Investitionen in Sachanlagen und Software, ohne Berücksichtigung von Finanzierungsleasing und aktivierten Fremdkapitalkosten, erhöhten sich um 257,2 Mio€ von 2.592,5 Mio€ auf 2.849,7 Mio€. Der Saldo aus dem Erwerb und der Veräußerung von Gesellschaften und Geschäftsbereichen führte im Jahr 2017 zu einem Mittelabfluss in Höhe von 575,9 Mio€ (Vj. 511,6 Mio€). Dieser Mittelabfluss ist hauptsächlich auf die Erwerbe der Hornschuch Gruppe und der Argus Cyber Security Ltd, Tel Aviv, Israel, zurückzuführen.

Für das Geschäftsjahr 2017 ergab sich ein Free Cashflow in Höhe von 1.752,8 Mio€ (Vj. 1.771,3 Mio€). Dies entspricht einem Rückgang um 18,5 Mio€ gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum.

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang für Sachanlagen und Software belief sich 2017 auf 2.854,4 Mio€. Insgesamt ergab sich gegenüber dem Vorjahreswert (2.593,0 Mio€) eine Erhöhung um 261,4 Mio€, zu der die Divisionen Chassis & Safety, Powertrain und Interior beigetragen haben. Die Investitionsquote beträgt 6,5% (Vj. 6,4%).

Finanzierung und Finanzschulden

Die Brutto-Finanzschulden lagen zum Jahresende 2017 mit 4.090,0 Mio€ (Vj. 4.952,3 Mio€) um 862,3 Mio€ unter dem Vorjahresniveau.

Basierend auf den Quartalsendwerten waren 59,6% (Vj. 62,6%) der Brutto-Finanzschulden nach Sicherungsmaßnahmen im Jahresdurchschnitt mit festen Zinssätzen ausgestattet.

Der Buchwert der Anleihen reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 744,1 Mio€ von 3.383,5 Mio€ auf 2.639,4 Mio€ zum Ende des Geschäftsjahres 2017. Dieser Abbau ist auf die Rückzahlung der Euro-Anleihe der Conti-Gummi Finance B.V., Maastricht, Niederlande, über 750,0 Mio€ zurückzuführen. Die 3,5-jährige Anleihe wurde mit 2,5% p.a. verzinst und bei ihrer Fälligkeit am 20. März 2017 zu einem Kurs von 100,00% zurückgezahlt.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten lagen am 31. Dezember 2017 bei 859,7 Mio€ (Vj. 931,9 Mio€) und damit 72,2 Mio€ unter dem Vorjahresniveau.

Der syndizierte Kredit besteht aus einer revolvingierenden Tranche über 3.000,0 Mio€. Diese Kreditlinie steht Continental bis April 2021 zur Verfügung und wurde Ende 2017 wie im Vorjahr nicht in Anspruch genommen.

Die sonstigen Finanzschulden reduzierten sich zum Jahresende 2017 um 46,0 Mio€ auf 590,9 Mio€ (Vj. 636,9 Mio€). Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf niedrigere negative beizulegende Zeitwerte von derivativen Finanzinstrumenten zurückzuführen. Die Ausnutzung von Forderungsverkaufsprogrammen lag Ende 2017 mit 513,7 Mio€ (Vj. 487,1 Mio€) leicht über dem Niveau des Vorjahres. Wie im Vorjahr wurden im Continental-Konzern auch zum Jahresende 2017 fünf Forderungsverkaufsprogramme mit einem Finanzierungsvolumen in Höhe von insgesamt 894,5 Mio€ (Vj. 1.069,3 Mio€) genutzt.

Die flüssigen Mittel, derivativen Finanzinstrumente und verzinslichen Anlagen reduzierten sich um 112,1 Mio€ auf 2.042,4 Mio€ (Vj. 2.154,5 Mio€).

Die Netto-Finanzschulden reduzierten sich deutlich gegenüber dem Jahresende 2016 um 750,2 Mio€ auf 2.047,6 Mio€ (Vj. 2.797,8 Mio€). Auch die Gearing Ratio hat sich mit 12,6% (Vj. 19,0%) gegenüber dem Vorjahreswert signifikant verbessert.

Zum 31. Dezember 2017 verfügt Continental über ein Liquiditätspolster in Höhe von insgesamt 5.568,3 Mio€ (Vj. 5.995,4 Mio€), davon 1.881,5 Mio€ (Vj. 2.107,0 Mio€) an flüssigen Mitteln sowie zugesagte, ungenutzte Kreditlinien im Volumen von 3.686,8 Mio€ (Vj. 3.888,4 Mio€).

Unter den Beschränkungen, welche die Verfügbarkeit von Kapital beeinträchtigen können, sind auch sämtliche bestehenden Beschränkungen der flüssigen Mittel zu verstehen. Im Continental-Konzern sind die vorab genannten flüssigen Mittel beschränkt hinsichtlich verpfändeter Beträge sowie Guthaben in Ländern mit devisenrechtlichen Beschränkungen oder anderweitig erschwerter 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. Zum 31. Dezember 2017 betragen die unbeschränkt verfügbaren flüssigen Mittel insgesamt 1.726,7 Mio€ (Vj. 1.673,9 Mio€).

Herleitung der Netto-Finanzschulden

Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Langfristige Finanzschulden	2.017,8	2.803,7
Kurzfristige Finanzschulden	2.072,2	2.148,6
Langfristige derivative Finanzinstrumente und verzinsliche Anlagen	-113,3	-19,7
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente und verzinsliche Anlagen	-47,6	-27,8
Flüssige Mittel	-1.881,5	-2.107,0
Netto-Finanzschulden	2.047,6	2.797,8

Herleitung der Veränderung der Netto-Finanzschulden

Mio €	2017	2016
Netto-Finanzschulden am Anfang der Periode	2.797,8	3.541,9
Mittelzufluss/-abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	5.220,5	4.938,1
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-3.467,7	-3.166,8
Cashflow vor Finanzierungstätigkeit (Free Cashflow)	1.752,8	1.771,3
Gezahlte Dividende	-850,0	-750,0
Dividenden an Minderheitsgesellschafter und Veränderungen aus Eigenkapitaltransaktionen bei Gesellschaften mit Minderheitsanteileignern	-46,5	-55,6
Nicht zahlungswirksame Veränderungen	16,5	-39,9
Sonstiges	-151,6	-112,4
Wechselkurseffekte	29,0	-69,3
Veränderung der Netto-Finanzschulden	750,2	744,1
Netto-Finanzschulden am Ende der Periode	2.047,6	2.797,8

Vermögenslage

- › Eigenkapital bei 16,3 Mrd €
- › Eigenkapitalquote bei 43,5 %
- › Gearing Ratio bei 12,6 %

Bilanzsumme

Die Bilanzsumme erhöhte sich zum 31. Dezember 2017 gegenüber dem Vorjahresstichtag um 1.265,6 Mio€ auf 37.440,5 Mio€ (Vj. 36.174,9 Mio€). Der Goodwill in Höhe von 7.010,1 Mio€ ist im Vergleich zum Vorjahreswert von 6.857,3 Mio€ um 152,8 Mio€ gestiegen. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich um 93,2 Mio€ auf 1.607,3 Mio€ (Vj. 1.514,1 Mio€). Die Sachanlagen stiegen um 664,0 Mio€ auf 11.202,1 Mio€ (Vj. 10.538,1 Mio€). Die aktiven latenten Steuern reduzierten sich um 318,9 Mio€ auf 1.517,2 Mio€ (Vj. 1.836,1 Mio€). Das Vorratsvermögen stieg um 375,0 Mio€ auf 4.128,2 Mio€ (Vj. 3.753,2 Mio€), die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich um 276,6 Mio€ auf 7.669,3 Mio€ (Vj. 7.392,7 Mio€), beides aufgrund der gesteigerten Geschäftstätigkeit. Die kurzfristigen sonstigen Vermögenswerte verringerten sich um 34,7 Mio€ auf 954,3 Mio€ (Vj. 989,0 Mio€). Die flüssigen Mittel sind mit 1.881,5 Mio€ (Vj. 2.107,0 Mio€) um 225,5 Mio€ geringer als am Vorjahresstichtag.

Langfristige Vermögenswerte

Die langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahreswert um 717,4 Mio€ auf 22.038,4 Mio€ (Vj. 21.321,0 Mio€). Bezogen auf die einzelnen Bilanzposten ist dies im Wesentlichen bedingt durch den Anstieg des Goodwill um 152,8 Mio€ auf 7.010,1 Mio€ (Vj. 6.857,3 Mio€), der sonstigen immateriellen Vermögenswerte um 93,2 Mio€ auf 1.607,3 Mio€ (Vj. 1.514,1 Mio€), die Erhöhung der Sachanlagen um 664,0 Mio€ auf 11.202,1 Mio€ (Vj. 10.538,1 Mio€) sowie die Reduzierung der aktiven latenten Steuern um 318,9 Mio€ auf 1.517,2 Mio€ (Vj. 1.836,1 Mio€).

Kurzfristige Vermögenswerte

Die kurzfristigen Vermögenswerte in Höhe von 15.402,1 Mio€ sind um 548,2 Mio€ höher als der Vorjahreswert in Höhe von 14.853,9 Mio€. Die Vorräte stiegen im Berichtsjahr um 375,0 Mio€ auf 4.128,2 Mio€ (Vj. 3.753,2 Mio€), die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich um 276,6 Mio€ auf 7.669,3 Mio€ (Vj. 7.392,7 Mio€). Die flüssigen Mittel verringerten sich um 225,5 Mio€ auf 1.881,5 Mio€ (Vj. 2.107,0 Mio€).

Eigenkapital

Das Eigenkapital ist mit 16.290,3 Mio€ (Vj. 14.734,8 Mio€) um 1.555,5 Mio€ höher als im Vorjahr. Dies resultierte im Wesentlichen aus dem Anstieg der kumulierten einbehaltenen Gewinne in Höhe von 2.134,6 Mio€. Die Gearing Ratio verbesserte sich von 19,0% auf 12,6%. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich im Berichtszeitraum von 40,7% auf 43,5%.

Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten sind mit 6.961,5 Mio€ um 924,4 Mio€ niedriger als im Vorjahr (Vj. 7.885,9 Mio€). Dies ist hauptsächlich auf die Reduzierung der langfristigen Finanzschulden um 785,9 Mio€ auf 2.017,8 Mio€ (Vj. 2.803,7 Mio€) zurückzuführen. Dabei wirkt sich die Umgliederung einer Euro-Anleihe der Continental AG über nominal 750,0 Mio€ in die kurzfristigen Finanzschulden aufgrund ihrer Fälligkeit aus.

Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten

Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten erhöhten sich um 634,5 Mio€ auf 14.188,7 Mio€ (Vj. 13.554,2 Mio€). Dabei stiegen die kurzfristigen Leistungen an Arbeitnehmer um 176,5 Mio€ auf 1.490,6 Mio€ (Vj. 1.314,1 Mio€), die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 550,5 Mio€ auf 6.798,5 Mio€ (Vj. 6.248,0 Mio€) und die Ertragsteuerverbindlichkeiten um 106,1 Mio€ auf 889,7 Mio€ (Vj. 783,6 Mio€). Demgegenüber verringerten sich die kurzfristigen Rückstellungen für sonstige Risiken und Verpflichtungen um 203,4 Mio€ auf 943,0 Mio€ (Vj. 1.146,4 Mio€).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva erhöhten sich zum 31. Dezember 2017 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 1.144,9 Mio€ auf 22.213,6 Mio€ (Vj. 21.068,7 Mio€).

Der Gesamtbestand des Working Capital erhöhte sich um 234,9 Mio€ auf 5.206,0 Mio€ (Vj. 4.971,1 Mio€). Diese Entwicklung ist auf den Anstieg der operativen Forderungen um 410,4 Mio€ auf 7.876,3 Mio€ (Vj. 7.465,9 Mio€) sowie den Bestandsaufbau von Vorräten um 375,0 Mio€ auf 4.128,2 Mio€ (Vj. 3.753,2 Mio€) zurückzuführen. Gegenläufig wirkte die Erhöhung der operativen Verbindlichkeiten um 550,5 Mio€ auf 6.798,5 Mio€ (Vj. 6.248,0 Mio€).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 20.387,2 Mio€ (Vj. 19.432,1 Mio€) auf und lagen damit um 955,1 Mio€ über dem Vorjahreswert. Der Goodwill erhöhte sich um 152,8 Mio€ auf 7.010,1 Mio€ (Vj. 6.857,3 Mio€). Diese Veränderung resultierte im Wesentlichen aus Zugängen in Höhe von 299,2 Mio€. Gegenläufig wirkten Wechselkurseffekte in Höhe von 123,4 Mio€ sowie Wertberichtigungen in Höhe von 23,0 Mio€. Das Sachanlagevermögen stieg aufgrund von Investitionstätigkeit um 664,0 Mio€ auf 11.202,1 Mio€ (Vj. 10.538,1 Mio€). Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich um 93,2 Mio€ auf 1.607,3 Mio€ (Vj. 1.514,1 Mio€). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 170,7 Mio€ (Vj. 143,6 Mio€) wirkten sich wertmindernd auf die immateriellen Vermögenswerte aus.

In der Division Interior führten der Erwerb von Argus Cyber Security Ltd, Tel Aviv, Israel, mit 353,4 Mio€ sowie zwei Share Deals mit insgesamt 32,4 Mio€ zu einem Anstieg der operativen Aktiva.

Konzernbilanz

Aktiva in Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Goodwill	7.010,1	6.857,3
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.607,3	1.514,1
Sachanlagen	11.202,1	10.538,1
Anteile an nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	414,8	384,8
Langfristige übrige Vermögenswerte	1.804,1	2.026,7
Langfristige Vermögenswerte	22.038,4	21.321,0
Vorräte	4.128,2	3.753,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.669,3	7.392,7
Kurzfristige übrige Vermögenswerte	1.723,1	1.601,0
Flüssige Mittel	1.881,5	2.107,0
Kurzfristige Vermögenswerte	15.402,1	14.853,9
Bilanzsumme	37.440,5	36.174,9
<hr/>		
Passiva in Mio €	31.12.2017	31.12.2016
Eigenkapital	16.290,3	14.734,8
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	6.961,5	7.885,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.798,5	6.248,0
Kurzfristige sonstige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	7.390,2	7.306,2
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	14.188,7	13.554,2
Bilanzsumme	37.440,5	36.174,9
<hr/>		
Netto-Finanzschulden	2.047,6	2.797,8
Gearing Ratio in %	12,6	19,0

Im Rahmen von mehreren Asset Deals und einer Kaufpreisanpassung stiegen in der Division Reifen die operativen Aktiva um insgesamt 5,7 Mio€.

Der Erwerb der Hornschuch Gruppe mit 463,0 Mio€ sowie ein Share Deal mit 14,9 Mio€ trugen zu einem Anstieg der operativen Aktiva der Division ContiTech bei.

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

Während im Vorjahr Wechselkurseffekte den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Konzerns um 221,5 Mio€ erhöhten, wirkten sie sich im Berichtsjahr mit 900,7 Mio€ vermindern aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 1.719,3 Mio€ auf 22.172,4 Mio€ (Vj. 20.453,1 Mio€).

Überleitung zu operativen Aktiva 2017

Mio €	Chassis & Safety	Powertrain	Interior	Reifen	ContiTech	Sonstiges/ Konsolidierung	Continental- Konzern
Summe Aktiva / Bilanzsumme	7.330,8	5.413,4	7.619,0	8.421,1	4.348,0	4.308,2	37.440,5
Flüssige Mittel	–	–	–	–	–	1.881,5	1.881,5
Kurz- und langfristige derivative Finanzinstrumente, verzinsliche Anlagen	–	–	–	–	–	160,9	160,9
Andere finanzielle Vermögenswerte	10,0	39,4	18,7	23,3	6,6	2,9	100,9
Abzüglich finanzieller Vermögenswerte	10,0	39,4	18,7	23,3	6,6	2.045,3	2.143,3
Abzüglich sonstiger nicht operativer Vermögenswerte	-30,1	-56,1	-69,1	-34,3	-1,4	535,5	344,5
Aktive latente Steuern	–	–	–	–	–	1.517,2	1.517,2
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	–	178,2	178,2
Abzüglich Ertragsteuervermögen	–	–	–	–	–	1.695,4	1.695,4
Segmentvermögen	7.350,9	5.430,1	7.669,4	8.432,1	4.342,8	32,0	33.257,3
Summe Verbindlichkeiten und Rückstellungen	4.003,1	2.835,8	3.083,3	3.315,4	1.797,7	6.114,9	21.150,2
Kurz- und langfristige Finanzschulden	–	–	–	–	–	4.090,0	4.090,0
Zins- und andere finanzielle Verbindlichkeiten	–	–	–	–	–	81,8	81,8
Abzüglich finanzieller Verbindlichkeiten	–	–	–	–	–	4.171,8	4.171,8
Passive latente Steuern	–	–	–	–	–	348,5	348,5
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	–	–	–	–	889,7	889,7
Abzüglich Ertragsteuerverpflichtungen	–	–	–	–	–	1.238,2	1.238,2
Abzüglich sonstiger nicht operativer Verbindlichkeiten	1.197,8	806,5	654,7	879,0	532,8	625,7	4.696,5
Segmentschulden	2.805,3	2.029,3	2.428,6	2.436,4	1.264,9	79,2	11.043,7
Operative Aktiva	4.545,6	3.400,8	5.240,8	5.995,7	3.077,9	-47,2	22.213,6

Überleitung zu operativen Aktiva 2016

Mio €	Chassis & Safety	Powertrain	Interior	Reifen	ContiTech	Sonstiges/ Konsolidierung	Continental- Konzern
Summe Aktiva / Bilanzsumme	7.118,5	5.163,0	7.030,2	8.095,8	3.986,8	4.780,6	36.174,9
Flüssige Mittel	–	–	–	–	–	2.107,0	2.107,0
Kurz- und langfristige derivative Finanzinstrumente, verzinsliche Anlagen	–	–	–	–	–	47,5	47,5
Andere finanzielle Vermögenswerte	10,6	42,5	14,7	20,4	7,2	18,0	113,4
Abzüglich finanzieller Vermögenswerte	10,6	42,5	14,7	20,4	7,2	2.172,5	2.267,9
Abzüglich sonstiger nicht operativer Vermögenswerte	–	0,4	-44,2	-11,1	5,9	616,3	567,3
Aktive latente Steuern	–	–	–	–	–	1.836,1	1.836,1
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	–	124,7	124,7
Abzüglich Ertragsteuervermögen	–	–	–	–	–	1.960,8	1.960,8
Segmentvermögen	7.107,9	5.120,1	7.059,7	8.086,5	3.973,7	31,0	31.378,9
Summe Verbindlichkeiten und Rückstellungen	3.877,4	2.766,6	2.990,4	3.295,3	1.644,7	6.865,7	21.440,1
Kurz- und langfristige Finanzschulden	–	–	–	–	–	4.952,3	4.952,3
Zins- und andere finanzielle Verbindlichkeiten	–	–	–	–	–	101,9	101,9
Abzüglich finanzieller Verbindlichkeiten	–	–	–	–	–	5.054,2	5.054,2
Passive latente Steuern	–	–	–	–	–	371,5	371,5
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	–	–	–	–	783,6	783,6
Abzüglich Ertragsteuerverpflichtungen	–	–	–	–	–	1.155,1	1.155,1
Abzüglich sonstiger nicht operativer Verbindlichkeiten	1.279,0	871,7	689,6	980,7	539,5	560,1	4.920,6
Segmentschulden	2.598,4	1.894,9	2.300,8	2.314,6	1.105,2	96,3	10.310,2
Operative Aktiva	4.509,5	3.225,2	4.758,9	5.771,9	2.868,5	-65,3	21.068,7

Automotive Group

Automotive Group in Mio €	2017	2016	Δ in %
Umsatz	26.565,4	24.496,4	8,4
EBITDA	3.296,4	2.615,0	26,1
in % vom Umsatz	12,4	10,7	
EBIT	2.086,8	1.526,6	36,7
in % vom Umsatz	7,9	6,2	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	2.675,5	2.430,9	10,1
in % vom Umsatz	10,1	9,9	
Abschreibungen ¹	1.209,6	1.088,4	11,1
davon Wertminderungen ²	37,3	21,4	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	13.187,2	12.493,6	5,6
Operative Aktiva (Durchschnitt)	12.874,1	11.978,3	7,5
Kapitalrendite (ROCE)	16,2	12,7	
Investitionen ³	1.789,5	1.497,0	19,5
in % vom Umsatz	6,7	6,1	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	134.286	124.753	7,6
Umsatz bereinigt ⁵	26.486,5	24.496,4	8,1
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	2.222,1	1.613,4	37,7
in % des bereinigten Umsatzes	8,4	6,6	

1 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

2 Der Begriff Wertminderung beinhaltet 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.

Die Automotive Group umfasst drei Divisionen:

- › Die Division **Chassis & Safety** (22 % des Konzernumsatzes) entwickelt, produziert und vertreibt intelligente Systeme zur Verbesserung der Fahrsicherheit und Fahrdynamik.
- › Die Division **Powertrain** (17 % des Konzernumsatzes) bündelt innovative und effiziente Systemlösungen rund um den Antriebsstrang von heute und morgen.
- › Die Division **Interior** (21 % des Konzernumsatzes) ist auf das Informationsmanagement spezialisiert. Sie entwickelt und produziert Informations-, Kommunikations- und Vernetzungslösungen für Pkw und Nutzfahrzeuge.

Die insgesamt 14 Geschäftsbereiche erzielten im Berichtsjahr 60 % des Konzernumsatzes.

Wichtige Rohstoffe für die Automotive Group sind Stahl, Aluminium, Edelmetalle, Kupfer und Kunststoffe. Einen Schwerpunkt im Einkauf von Material und Vorprodukten bilden Elektronik und elektromechanische Komponenten, die im Konzern zusammen über 40 % des Einkaufsvolumens für Produktionsmaterial ausmachen.

Entwicklung der Division Chassis & Safety

- > **Umsatzanstieg um 8,8 %**
- > **Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 10,4 %**
- > **Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 54,2 %**

Absatz

Im Geschäftsbereich Vehicle Dynamics erhöhte sich das Absatzvolumen von elektronischen Bremssystemen im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr um 9 %. Die Verkaufszahlen für Bremskraftverstärker im Geschäftsbereich Hydraulic Brake Systems erhöhten sich um 6 % gegenüber dem Vorjahresniveau. Der Absatz der Bremsmittel mit integrierter elektrischer Parkbremse erhöhte sich um 33 % gegenüber dem Vorjahr und überkompensierte damit den Rückgang der Verkaufszahlen für konventionelle Bremsmittel, die um 3 % unter dem Vorjahresniveau lagen. Im Geschäftsbereich Passive Safety & Sensorics stieg der Absatz bei Airbagsteuergeräten um 21 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Bei den Fahrerassistenzsystemen erhöhten sich die Verkaufszahlen um 41 %.

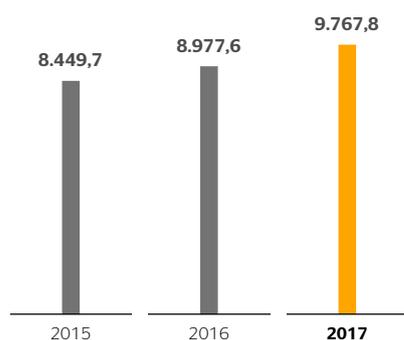
Umsatzanstieg um 8,8 %;

Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 10,4 %

2017 erhöhte sich der Umsatz der Division Chassis & Safety im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 8,8 % auf 9.767,8 Mio € (Vj. 8.977,6 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 10,4 %.

Umsatz

Mio €



Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 54,2 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division Chassis & Safety erhöhte sich im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr um 315,5 Mio € bzw. 54,2 % auf 898,1 Mio € (Vj. 582,6 Mio €) und entspricht 9,2 % (Vj. 6,5 %) des bereinigten Umsatzes. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im dritten Quartal des Vorjahres voneinander unabhängige Einzelereignisse das Ergebnis belastet haben.

Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 54,6 %

Die Division Chassis & Safety verzeichnete 2017 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 316,9 Mio € bzw. 54,6 % auf 897,7 Mio € (Vj. 580,8 Mio €). Die Umsatzrendite erhöhte sich auf 9,2 % (Vj. 6,5 %). Dabei ist zu berücksichtigen, dass im dritten Quartal des Vorjahres voneinander unabhängige Einzelereignisse das Ergebnis belastet haben.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) hatten keine nennenswerten Auswirkungen auf das operative Ergebnis (EBIT) (Vj. Verringerung um 0,3 Mio €).

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 19,9 % (Vj. 13,1 %).

Sondereffekte 2017

Aus einer Wertminderung und einer Wertaufholung auf Sachanlagen resultierte insgesamt ein Aufwand in Höhe von 0,5 Mio € in der Division Chassis & Safety.

Daneben führte die Auflösung einer Restrukturierungsrückstellung zu einem Ertrag in Höhe von 0,1 Mio €.

Für die Division Chassis & Safety beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2017 insgesamt 0,4 Mio €.

Sondereffekte 2016

Aus Wertaufholungen und Wertminderungen auf Sachanlagen entstand ein Aufwand in Höhe von insgesamt 1,3 Mio €.

Im Rahmen der Werkschließung in Melbourne, Australien, entstanden in der Division Chassis & Safety Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 0,2 Mio €, die auf Wertminderungen auf Sachanlagen entfielen.

Für die Division Chassis & Safety ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2016 in Höhe von insgesamt 1,5 Mio €.

Beschaffung

Der Beschaffungsmarkt für Chassis & Safety entwickelte sich im Jahr 2017 stabil, wenngleich gelegentliche Engpässe bei den Rohmaterialvorlieferanten auftraten. Erhebliche Versorgungsprobleme traten bei den Halbleitern durch einen japanischen Lieferanten auf, dessen Fertigung von Erdbeben im Jahr 2016 betroffen war. Der im Vorjahr begonnene Aufwärtstrend der Preise für Industriemetalle hat sich 2017 weiter fortgesetzt. Die Erhebung von Einfuhrzöllen für Flachstähle in Europa und den USA hat deren Preisniveau deutlich ansteigen lassen.

Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 140,4 Mio € bzw. 18,2 % auf 913,8 Mio € (Vj. 773,4 Mio €) und lagen damit bei 9,4 % vom Umsatz (Vj. 8,6 %).

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2016 um 30,1 Mio € auf 403,9 Mio € (Vj. 373,8 Mio €) und betragen 4,1 % vom Umsatz (Vj. 4,2 %). Darin enthalten sind 2017 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 0,5 Mio € (Vj. 1,5 Mio €).

Chassis & Safety in Mio €	2017	2016	Δ in %
Umsatz	9.767,8	8.977,6	8,8
EBITDA	1.301,6	954,6	36,4
in % vom Umsatz	13,3	10,6	
EBIT	897,7	580,8	54,6
in % vom Umsatz	9,2	6,5	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	913,8	773,4	18,2
in % vom Umsatz	9,4	8,6	
Abschreibungen ¹	403,9	373,8	8,1
davon Wertminderungen ²	0,5	1,5	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	4.545,6	4.509,5	0,8
Operative Aktiva (Durchschnitt)	4.519,6	4.448,7	1,6
Kapitalrendite (ROCE)	19,9	13,1	
Investitionen ³	682,5	523,7	30,3
in % vom Umsatz	7,0	5,8	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	47.788	43.907	8,8
Umsatz bereinigt ⁵	9.767,8	8.977,6	8,8
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	898,1	582,6	54,2
in % des bereinigten Umsatzes	9,2	6,5	

1 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

2 Der Begriff Wertminderung beinhaltet 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.

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva der Division Chassis & Safety erhöhten sich zum 31. Dezember 2017 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 36,1 Mio€ auf 4.545,6 Mio€ (Vj. 4.509,5 Mio€).

Das Working Capital verringerte sich um 132,7 Mio€ auf 606,5 Mio€ (Vj. 739,2 Mio€). Diese Veränderung resultierte im Wesentlichen aus dem Anstieg der operativen Verbindlichkeiten um 168,0 Mio€ auf 1.608,4 Mio€ (Vj. 1.440,4 Mio€). Gegenläufig wirkten im Vorratsbereich ein Bestandsaufbau von 20,1 Mio€ auf 505,8 Mio€ (Vj. 485,7 Mio€) sowie die Erhöhung der operativen Forderungen um 15,2 Mio€ auf 1.709,1 Mio€ (Vj. 1.693,9 Mio€).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 4.911,5 Mio€ (Vj. 4.755,9 Mio€) auf und lagen damit um 155,6 Mio€ über dem Vorjahreswert. Der Goodwill verringerte sich durch Wechselkurseffekte um 26,7 Mio€ auf 2.630,7 Mio€ (Vj. 2.657,4 Mio€). Das Sachanlagevermögen stieg im Rahmen der Investitionstätigkeiten um 203,8 Mio€ auf 2.079,8 Mio€ (Vj. 1.876,0 Mio€). Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 20,8 Mio€ auf 82,2 Mio€ (Vj. 103,0 Mio€). Im Berichtsjahr fielen keine nennenswerten Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) an (Vj. 0,3 Mio€).

Die Auflösung einer Kaufpreisverbindlichkeit führte zu einer Zunahme der operativen Aktiva in der Division Chassis & Safety in Höhe von 3,3 Mio€. Weitere Konsolidierungskreisveränderungen hatten keine Zu- oder Abgänge operativer Aktiva zur Folge.

Während im Vorjahr Wechselkurseffekte den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division Chassis & Safety um 8,6 Mio€ erhöhten, wirkten sie sich im Berichtsjahr mit 122,2 Mio€ vermindern aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva der Division Chassis & Safety erhöhten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2016 um 70,9 Mio€ auf 4.519,6 Mio€ (Vj. 4.448,7 Mio€).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang der Division Chassis & Safety erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 158,8 Mio€ auf 682,5 Mio€ (Vj. 523,7 Mio€). Die Investitionsquote beträgt 7,0% (Vj. 5,8%).

Neben dem Ausbau von Fertigungskapazitäten in Europa wurden die Produktionsanlagen in Nordamerika sowie in Asien erweitert. Hierbei wurden die Produktionskapazitäten aller Geschäftsbereiche ausgebaut. Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf die Errichtung neuer Produktionsanlagen für elektronische Bremssysteme.

Mitarbeiter

Die Anzahl der Mitarbeiter der Division Chassis & Safety erhöhte sich um 3.881 Beschäftigte auf 47.788 (Vj. 43.907). Der Personal-
aufbau ist in allen Geschäftsbereichen auf eine Anpassung an die
gestiegenen Absatzvolumina zurückzuführen. Darüber hinaus

führte der kontinuierliche Ausbau des Forschungs- und Entwick-
lungsbereichs, insbesondere in den Geschäftsbereichen Advanced
Driver Assistance Systems und Vehicle Dynamics, zu einem Anstieg
der Beschäftigtenzahlen. In allen Geschäftsbereichen wurden, ins-
besondere in Niedriglohnländern, die Kapazitäten erhöht.

Entwicklung der Division Powertrain

- > **Umsatzanstieg um 4,7 %**
- > **Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 5,6 %**
- > **Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 18,9 %**

Absatz

Im Geschäftsbereich Engine Systems stieg im Geschäftsjahr 2017 das Absatzvolumen von Motorsteuergeräten, Injektoren, Pumpen und Turboladern. Der Geschäftsbereich Sensors & Actuators befindet sich weiterhin auf Wachstumskurs. Begünstigt durch die Abgasgesetzgebung erhöhten sich insbesondere bei den Abgassensoren die Verkaufszahlen. Im Geschäftsbereich Hybrid Electric Vehicle lag das Absatzvolumen von Leistungselektronik, Bordnetz- und Batteriesystemen über dem Vorjahr. Die Verkaufszahlen des Geschäftsbereichs Transmission lagen, bedingt durch Programmumstellungen, im Geschäftsjahr 2017 unter dem Vorjahresniveau. Im Geschäftsbereich Fuel & Exhaust Management erhöhte sich das Absatzvolumen gegenüber dem Vorjahr.

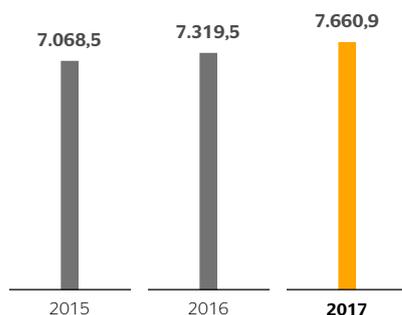
Umsatzanstieg um 4,7 %;

Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 5,6 %

2017 erhöhte sich der Umsatz der Division Powertrain im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 4,7 % auf 7.660,9 Mio € (Vj. 7.319,5 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 5,6 %.

Umsatz

Mio €



Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 18,9 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division Powertrain erhöhte sich im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr um 75,4 Mio € bzw. 18,9 % auf 473,5 Mio € (Vj. 398,1 Mio €) und entspricht 6,2 % (Vj. 5,4 %) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 16,4 %

Die Division Powertrain verzeichnete 2017 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 61,9 Mio € bzw. 16,4 % auf 439,9 Mio € (Vj. 378,0 Mio €). Die Umsatzrendite erhöhte sich auf 5,7 % (Vj. 5,2 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 11,9 Mio € (Vj. 11,5 Mio €).

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 13,2 % (Vj. 12,5 %).

Sondereffekte 2017

Aus Wertminderungen auf Sachanlagen resultierte in der Division Powertrain ein Aufwand in Höhe von insgesamt 18,8 Mio €.

Daneben ergab sich ein Ertrag aus der Auflösung nicht mehr benötigter Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von insgesamt 0,7 Mio €. Darin enthalten ist eine Wertaufholung auf Sachanlagen in Höhe von 0,2 Mio €.

Für die Division Powertrain beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2017 insgesamt 18,1 Mio €.

Sondereffekte 2016

Aus Wertaufholungen und Wertminderungen auf Sachanlagen entstand ein Aufwand in Höhe von insgesamt 7,6 Mio €.

Im Rahmen der Werkschließung in Melbourne, Australien, entstanden in der Division Powertrain Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von insgesamt 1,0 Mio €, wovon 0,7 Mio € auf Wertminderungen auf Sachanlagen entfielen.

Aus weiteren Restrukturierungsaufwendungen sowie der Auflösung nicht mehr benötigter Restrukturierungsrückstellungen entstand insgesamt ein Aufwand in Höhe von 1,1 Mio €.

Aus dem Verkauf einer als Finanzanlage gehaltenen Beteiligung resultierte ein Ertrag in Höhe von 1,1 Mio €.

Für die Division Powertrain ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2016 in Höhe von insgesamt 8,6 Mio €.

Beschaffung

Der Beschaffungsmarkt für Powertrain war im Jahr 2017 weitestgehend stabil, wengleich es zum Jahresende bei Elektronikbauteilen zu vereinzelten Versorgungsproblemen kam, die aber ohne Auswirkungen auf Kunden gelöst werden konnten. Ähnlich wie bei den Flachstählen konnte auch bei den Langstählen eine zunehmende Auslastung der Stahlwerke mit verlängerten Lieferzeiten festgestellt werden. Die durchschnittlichen Preise der in US-Dollar gehandelten Edel- und Industriemetalle lagen über Vorjahresniveau. Die Einkaufskooperation mit der Schaeffler Gruppe wurde weiter erfolgreich fortgesetzt.

Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) sanken gegenüber dem Vorjahr um 2,5 Mio € bzw. 0,4 % auf 699,0 Mio € (Vj. 701,5 Mio €) und lagen damit bei 9,1 % vom Umsatz (Vj. 9,6 %).

Powertrain in Mio €	2017	2016	Δ in %
Umsatz	7.660,9	7.319,5	4,7
EBITDA	854,8	756,2	13,0
in % vom Umsatz	11,2	10,3	
EBIT	439,9	378,0	16,4
in % vom Umsatz	5,7	5,2	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	699,0	701,5	-0,4
in % vom Umsatz	9,1	9,6	
Abschreibungen ¹	414,9	378,2	9,7
davon Wertminderungen ²	18,6	8,3	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	3.400,8	3.225,2	5,4
Operative Aktiva (Durchschnitt)	3.325,6	3.015,8	10,3
Kapitalrendite (ROCE)	13,2	12,5	
Investitionen ³	653,7	544,4	20,1
in % vom Umsatz	8,5	7,4	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	40.492	37.502	8,0
Umsatz bereinigt ⁵	7.652,9	7.319,5	4,6
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	473,5	398,1	18,9
in % des bereinigten Umsatzes	6,2	5,4	

¹ Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

² Der Begriff Wertminderung beinhaltet 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.

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2016 um 36,7 Mio € auf 414,9 Mio € (Vj. 378,2 Mio €) und betragen 5,4 % vom Umsatz (Vj. 5,2 %). Darin enthalten sind im Jahr 2017 Wertminderungen in Höhe von insgesamt 18,6 Mio € (Vj. 8,3 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva der Division Powertrain erhöhten sich zum 31. Dezember 2017 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 175,6 Mio € auf 3.400,8 Mio € (Vj. 3.225,2 Mio €).

Das Working Capital verzeichnete einen Anstieg von 40,0 Mio € auf 372,6 Mio € (Vj. 332,6 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsaufbau von 26,9 Mio € auf 470,4 Mio € (Vj. 443,5 Mio €). Die operativen Forderungen erhöhten sich zum Stichtag um 61,2 Mio € auf 1.355,3 Mio € (Vj. 1.294,1 Mio €). Der Gesamtbestand der operativen Verbindlichkeiten stieg um 48,1 Mio € auf 1.453,1 Mio € (Vj. 1.405,0 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 3.454,6 Mio € (Vj. 3.249,1 Mio €) auf und lagen damit um 205,5 Mio € über dem Vorjahreswert. Der Goodwill verringerte sich aufgrund von Wechselkurseffekten um 18,5 Mio € auf 986,3 Mio € (Vj. 1.004,8 Mio €). Das Sachanlagevermögen lag mit 2.188,8 Mio € um 195,8 Mio € über dem Vorjahresniveau von 1.993,0 Mio €. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich um 22,6 Mio € auf 178,0 Mio € (Vj. 155,4 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe

von 11,9 Mio € (Vj. 11,5 Mio €) wirkten sich wertmindernd auf die immateriellen Vermögenswerte aus.

Während im Vorjahr Wechselkurseffekte den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division Powertrain um 10,0 Mio € erhöhten, wirkten sie sich im Berichtsjahr mit 97,6 Mio € vermindern aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva der Division Powertrain erhöhten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2016 um 309,8 Mio € auf 3.325,6 Mio € (Vj. 3.015,8 Mio €).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang der Division Powertrain erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 109,3 Mio € auf 653,7 Mio € (Vj. 544,4 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 8,5 % (Vj. 7,4 %).

In der Division Powertrain wurden die Fertigungskapazitäten an deutschen Standorten, in China, den USA sowie in Tschechien und Rumänien ausgebaut. Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf die Geschäftsbereiche Engine Systems und Sensors & Actuators. Im Geschäftsbereich Engine Systems wurden die Fertigungskapazitäten für Motoreinspritzsysteme ausgebaut.

Mitarbeiter

Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Mitarbeiterzahl in der Division Powertrain um 2.990 auf 40.492 Personen (Vj. 37.502). Der Personalaufbau resultierte aus der Anpassung an gestiegene Absatzvolumina sowie aus dem kontinuierlichen Ausbau im Bereich Forschung und Entwicklung.

Entwicklung der Division Interior

- > Umsatzanstieg um 11,8 %
- > Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 11,6 %
- > Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 34,4 %

Absatz

Das Absatzvolumen im Geschäftsbereich Body & Security lag im Geschäftsjahr 2017 deutlich über Vorjahresniveau. Steigerungen wurden besonders in Asien und Europa erzielt. Im Geschäftsbereich Infotainment & Connectivity überstiegen die Verkaufszahlen leicht den Vorjahreswert. Dies ist hauptsächlich bedingt durch eine höhere Nachfrage und Neuanläufe in den Bereichen Connectivity und Multimedia. Der Absatz des Geschäftsbereichs Commercial Vehicles & Aftermarket lag insgesamt über dem Vorjahresniveau. Dies ist maßgeblich auf den stärkeren Markt für Nutzfahrzeuge in Westeuropa und Nordamerika sowie auf eine steigende Nachfrage des Ersatzteil- und Aftermarket-Geschäfts speziell bei Bremsen und Dieselpumpen in Europa zurückzuführen. Im Geschäftsbereich Instrumentation & Driver HMI lag der Absatz im Jahr 2017 über dem des Vorjahreszeitraums. Diese Erhöhung ist allgemein auf die Absatzentwicklung im europäischen Markt und speziell auf die gestiegene Nachfrage nach Displaylösungen und Head-up-Displays zurückzuführen.

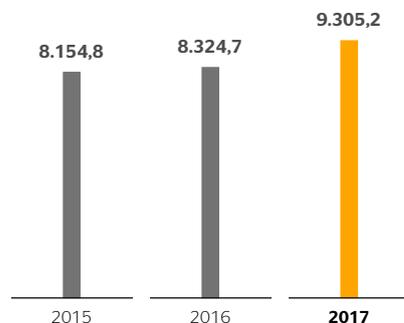
Umsatzanstieg um 11,8 %;

Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 11,6 %

2017 erhöhte sich der Umsatz der Division Interior im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 11,8 % auf 9.305,2 Mio € (Vj. 8.324,7 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 11,6 %.

Umsatz

Mio €



Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 34,4 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division Interior erhöhte sich im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr um

217,8 Mio € bzw. 34,4 % auf 850,5 Mio € (Vj. 632,7 Mio €) und entspricht 9,2 % (Vj. 7,6 %) des bereinigten Umsatzes. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im dritten Quartal des Vorjahres voneinander unabhängige Einzelereignisse das Ergebnis belastet haben.

Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 31,9 %

Die Division Interior verzeichnete 2017 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 181,4 Mio € bzw. 31,9 % auf 749,2 Mio € (Vj. 567,8 Mio €). Die Umsatzrendite erhöhte sich auf 8,1 % (Vj. 6,8 %). Dabei ist zu berücksichtigen, dass im dritten Quartal des Vorjahres voneinander unabhängige Einzelereignisse das Ergebnis belastet haben.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 46,1 Mio € (Vj. 38,4 Mio €).

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 14,9 % (Vj. 12,6 %).

Sondereffekte 2017

Unabhängig vom jährlichen Impairment-Test wurden in der Division Interior Wertminderungen in Höhe von insgesamt 23,0 Mio € auf Goodwill erfasst, der im Zusammenhang mit dem Ausbau unserer Mobility-Services-Aktivitäten entstanden war.

Die Auflösung nicht mehr benötigter Restrukturierungsrückstellungen führte in der Division Interior zu einem Ertrag in Höhe von insgesamt 5,4 Mio €. Darin enthalten ist eine Wertaufholung auf Sachanlagen in Höhe von 4,8 Mio €.

Des Weiteren ergab sich in der Division Interior infolge des Restanteilserwerbs an einem Joint Venture ein Ertrag in Höhe von 1,9 Mio € aus der Marktwertanpassung der zuvor gehaltenen Anteile.

Für die Division Interior beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2017 insgesamt 15,7 Mio €.

Sondereffekte 2016

Im Rahmen der Werkschließung in Melbourne, Australien, entstanden in der Division Interior Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von insgesamt 22,1 Mio €, wovon 8,5 Mio € auf Wertminderungen auf Sachanlagen entfielen.

Die geplante Schließung des Standorts Gravataí, Brasilien, führte zu Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von insgesamt 4,4 Mio €. Darin enthalten sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 3,1 Mio €.

Aus der Auflösung nicht mehr benötigter Restrukturierungsrückstellungen resultierte ein Ertrag in Höhe von 0,1 Mio €.

Eine Kaufpreisanpassung hatte einen Aufwand in Höhe von 0,1 Mio € zur Folge.

Für die Division Interior ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2016 in Höhe von insgesamt 26,5 Mio €.

Interior in Mio €	2017	2016	Δ in %
Umsatz	9.305,2	8.324,7	11,8
EBITDA	1.140,0	904,2	26,1
in % vom Umsatz	12,3	10,9	
EBIT	749,2	567,8	31,9
in % vom Umsatz	8,1	6,8	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	1.062,7	956,0	11,2
in % vom Umsatz	11,4	11,5	
Abschreibungen ¹	390,8	336,4	16,2
davon Wertminderungen ²	18,2	11,6	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	5.240,8	4.758,9	10,1
Operative Aktiva (Durchschnitt)	5.028,9	4.513,8	11,4
Kapitalrendite (ROCE)	14,9	12,6	
Investitionen ³	453,3	428,9	5,7
in % vom Umsatz	4,9	5,2	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	46.006	43.344	6,1
Umsatz bereinigt ⁵	9.234,3	8.324,7	10,9
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	850,5	632,7	34,4
in % des bereinigten Umsatzes	9,2	7,6	

¹ Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

² Der Begriff Wertminderung beinhaltet 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.

Beschaffung

Das Jahr 2017 war für Interior durch Versorgungsprobleme als Folge der Erdbeben im Vorjahr in der Region Kumamoto, Japan, geprägt. Der Bedarf an Mikrocontrollern von einem japanischen Zulieferer konnte nur mit großem Aufwand gedeckt werden. Hinzu kamen zunehmend Lieferprobleme für elektronische Komponenten, die zu erhöhten Kosten in der Lieferkette führten. Im Sinne eines aktiven Risikomanagements wurde die Nominierung alternativer Liefermöglichkeiten von Schlüsselkomponenten weiter vorangetrieben. Der Anteil der Displays am gesamten Beschaffungsvolumen für die Division Interior und die Displaygröße sind weiter gestiegen.

Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 106,7 Mio€ bzw. 11,2% auf 1.062,7 Mio€ (Vj. 956,0 Mio€) und lagen damit bei 11,4% vom Umsatz (Vj. 11,5%).

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2016 um 54,4 Mio€ auf 390,8 Mio€ (Vj. 336,4 Mio€) und betragen 4,2% vom Umsatz (Vj. 4,0%). Darin enthalten sind im Jahr 2017 Wertminderungen in Höhe von insgesamt 18,2 Mio€ (Vj. 11,6 Mio€).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva der Division Interior erhöhten sich zum 31. Dezember 2017 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 481,9 Mio€ auf 5.240,8 Mio€ (Vj. 4.758,9 Mio€).

Das Working Capital verzeichnete einen Anstieg um 92,9 Mio€ auf 778,9 Mio€ (Vj. 686,0 Mio€). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsaufbau von 60,7 Mio€ auf 823,7 Mio€ (Vj. 763,0 Mio€). Die operativen Forderungen erhöhten sich zum Stichtag um 152,1 Mio€ auf 1.595,9 Mio€ (Vj. 1.443,8 Mio€). Die operativen Verbindlichkeiten stiegen um 119,9 Mio€ auf 1.640,7 Mio€ (Vj. 1.520,8 Mio€).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 5.076,4 Mio€ (Vj. 4.702,5 Mio€) auf und lagen damit um 373,9 Mio€ über dem Vorjahreswert. Der Goodwill erhöhte sich um 138,9 Mio€ auf 2.701,4 Mio€ (Vj. 2.562,5 Mio€). Die Erhöhung resultierte im Wesentlichen aus dem Erwerb von Argus Cyber Security Ltd, Tel Aviv, Israel, in Höhe von 177,5 Mio€ sowie aus zwei Share Deals mit insgesamt 23,4 Mio€. Gegenläufig wirkten eine Kaufpreisanpassung in Höhe von 0,7 Mio€, Wechselkurseffekte in Höhe von 38,3 Mio€ sowie Wertberichtigungen in Höhe von 23,0 Mio€. Das Sachanlagevermögen lag mit 1.519,0 Mio€ um 124,6 Mio€ über dem Vorjahresniveau von 1.394,4 Mio€. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich um

93,0 Mio€ auf 684,8 Mio€ (Vj. 591,8 Mio€). Maßgeblich für diese Erhöhung ist der Erwerb von Argus Cyber Security Ltd, Tel Aviv, Israel, mit einem Anteil von 179,5 Mio€. Gegenläufig wirkten Wechselkurseffekte in Höhe von 26,2 Mio€ sowie Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 46,1 Mio€ (Vj. 38,4 Mio€).

Insgesamt führten der Erwerb von Argus Cyber Security Ltd, Tel Aviv, Israel, mit 353,4 Mio€ sowie zwei Share Deals mit insgesamt 32,4 Mio€ zu einem Anstieg der operativen Aktiva. Wertmindernd wirkte eine Kaufpreisanpassung mit 0,7 Mio€. Weitere Konsolidierungskreisveränderungen hatten keine Zu- oder Abgänge operativer Aktiva zur Folge.

Während im Vorjahr Wechselkurseffekte den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division Interior um 25,9 Mio€ erhöhten, wirkten sie sich im Berichtsjahr mit 131,8 Mio€ vermindernd aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva der Division Interior stiegen gegenüber dem Geschäftsjahr 2016 um 515,1 Mio€ auf 5.028,9 Mio€ (Vj. 4.513,8 Mio€).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang der Division Interior erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 24,4 Mio€ auf 453,3 Mio€ (Vj. 428,9 Mio€). Die Investitionsquote beträgt 4,9% (Vj. 5,2%).

Neben dem Ausbau der Produktionskapazitäten an deutschen Standorten wurde in China, Tschechien, Mexiko, Rumänien und den USA investiert. Der Schwerpunkt der Investitionen lag auf der Erweiterung von Fertigungskapazitäten für die Geschäftsbereiche Instrumentation & Driver HMI sowie Body & Security. Im Geschäftsbereich Instrumentation & Driver HMI wurden die Fertigungskapazitäten für Bedien- und Displaylösungen ausgebaut.

Mitarbeiter

Die Mitarbeiterzahl der Division Interior erhöhte sich um 2.662 auf 46.006 Personen (Vj. 43.344). Der Personalaufbau ist auf den kontinuierlichen Ausbau im Bereich Forschung und Entwicklung sowie auf die Anpassung an gestiegene Volumina zurückzuführen. Die Erhöhung betrifft die Geschäftsbereiche Body & Security, Commercial Vehicles & Aftermarket, Instrumentation & Driver HMI und Intelligent Transportation Systems, während Infotainment & Connectivity auf Vorjahresniveau blieb.

Rubber Group

Rubber Group in Mio €	2017	2016	Δ in %
Umsatz	17.494,7	16.097,6	8,7
EBITDA	3.499,6	3.559,6	-1,7
in % vom Umsatz	20,0	22,1	
EBIT	2.593,5	2.688,6	-3,5
in % vom Umsatz	14,8	16,7	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	428,2	380,6	12,5
in % vom Umsatz	2,4	2,4	
Abschreibungen ¹	906,1	871,0	4,0
davon Wertminderungen ²	2,9	37,2	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	9.073,6	8.640,4	5,0
Operative Aktiva (Durchschnitt)	9.325,1	8.561,4	8,9
Kapitalrendite (ROCE)	27,8	31,4	
Investitionen ³	1.060,2	1.094,1	-3,1
in % vom Umsatz	6,1	6,8	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	100.749	94.966	6,1
Umsatz bereinigt ⁵	16.965,4	16.093,3	5,4
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	2.643,6	2.815,8	-6,1
in % des bereinigten Umsatzes	15,6	17,5	

¹ Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

² Der Begriff Wertminderung beinhaltet 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.

Die Rubber Group umfasst zwei Divisionen:

- › Die Division **Reifen** (26 % des Konzernumsatzes) steht für kurze Bremswege und hohen Grip, um maximale Sicherheit zu gewährleisten und gleichzeitig durch minimierten Rollwiderstand den Kraftstoffverbrauch zu senken.
- › Die Division **ContiTech** (14 % des Konzernumsatzes) entwickelt, produziert und vermarktet Funktionsteile, intelligente Komponenten und Systeme aus Kautschuk, Kunststoff, Metall und Gewebe für den Maschinen- und Anlagenbau, den Bergbau, die Agrarindustrie, die Automobilindustrie sowie weitere wichtige Industrien.

Im Berichtsjahr erzielten die insgesamt 15 Geschäftsbereiche 40 % des Konzernumsatzes.

Die Rubber Group war 2017 mit deutlich erhöhten Rohstoffpreisen konfrontiert. So erreichten Naturkautschuke und Butadien, ein Vormaterial für synthetische Kautschuke, im ersten Quartal 2017 das höchste Preisniveau der letzten Jahre. Insbesondere die Preise für Vorprodukte von Gummimischungen wiesen in diesem Zeitraum merklich höhere Preise auf.

Entwicklung der Division Reifen

- > **Umsatzanstieg um 5,7 %**
- > **Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 5,3 %**
- > **Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 7,3 %**

Absatz

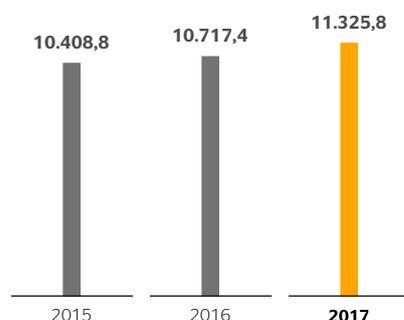
Die Verkaufszahlen lagen im Jahr 2017 im Pkw-Erstausrüstungsgeschäft auf Vorjahresniveau, während der Absatz im Pkw-Reifenersatzgeschäft mit 4 % über dem Vorjahresniveau lag. Die Absatzzahlen im Nutzfahrzeugreifengeschäft lagen mit 5 % ebenfalls über dem Vorjahreswert. Damit wurden 2017 rund 155 Millionen Reifen verkauft.

Umsatzanstieg um 5,7 %; Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 5,3 %

2017 erhöhte sich der Umsatz der Division Reifen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 5,7 % auf 11.325,8 Mio € (Vj. 10.717,4 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 5,3 %.

Umsatz

Mio €



Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 7,3 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division Reifen verringerte sich im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr um 168,4 Mio € bzw. 7,3 % auf 2.128,2 Mio € (Vj. 2.296,6 Mio €) und entspricht 19,0 % (Vj. 21,4 %) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnisrückgang (EBIT) um 6,0 %

Die Division Reifen verzeichnete 2017 einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 138,1 Mio € bzw. 6,0 % auf 2.151,3 Mio € (Vj. 2.289,4 Mio €). Die Umsatzrendite verringerte sich auf 19,0 % (Vj. 21,4 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 19,5 Mio € (Vj. 10,7 Mio €).

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 35,0 % (Vj. 40,8 %).

Sondereffekte 2017

In der Division Reifen entstand aus dem Verkauf von als Finanzanlagen gehaltenen Beteiligungen ein Ertrag in Höhe von insgesamt 14,0 Mio €.

Darüber hinaus ergab sich aus einer Erstkonsolidierung ein Ertrag in Höhe von 0,5 Mio €.

Daneben führte die Auflösung nicht mehr benötigter Restrukturierungsrückstellungen zu einem Ertrag in Höhe von 10,0 Mio €.

Aus Wertminderungen auf Sachanlagen entstand in der Division Reifen ein Aufwand in Höhe von insgesamt 0,5 Mio €.

Für die Division Reifen beträgt die Entlastung durch Sondereffekte im Jahr 2017 insgesamt 24,0 Mio €.

Sondereffekte 2016

Aus dem Verkauf einer als Finanzanlage gehaltenen Beteiligung resultierte ein Ertrag in Höhe von 3,9 Mio €.

Aus Wertminderungen auf Sachanlagen entstand ein Aufwand in Höhe von insgesamt 0,2 Mio €.

Für die Division Reifen ergab sich eine Entlastung durch Sondereffekte im Jahr 2016 in Höhe von insgesamt 3,7 Mio €.

Beschaffung

Die Preise für Naturkautschuke und wichtige ölabhängige Rohmaterialien erreichten im ersten Halbjahr 2017 einen Höhepunkt. Insbesondere die Preise von Vormaterialien wie Butadien und von Rohstoffen wie Naturkautschuk waren aufgrund gestiegener Nachfrage, aber auch infolge von Spekulationen sehr volatil. So zogen diese Preise im ersten Quartal 2017 sehr kräftig an und erreichten den höchsten Wert der letzten Jahre. Im folgenden Quartal notierten die Preise für Kautschuke wieder deutlich niedriger. Die zweite Jahreshälfte war von einer erheblich verminderten Volatilität gekennzeichnet. Im Durchschnitt lag das Gesamtjahr 2017 deutlich über dem Preisniveau des Vorjahres.

Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 28,9 Mio € bzw. 11,1 % auf 289,8 Mio € (Vj. 260,9 Mio €) und lagen damit bei 2,6 % vom Umsatz (Vj. 2,4 %).

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2016 um 58,1 Mio € auf 597,4 Mio € (Vj. 539,3 Mio €) und betragen 5,3 % vom Umsatz (Vj. 5,0 %). Darin enthalten sind im Jahr 2017 Wertminderungen in Höhe von insgesamt 0,5 Mio € (Vj. 0,2 Mio €).

Reifen in Mio €	2017	2016	Δ in %
Umsatz	11.325,8	10.717,4	5,7
EBITDA	2.748,7	2.828,7	-2,8
in % vom Umsatz	24,3	26,4	
EBIT	2.151,3	2.289,4	-6,0
in % vom Umsatz	19,0	21,4	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	289,8	260,9	11,1
in % vom Umsatz	2,6	2,4	
Abschreibungen ¹	597,4	539,3	10,8
davon Wertminderungen ²	0,5	0,2	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	5.995,7	5.771,9	3,9
Operative Aktiva (Durchschnitt)	6.143,0	5.612,7	9,4
Kapitalrendite (ROCE)	35,0	40,8	
Investitionen ³	847,0	882,1	-4,0
in % vom Umsatz	7,5	8,2	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	53.811	52.057	3,4
Umsatz bereinigt ⁵	11.194,7	10.716,6	4,5
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	2.128,2	2.296,6	-7,3
in % des bereinigten Umsatzes	19,0	21,4	

1 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

2 Der Begriff Wertminderung beinhaltet 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.

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva der Division Reifen erhöhten sich zum 31. Dezember 2017 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 223,8 Mio€ auf 5.995,7 Mio€ (Vj. 5.771,9 Mio€).

Im Working Capital verzeichnete die Division Reifen einen Anstieg um 138,5 Mio€ auf 2.474,2 Mio€ (Vj. 2.335,7 Mio€). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsaufbau von 177,4 Mio€ auf 1.608,2 Mio€ (Vj. 1.430,8 Mio€). Der Gesamtbestand der operativen Forderungen erhöhte sich zum Stichtag um 66,3 Mio€ auf 2.163,2 Mio€ (Vj. 2.096,9 Mio€). Die operativen Verbindlichkeiten stiegen um 105,2 Mio€ auf 1.297,2 Mio€ (Vj. 1.192,0 Mio€).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 4.492,8 Mio€ (Vj. 4.418,6 Mio€) auf und lagen damit um 74,2 Mio€ über dem Vorjahreswert. Dieser Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Zunahme des Sachanlagevermögens um 78,7 Mio€ auf 4.023,4 Mio€ (Vj. 3.944,7 Mio€). Der Goodwill wirkte gegenläufig und verringerte sich um 2,0 Mio€ auf 205,2 Mio€ (Vj. 207,2 Mio€). Diese Reduzierung ist auf Wechselkurseffekte in Höhe von 5,1 Mio€ und eine gegenläufig wirkende Kaufpreisanpassung in Höhe von 3,1 Mio€ zurückzuführen. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 17,0 Mio€ auf 129,3 Mio€ (Vj. 146,3 Mio€). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 19,5 Mio€ (Vj. 10,7 Mio€) reduzierten den Wert der immateriellen Vermögenswerte.

Im Rahmen von mehreren Asset Deals und einer Kaufpreisanpassung stiegen die operativen Aktiva um insgesamt 5,7 Mio€. Weitere Konsolidierungskreisveränderungen hatten keine nennenswerten Zu- oder Abgänge operativer Aktiva zur Folge.

Während im Vorjahr Wechselkurseffekte den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division Reifen um 145,9 Mio€ erhöhten, wirkten sie sich im Berichtsjahr mit 353,7 Mio€ vermindern aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva der Division Reifen stiegen gegenüber dem Geschäftsjahr 2016 um 530,3 Mio€ auf 6.143,0 Mio€ (Vj. 5.612,7 Mio€).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang der Division Reifen verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 35,1 Mio€ auf 847,0 Mio€ (Vj. 882,1 Mio€). Die Investitionsquote beträgt 7,5% (Vj. 8,2%).

In der Division Reifen wurden die Fertigungskapazitäten in Europa, Nordamerika sowie in Asien ausgebaut. Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf die Werkerweiterungen in Hefei, China; Mount Vernon und Sumter, USA; Püchov, Slowakei; und Lousado, Portugal. Darüber hinaus wurde in die Werkneubauten in Rayong, Thailand, und Clinton, USA, investiert. Des Weiteren wurden Maßnahmen zur Qualitätssicherung und Kostensenkung durchgeführt.

Mitarbeiter

Die Mitarbeiterzahl der Division Reifen erhöhte sich um 1.754 auf 53.811 Personen (Vj. 52.057). In den Produktionsgesellschaften führte der kontinuierliche Ausbau der Werke in Lousado, Portugal; Otrokovice, Tschechien; Púchov, Slowakei; sowie Hefei, China; Sumter und Mount Vernon, USA; zu einem Anstieg der Beschäftigten-

zahl. Des Weiteren ist die Erhöhung der Mitarbeiteranzahl auf Expansionsprojekte im Bereich der Vertriebs- und Handelsgesellschaften, insbesondere durch den Erwerb der Vaysse S.A.S., Frankreich, und den Ausbau der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten weltweit zurückzuführen.

Entwicklung der Division ContiTech

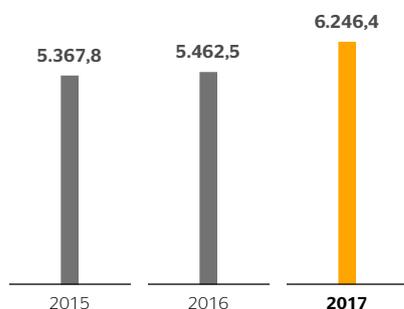
- > Umsatzanstieg um 14,4 %
- > Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 8,1 %
- > Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 0,7 %

Umsatzanstieg um 14,4 %; Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 8,1 %

2017 erhöhte sich der Umsatz der Division ContiTech im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 14,4 % auf 6.246,4 Mio € (Vj. 5.462,5 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 8,1 %. Starke Umsatzzuwächse ergeben sich im Industriebereich, insbesondere durch gestiegene Nachfrage im Minen- und Ölfördergeschäft. Darüber hinaus konnte der Umsatz sowohl bei der Automobilerstausrüstung als auch im Ersatzgeschäft deutlich im Vergleich zum Vorjahr gesteigert werden.

Umsatz

Mio €



Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 0,7 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division ContiTech verringerte sich im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr um 3,8 Mio € bzw. 0,7 % auf 515,4 Mio € (Vj. 519,2 Mio €) und entspricht 8,8 % (Vj. 9,5 %) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 10,8 %

Die Division ContiTech verzeichnete 2017 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 43,0 Mio € bzw. 10,8 % auf 442,2 Mio € (Vj. 399,2 Mio €). Die Umsatzrendite verringerte sich auf 7,1 % (Vj. 7,3 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 93,2 Mio € (Vj. 82,7 Mio €).

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 13,9 % (Vj. 13,5 %).

Sondereffekte 2017

Aus Wertminderungen auf Sachanlagen entstand in der Division ContiTech ein Aufwand in Höhe von insgesamt 2,4 Mio €.

Daneben resultierte aus Restrukturierungsaufwendungen sowie der Auflösung nicht mehr benötigter Restrukturierungsrückstellungen insgesamt ein Ertrag in Höhe von 0,2 Mio €.

In der Division ContiTech ergab sich ein Aufwand aus dem Abgang von Gesellschaften und Vermögenswerten in Höhe von insgesamt 1,6 Mio €.

Für die Division ContiTech beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2017 insgesamt 3,8 Mio €.

Sondereffekte 2016

Aufgrund der Marktsituation 2016 ergaben sich für die Geschäftsbereiche Conveyor Belt Group und Industrial Fluid Solutions Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte in Höhe von insgesamt 33,1 Mio €.

Eine nachträgliche Kaufpreisanpassung im Zusammenhang mit der Akquisition von Veyance Technologies führte zu einem Ertrag in Höhe von 27,0 Mio €.

Eine weitere Kaufpreisanpassung führte zu einem Aufwand in Höhe von 0,9 Mio €.

Aus der Veräußerung des Stahlcordgeschäfts in Brasilien im Zusammenhang mit der Erfüllung von Kartellaufgaben entstand ein Aufwand in Höhe von insgesamt 15,9 Mio €. Dieser setzt sich zusammen aus einem Veräußerungsverlust in Höhe von 9,3 Mio €, Marktwertanpassungen in Höhe von insgesamt 6,0 Mio € sowie aus nicht mehr nutzbaren Umsatzsteuerforderungen in Höhe von 0,6 Mio €.

Die vorübergehende Einstellung der Produktion von Transportbändern in Volos, Griechenland, führte zu einem Restrukturierungsaufwand in Höhe von 11,2 Mio €, wovon 3,4 Mio € auf Wertminderungen auf Sachanlagen entfielen.

In Chile entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 3,1 Mio €. Darin enthalten sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 0,9 Mio €.

Aus weiteren Restrukturierungsaufwendungen sowie der Auflösung nicht mehr benötigter Restrukturierungsrückstellungen entstand insgesamt ein Aufwand in Höhe von 0,2 Mio €. Darin enthalten sind Wertaufholungen auf Sachanlagen in Höhe von 0,4 Mio €.

Aus einer Wertminderung und einer Wertaufholung auf Sachanlagen resultierte insgesamt kein Ergebniseffekt.

Für die Division ContiTech ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2016 in Höhe von insgesamt 37,4 Mio €.

ContiTech in Mio €	2017	2016	Δ in %
Umsatz	6.246,4	5.462,5	14,4
EBITDA	750,9	730,9	2,7
in % vom Umsatz	12,0	13,4	
EBIT	442,2	399,2	10,8
in % vom Umsatz	7,1	7,3	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	138,4	119,7	15,6
in % vom Umsatz	2,2	2,2	
Abschreibungen ¹	308,7	331,7	-6,9
davon Wertminderungen ²	2,4	37,0	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	3.077,9	2.868,5	7,3
Operative Aktiva (Durchschnitt)	3.182,1	2.948,7	7,9
Kapitalrendite (ROCE)	13,9	13,5	
Investitionen ³	213,2	212,0	0,6
in % vom Umsatz	3,4	3,9	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	46.938	42.909	9,4
Umsatz bereinigt ⁵	5.848,2	5.459,0	7,1
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	515,4	519,2	-0,7
in % des bereinigten Umsatzes	8,8	9,5	

1 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

2 Der Begriff Wertminderung beinhaltet 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.

Beschaffung

Im Zuge der anziehenden Nachfrage auf den Rohstoffmärkten zeichnete die Division ContiTech in einem sehr volatilen Umfeld steigende Preise für zahlreiche Rohmaterialien. Insbesondere die Preise für Kautschuke und Ruße wiesen deutliche Erhöhungen gegenüber dem Vorjahr auf. Die Preise für Kautschuke und das Vormaterial Butadien kletterten im ersten Quartal 2017 von Spekulationen getrieben auf den höchsten Wert seit Jahren. Die im Vergleich zum Vorjahr höheren Rohölpreise zogen deutlich gestiegene Rußpreise nach sich. Im zweiten Halbjahr sanken die Preise für Kautschuke merklich.

Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 18,7 Mio€ bzw. 15,6% auf 138,4 Mio€ (Vj. 119,7 Mio€) und lagen damit wie im Vorjahr bei 2,2% vom Umsatz.

Abschreibungen

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2016 um 23,0 Mio€ auf 308,7 Mio€ (Vj. 331,7 Mio€) und betragen 4,9% vom Umsatz (Vj. 6,1%). Darin enthalten sind im Jahr 2017 Wertminderungen in Höhe von insgesamt 2,4 Mio€ (Vj. 37,0 Mio€).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva der Division ContiTech erhöhten sich zum 31. Dezember 2017 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 209,4 Mio€ auf 3.077,9 Mio€ (Vj. 2.868,5 Mio€).

Das Working Capital erhöhte sich um 118,3 Mio€ auf 1.021,8 Mio€ (Vj. 903,5 Mio€). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsaufbau um 90,0 Mio€ auf 720,1 Mio€ (Vj. 630,1 Mio€). Die operativen Forderungen erhöhten sich zum Stichtag um 114,3 Mio€ auf 1.061,1 Mio€ (Vj. 946,8 Mio€). Die operativen Verbindlichkeiten stiegen um 86,0 Mio€ auf 759,4 Mio€ (Vj. 673,4 Mio€).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 2.439,3 Mio€ (Vj. 2.295,9 Mio€) auf und lagen damit um 143,4 Mio€ über dem Vorjahreswert. Der Goodwill erhöhte sich um 61,2 Mio€ auf 486,5 Mio€ (Vj. 425,3 Mio€). Diese Erhöhung resultierte mit einem Anteil von 91,8 Mio€ aus dem Erwerb der Hornschuch Gruppe und mit einem Anteil von 4,0 Mio€ aus einem Share Deal. Gegenläufig wirkten Wechselkurseffekte in Höhe von 34,6 Mio€. Das Sachanlagevermögen lag mit 1.388,6 Mio€ um 57,8 Mio€ über dem Vorjahresniveau (Vj. 1.330,8 Mio€). Die immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich um 16,4 Mio€ auf 532,8 Mio€ (Vj. 516,4 Mio€). Hierin enthalten ist der Erwerb der Hornschuch Gruppe mit einem Anteil von 163,3 Mio€, während Wechselkurseffekte in Höhe von 54,5 Mio€ wertmindernd wirkten. Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 93,2 Mio€ (Vj. 82,7 Mio€) reduzierten den Wert der immateriellen Vermögenswerte.

Der Erwerb der Hornschuch Gruppe sowie ein Share Deal trugen mit 463,0 Mio€ und 14,9 Mio€ zu einem Anstieg der operativen Aktiva der Division ContiTech bei. Weitere Konsolidierungskreisveränderungen hatten keine nennenswerten Zu- oder Abgänge operativer Aktiva zur Folge.

Während im Vorjahr Wechselkurseffekte den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division ContiTech um 30,8 Mio€ erhöhten, wirkten sie sich im Berichtsjahr mit 196,4 Mio€ vermindern aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva der Division ContiTech erhöhten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2016 um 233,4 Mio€ auf 3.182,1 Mio€ (Vj. 2.948,7 Mio€).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang der Division ContiTech erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 1,2 Mio€ auf 213,2 Mio€ (Vj. 212,0 Mio€). Die Investitionsquote beträgt 3,4% (Vj. 3,9%).

In der Division ContiTech wurden die Produktionsanlagen an deutschen Standorten sowie in China, den USA, in Mexiko und Ungarn aus- und aufgebaut. Es wurden insbesondere die Fertigungskapazitäten für die Geschäftsbereiche Mobile Fluid Systems, Benecke-Hornschuch Surface Group (vormals: Benecke-Kaliko Group), Power Transmission Group und Conveyor Belt Group erweitert. In allen Geschäftsbereichen wurden Investitionen zur Rationalisierung bestehender Produktionsabläufe durchgeführt.

Mitarbeiter

Die Mitarbeiterzahl der Division ContiTech erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 4.029 Personen auf 46.938 (Vj. 42.909). Die Erhöhung der Mitarbeiterzahl ist im Wesentlichen auf Volumenanstiege in den Geschäftsbereichen Mobile Fluid Systems und Benecke-Hornschuch Surface Group (vormals: Benecke-Kaliko Group) zurückzuführen. Zudem ist der Anstieg der Mitarbeiterzahl durch die Übernahme der Hornschuch Gruppe bedingt.

Die Continental AG

Kurzfassung nach HGB

Ergänzend zur Konzernberichterstattung erläutern wir im Folgenden 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 verminderte sich gegenüber dem Vorjahr um 264,5 Mio€ auf 18.801,5 Mio€ (Vj. 19.066,0 Mio€). Die Veränderung auf der Aktivseite ist im Wesentlichen auf den Rückgang der

flüssigen Mittel um 322,0 Mio€ zurückzuführen. Gegenläufig hierzu erhöhten sich die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen um 74,5 Mio€ auf 7.442,5 Mio€ (Vj. 7.368,0 Mio€).

Das Finanzanlagevermögen erhöhte sich gegenüber der Vergleichsperiode um 4,7 Mio€ auf 10.995,4 Mio€ (Vj. 10.990,7 Mio€) und bildet nunmehr einen Anteil von 58,5% an der Bilanzsumme, nach 57,6% im Vorjahr. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem Zugang von Wertpapieren des Anlagevermögens.

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten verminderten sich um 2,6 Mio€ auf 28,6 Mio€ (Vj. 31,2 Mio€). Der Rückgang resultierte aus der linearen Auflösung der für den syndizierten Kredit abgegrenzten Kosten sowie aus der Verminderung der sonstigen Kostenabgrenzungen.

Auf der Passivseite verminderten sich die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen im Vergleich zum Vorjahr um 575,5 Mio€ auf 9.208,1 Mio€ (Vj. 9.783,6 Mio€). Ebenso verringerten sich die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten um 257,5 Mio€ auf 214,0 Mio€ (Vj. 471,5 Mio€) sowie die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 7,5 Mio€ auf 25,5 Mio€ (Vj. 33,0 Mio€).

Vermögens- und Finanzlage der Continental AG	31.12.2017	31.12.2016
Aktiva in Mio €		
Immaterielle Vermögensgegenstände	26,4	40,2
Sachanlagen	6,8	3,2
Finanzanlagen	10.995,4	10.990,7
Anlagevermögen	11.028,6	11.034,1
Vorräte	0,0	0,0
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	7.487,1	7.421,5
Flüssige Mittel	257,2	579,2
Umlaufvermögen	7.744,3	8.000,7
Rechnungsabgrenzungsposten	28,6	31,2
Bilanzsumme	18.801,5	19.066,0
Passiva in Mio €		
Gezeichnetes Kapital	512,0	512,0
Kapitalrücklage	4.179,1	4.179,1
Gewinnrücklagen	54,7	54,7
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	253,1	264,1
Jahresüberschuss	1.217,3	839,0
Eigenkapital	6.216,2	5.848,9
Rückstellungen	963,1	755,6
Verbindlichkeiten	11.622,2	12.461,5
Bilanzsumme	18.801,5	19.066,0
Gearing Ratio in %	65,1	78,4
Eigenkapitalquote in %	33,1	30,7

Die Rückstellungen erhöhten sich um 207,5 Mio € auf 963,1 Mio € (Vj. 755,6 Mio €), bedingt durch den Anstieg der Steuerrückstellungen um 181,1 Mio € auf 697,0 Mio € (Vj. 515,9 Mio €) sowie der Pensionsrückstellungen um 8,8 Mio € auf 175,3 Mio € (Vj. 166,5 Mio €). Ebenso erhöhten sich die sonstigen Rückstellungen um 17,6 Mio € auf 90,8 Mio € im Berichtsjahr.

Das Eigenkapital erhöhte sich von 5.848,9 Mio € im Vorjahr auf 6.216,2 Mio €. Die Minderung aufgrund der Dividendenzahlung für 2016 in Höhe von 850,0 Mio € wurde durch den im Geschäftsjahr 2017 erwirtschafteten Jahresüberschuss in Höhe von 1.217,3 Mio € ausgeglichen. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich durch das gestiegene Eigenkapital sowie durch die gesunkene Bilanzsumme von 30,7 % auf 33,1 %.

Die Umsatzerlöse erhöhten sich um 36,7 Mio € auf 237,7 Mio € (Vj. 201,0 Mio €), im Wesentlichen bedingt durch den Anstieg der Umsatzerlöse aus Konzerndienstleistungen in Höhe von 36,1 Mio €.

Das Beteiligungsergebnis erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 607,6 Mio € auf 1.737,1 Mio € (Vj. 1.129,5 Mio €). Wie im Vorjahr setzt sich das Beteiligungsergebnis überwiegend aus den Ergebnisabführungen der Tochterunternehmen zusammen. Die Erträge aus Gewinnabführung resultierten vor allem aus der Continental Caoutchouc-Export-GmbH, Hannover, in Höhe von 989,0 Mio €, der Continental Automotive GmbH, Hannover, in Höhe von 560,9 Mio € sowie der Formpolster GmbH, Hannover, in Höhe von 196,5 Mio €. Gegenläufig hierzu entstanden Aufwendungen aus der Verlustübernahme der UMG Beteiligungsgesellschaft mbH, Hannover, in Höhe von 36,0 Mio €.

Das negative Zinsergebnis des Geschäftsjahres 2017 verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 10,1 Mio € auf 85,6 Mio € (Vj. 95,7 Mio €). Die Zinsaufwendungen reduzierten sich dabei um 15,2 Mio € auf 118,3 Mio € (Vj. 133,5 Mio €), im Wesentlichen bedingt durch den Rückgang der Zinsen und ähnlichen Aufwendungen an verbundene Unternehmen.

Die Zinserträge verringerten sich im Vergleich zum Vorjahr um 5,1 Mio € auf 32,7 Mio € (Vj. 37,8 Mio €). Dabei entfielen auf Zinsen und ähnliche Erträge aus verbundenen Unternehmen 1,3 Mio € und auf Zinsen und ähnliche Erträge aus übrigen Unternehmen 3,8 Mio €.

Der Steueraufwand in Höhe von 265,6 Mio € (Vj. 67,2 Mio €) resultierte im Wesentlichen aus laufendem Aufwand in Deutschland, aus Aufwand für Vorjahre aufgrund von Betriebsprüfungen sowie aus nicht anrechenbarer ausländischer Quellensteuer.

Nach Berücksichtigung dieser Steueraufwendungen weist die Continental AG einen Jahresüberschuss in Höhe von 1.217,3 Mio € (Vj. 839,0 Mio €) aus. Die Eigenkapitalrendite nach Steuern beträgt 19,6 % (Vj. 14,3 %).

Unter Berücksichtigung des Gewinnvortrags aus dem Vorjahr in Höhe von 253,1 Mio € ergibt sich ein Bilanzgewinn in Höhe von 1.470,4 Mio €. Aufsichtsrat und Vorstand werden der Hauptversammlung vorschlagen, die Auszahlung einer Dividende von 4,50 € je Stückaktie zu beschließen. Die Ausschüttungssumme beträgt somit bei 200.005.983 dividendenberechtigten Aktien 900.026.923,50 €. Der verbleibende Betrag soll auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Für das Geschäftsjahr 2018 erwarten wir stabile Erträge aus Ergebnisabführungen und Beteiligungserträgen der Tochtergesellschaften.

Geschäftsverlauf der Continental AG in Mio €	2017	2016
Umsatzerlöse	237,7	201,0
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	-230,9	-194,8
Bruttoergebnis vom Umsatz	6,8	6,2
Allgemeine Verwaltungskosten	-182,3	-144,5
Sonstige betriebliche Erträge	35,8	36,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-39,2	-36,6
Beteiligungsergebnis	1.737,1	1.129,5
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	10,3	10,4
Zinsergebnis	-85,6	-95,7
Ergebnis der Geschäftstätigkeit	1.482,9	906,2
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-265,6	-67,2
Jahresüberschuss	1.217,3	839,0
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	253,1	264,1
Bilanzgewinn	1.470,4	1.103,1

Sonstige Angaben

Abhängigkeitsbericht

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

Die Continental AG war im Geschäftsjahr 2017 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 31. Dezember 2017 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 2017 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 gezeichneten Kapitals

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

2. 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 37), Mitteilungen nach dem WpHG, verwiesen.

3. Inhaber von Aktien mit Sonderrechten

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

4. Art der Stimmrechtskontrolle bei Arbeitnehmerbeteiligungen

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

5. 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.

6. 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), 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.

7. 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 24. April 2014 abgeschlossene Vertrag über einen syndizierten Kredit in Höhe von ursprünglich 4,5 Mrd € besteht zum Bilanzstichtag nur noch aus einer revolvingen Tranche in Höhe von 3,0 Mrd €. Er 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) Sowohl die zwei von der Continental AG im Jahr 2013 ausgegebenen Anleihen mit einem Nominalbetrag von je 750 Mio € als auch die von einem Tochterunternehmen der Continental AG, der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, im November 2015 zu einem Nominalbetrag von insgesamt 500 Mio € begebene Anleihe und die im November 2016 von der Continental AG begebene Anleihe über 600 Mio € berechtigen jeden Anleihegläubiger, im Falle eines Kontrollwechsels bei der Continental AG („Change of Control“) von der jeweiligen Emittentin 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 Wertpa-

piererwerbs- und Übernahmegesetz (WpÜG) gemeinsam handelnde Personen infolge Erwerbs oder als Ergebnis einer Verschmelzung oder einer anderen Form des Zusammenschlusses unter Beteiligung der Continental AG. Das Halten von Stimmrechten durch die Schaeffler GmbH (nach konzerninternen rechtlichen Umstrukturierungen im Jahr 2015 firmierend unter IHO Verwaltungs GmbH), ihre Rechtsnachfolger oder mit ihr verbundene Unternehmen ist kein Kontrollwechsel im Sinne der Anleihebedingungen.

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 Compagnie Financière Michelin SCmA, Granges-Paccot, Schweiz, und die Continental AG die MC Projects B.V., Maastricht, Niederlande, gegründet, an der beide mit je 50% beteiligt sind. Michelin hat die Rechte an der Uniroyal-Marke für Europa 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. in Otrokovice, Tschechien, auf 51% zu erhöhen. Im Falle eines solchen Kontrollwechsels und der Ausübung dieser Rechte könnten sich Einbußen in den Umsatzerlösen der Division Reifen und Einschränkungen bei den ihr zur Verfügung stehenden Produktionskapazitäten ergeben.

8. 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. Im Einzelnen handelt es sich um eine Festvergütung, variable Vergütungselemente einschließlich Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung sowie Nebenleistungen und eine betriebliche Altersversorgung. Nähere Einzelheiten einschließlich der individualisierten Bezüge enthält der Vergütungsbericht, der im Corporate-Governance-Bericht auf den Seiten 24 ff. zu finden ist. Der Vergütungsbericht ist Teil des Lageberichts.

Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB ist den Aktionären auch unter www.continental-corporation.com auf unserer Internetseite in der Rubrik Unternehmen/Corporate Governance zugänglich.

Risiko- und Chancenbericht

Im Rahmen des Risiko- und Chancenmanagements wird die Gesamtrisikosituation von Continental konzernweit analysiert und gesteuert.

Die Unternehmenssteuerung des Continental-Konzerns ist darauf ausgerichtet, Mehrwert zu schaffen. Dies bedeutet für uns, den Unternehmenswert jedes einzelnen Geschäftsbereichs und des Gesamtkonzerns nachhaltig zu steigern. Um unser Ziel der Wertschaffung zu erreichen, wägen wir sich uns bietende Chancen und sich ergebende Risiken laufend und verantwortungsbewusst ab.

Risiko- und Chancenmanagement und internes Kontrollsystem

Um in einem komplexen Geschäftsumfeld als Unternehmen erfolgreich agieren zu können und dabei die Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung und die Einhaltung der maßgeblichen gesetzlichen und untergesetzlichen Vorschriften zu sichern, hat Continental ein Governance-System geschaffen, das in seiner Gesamtheit alle relevanten Geschäftsprozesse umfasst. Das interne Kontrollsystem, das Risikomanagementsystem sowie das Compliance-Management-System, das ausführlich in der Erklärung zur Unternehmensführung (Seite 23) beschrieben ist, sind Bestandteile des Governance-Systems. Dabei umfasst das Risikomanagementsystem auch das Risikofrüherkennungssystem nach § 91 Abs. 2 AktG.

Verantwortlich für das Governance-System, welches sämtliche Tochtergesellschaften umfasst, ist der Vorstand. Aufsichtsrat und Prüfungsausschuss überwachen seine Wirksamkeit.

Gemäß §§ 289 Abs. 4, 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 Risikomanagementsystems und des internen Kontrollsystems einzubeziehen, die einen wesentlichen Einfluss auf den Jahres- und Konzernabschluss haben können.

Die konzernweiten Steuerungssysteme haben als wesentliche Elemente eine klare Zuordnung von Verantwortlichkeiten und systemimmanente Kontrollen bei der Abschlusserstellung. Das Vieraugenprinzip und die Funktionstrennung sind grundlegende Prinzipien der Organisation. Darüber hinaus stellt die Geschäftsleitung von Continental durch Richtlinien zur Abschlusserstellung und Bilanzierung, Zugriffsberechtigungen in den IT-Systemen sowie Regelungen zur Einbeziehung von internen und externen Spezialisten eine gesetzeskonforme Rechnungslegung sicher.

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. 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).

Die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems (Financial Reporting Internal Control System, Financial Reporting ICS) wird in wesentlichen Bereichen durch quartalsweise durchgeführte Effektivitätstests der berichtenden Einheiten beurteilt. Bei etwaigen Schwächen leitet das Konzernmanagement die erforderlichen Maßnahmen ein.

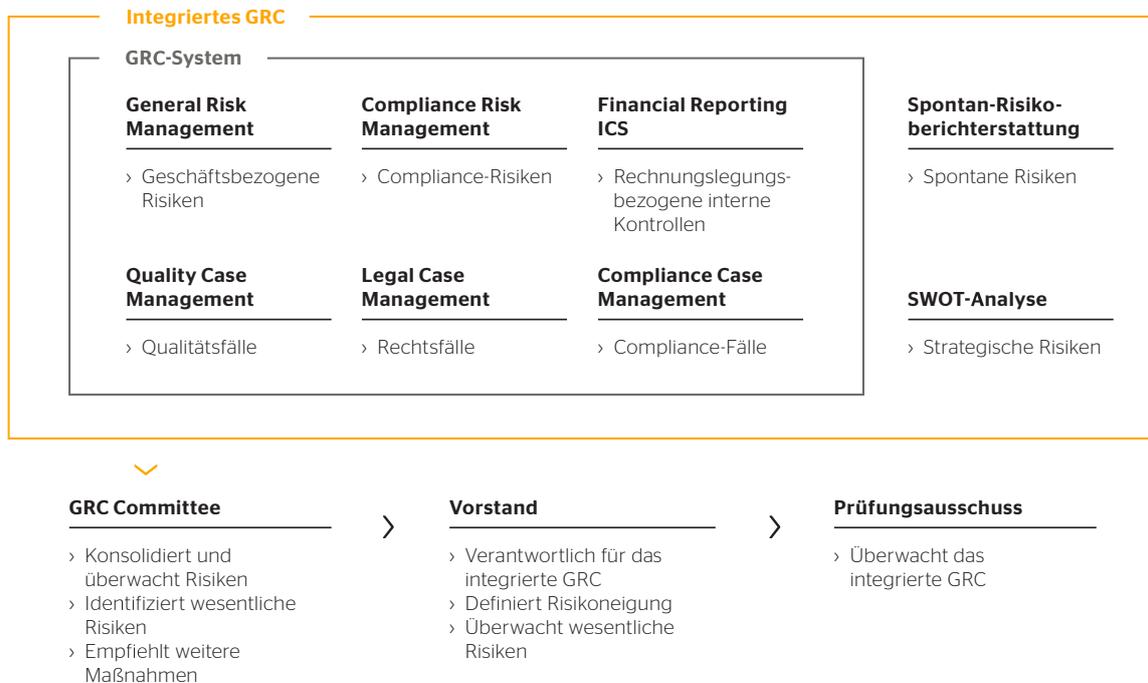
Im Rahmen unseres Chancenmanagements werten wir Markt- und Konjunkturanalysen sowie die Veränderung rechtlicher Vorschriften (z. B. hinsichtlich Verbrauchs-, Abgasnormen und Sicherheitsvorschriften) aus. Darüber hinaus befassen wir uns mit den entsprechenden Auswirkungen auf die Automobilbranche und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

Governance, Risk & Compliance (GRC)

In der vom Vorstand verabschiedeten GRC Policy hat Continental die Rahmenbedingungen für ein integriertes GRC als wesentlichen Bestandteil des Risikomanagementsystems definiert, das die Identifikation, die Bewertung sowie die Berichterstattung und Dokumentation von Risiken regelt. Dadurch wird zusätzlich das konzernweite Risikobewusstsein weiter erhöht und der Rahmen für eine einheitliche Risikokultur geschaffen. Die Einhaltung und Umsetzung wird durch das GRC Committee sichergestellt.

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 erfolgt 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.

Risikoberichterstattung



Auf Konzernebene ist das GRC Committee unter Vorsitz des für Finanzen, Controlling, Compliance, Recht und IT zuständigen Vorstandsmitglieds u. a. dafür verantwortlich, die für den Konzern wesentlichen Risiken zu identifizieren. 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 internen Kontrollsystem zu berichten, die der Abschlussprüfer im Rahmen seiner Prüfungstätigkeit festgestellt hat.

Risikobewertung und -berichterstattung

Grundsätzlich gilt für die Einschätzung der Chancen und Risiken ein Betrachtungszeitraum von einem Jahr. Die Beurteilung der Risiken und ihrer Auswirkungen erfolgt vornehmlich nach quantitativen Kriterien in verschiedenen Kategorien nach dem Netto-Prinzip, d. h. nach risikominimierenden Maßnahmen. 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 strategischen Konzernziele sowie anhand weiterer qualitativer Kriterien, wie z. B. der Auswirkung auf die Reputation von Continental.

Auf Basis der Eintrittswahrscheinlichkeit und der Schadenhöhe im Betrachtungszeitraum werden aus der Gesamtheit aller berichteten Risiken die für den Konzern wesentlichen Einzelrisiken identifiziert.

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

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 Fragebogen 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 und Abschlusserstellungsprozess) im Hinblick auf ihre Effektivität getestet.

In der IT-gestützten Risikomanagementanwendung des GRC-Systems erfolgen durch alle wesentlichen Konzerngesellschaften eine halbjährliche Bewertung von geschäftsbezogenen Risiken sowie eine jährliche Bewertung von Compliance-Risiken. Bei der Bewertung dieser Risiken werden ergänzend auch tatsächlich eingetretene Qualitäts-, Rechts- und Compliance-Fälle berücksichtigt. Das quartalsweise durchgeführte Financial Reporting ICS komplettiert die regelmäßige GRC-Berichterstattung.

Darüber hinaus werden strategische Risiken u.a. im Rahmen einer SWOT-Analyse durch das GRC Committee identifiziert und bewertet. Kommt es spontan 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 Konzernfunktionen identifiziert worden sind.

Ergänzend zu den von den Berichtseinheiten, im Rahmen des integrierten GRC, durchgeführten Risikoanalysen erfolgen Prüfungen durch die Konzernrevision. Um Auswirkungen möglicher Risiken zu beurteilen, analysiert das zentrale Controlling die im Rahmen des Reporting berichteten Kennzahlen zusätzlich auf Konzern- und Divisionsebene.

Um Mitarbeitern und Dritten außerhalb des Konzerns die Möglichkeit zu geben, Verstöße gegen gesetzliche Vorschriften, Grundwerte und ethische Normen zu melden, hat Continental eine Compliance & Antikorruptions-Hotline eingerichtet. Über die Hotline können, soweit gesetzlich zulässig auch anonym, Informationen zu potenziellen Rechtsverletzungen wie Bestechung oder kartell-

rechtswidrigem Verhalten, aber auch zu Manipulationen im Rahmen der Rechnungslegung mitgeteilt werden. Hinweise an diese Hotline werden von der Konzernrevision und der Compliance-Abteilung geprüft, weiterverfolgt und, soweit erforderlich, mit Unterstützung anderer Funktionen abschließend bearbeitet.

Risikosteuerung

Für jedes identifizierte und als erheblich eingeschätzte Einzelrisiko leitet das verantwortliche Management geeignete Gegenmaßnahmen ein, die auch im GRC-System dokumentiert werden. Die identifizierten 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. Die Konzernrevision überprüft regelmäßig den Risikomanagementprozess, wodurch dessen Effizienz und Weiterentwicklung sichergestellt sind.

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 keine Division explizit hervorgehoben wird, betreffen die Risiken alle Divisionen.

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 oder ihre Tochtergesellschaften unter ihrem 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, ihrer Investitionen und Zahlungsverpflichtungen hat Continental im April 2014, zuletzt angepasst im April 2016, einen syndizierten Kreditvertrag geschlossen, 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 96 f) beschrieben. Die hier genannten Kredite und Anleihen könnten außerdem unverzüglich fällig gestellt werden, wenn andere Finanzierungsvereinbarungen in Höhe von mehr als 75,0 Mio€ nicht fristgerecht bedient oder vorzeitig zur Rückzahlung fällig gestellt werden.

Des Weiteren muss Continental nach diesem syndizierten Kreditvertrag neben anderen Pflichten auch eine finanzielle Kennzahl (Financial Covenant) einhalten. Diese sieht eine Verschuldungsobergrenze von 3,00 vor und errechnet sich aus dem Verhältnis von konsolidierten Netto-Finanzschulden zu konsolidiertem bereinigtem EBITDA.

Aufgrund der nachstehend dargelegten Markt- und operativen Risiken ist nicht auszuschließen, dass es Continental unter sehr widrigen Umständen nicht möglich ist, die zuvor beschriebene Kennzahl einzuhalten. Sollte Continental gegen diese Verpflichtung verstoßen, sind die Gläubiger berechtigt, den Kredit und die Anleihen vorzeitig fällig zu stellen. Das zugesagte Volumen des syndizierten Kredits besteht aus einer revolvingierenden Tranche in Höhe von 3,0 Mrd € (Fälligkeit April 2021). Sie wurde zum Ende des Geschäftsjahres 2017 nicht genutzt.

Zum 31. Dezember 2017 lag die Kennzahl für die Verschuldung bei 0,23. Der Financial Covenant wurde jederzeit eingehalten.

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 der Continental beeinflussen.

Externe und interne Transaktionen, bei denen Produkte und Leistungen an Dritte und an Unternehmen des Continental-Konzerns geliefert werden, können mit Barmittelzu- 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 Barmittelzu- und -abflüsse entstehen, die in anderen Währungen als der funktionalen Währung der betreffenden Continental-Konzerngesellschaft geführt werden. Diese Wechselkursrisiken werden in der Regel durch geeignete derivative Finanzinstrumente, insbesondere Devisentermingeschäfte, Devisenswaps und kombinierte Zins- und Währungsswaps, abgesichert. Grundsätzlich können alle in Form von derivativen Finanzinstrumenten durchgeführten Sicherungstransaktionen zu Verlusten führen. Das im Ausland gebundene Netto-Vermögen von Continental wird in der Regel nicht gegen Wechselkursveränderungen abgesichert. Zudem berichten einige Konzerngesellschaften ihre Ergebnisse in anderen Währungen als dem Euro, sodass Continental die betreffenden Posten bei der Erstellung des Konzernabschlusses in Euro umrechnen muss (Umrechnungsrisiko). Umrechnungsrisiken werden grundsätzlich nicht abgesichert.

Für die Quantifizierung der möglichen Auswirkungen des transaktionsbezogenen Wechselkursrisikos aus Finanzinstrumenten auf die Ertragslage des Continental-Konzerns wurden mithilfe eines mathematischen Modells auf Basis der historischen Volatilitäten 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 200 bis 300 Mio €.

Marktrisiken

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

Continental generiert einen großen Teil (72%) ihres Umsatzes mit Automobilherstellern (Original Equipment Manufacturers, OEMs). Der übrige Continental-Umsatz wird in den Ersatz- oder Industriemärkten erzielt, vor allem über das Ersatzgeschäft für Pkw- sowie Lkw-Reifen und, in geringerem Umfang, in den nicht zum Kfz-Bereich gehörenden Endmärkten der anderen Divisionen.

Während der weltweiten Wirtschaftskrise 2008/2009 gingen der Verkauf und die Produktion von Kraftfahrzeugen stark zurück, was zu einem deutlichen Nachfragerückgang bei den Produkten von Continental aufseiten ihrer OEM-Kunden führte. Aus heutiger Sicht ist ungewiss, ob die aktuelle Wirtschaftslage nachhaltig ist. Sollte dies nicht der Fall sein, könnte die Automobilproduktion wieder sinken und über längere Zeit auf einem niedrigen Niveau verharren. Insbesondere in Europa, wo Continental 49% ihres Umsatzes im Jahr 2017 erzielte, würde dies Auswirkungen auf die Geschäfts- und Ertragslage haben. Bei einer dauerhaften Schwäche oder einer Verschlechterung des europäischen Automobilmarkts müsste Continental mit Umsatz- und Ertragseinbußen rechnen. Darüber hinaus wurden 2017 ca. 41% des Konzernumsatzes von Continental durch die fünf größten OEM-Kunden (Daimler, Fiat Chrysler, Ford, 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.

Die sich zusätzlich aus den aktuellen politischen Entwicklungen in der Europäischen Union, z.B. dem Brexit, und in Nordamerika ergebenden potenziellen Handlungsschwernisse könnten darüber hinaus ebenfalls negative Auswirkungen auf die Geschäfts- und Ertragslage von Continental haben.

Auf Basis einer Szenarioanalyse, die einen Volumenrückgang von 20% im Geschäftsjahr 2018 unterstellt, rechnen wir unter Berücksichtigung von daraus erforderlichen Restrukturierungsmaßnahmen mit einer Verschlechterung der EBIT-Marge um etwa sechs Prozentpunkte und der bereinigten EBIT-Marge um drei bis vier Prozentpunkte.

Continental ist in einer zyklischen Branche tätig.

Die weltweite Fahrzeugproduktion und damit auch der Verkauf an OEM-Kunden (über den Continental derzeit 72% ihres Umsatzes generiert) 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 stark zurückgehender Nachfrage und einer damit einhergehenden ungenügenden Auslastung ihrer Werke (insbesondere in der Automotive Group) 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 abhängig von bestimmten Märkten.

2017 erwirtschaftete Continental 49% des Gesamtumsatzes in Europa, 20% allein in Deutschland. Im Vergleich dazu wurden 25% des Gesamtumsatzes 2017 in Nordamerika, 22% in Asien und 4% in anderen Ländern generiert. So könnte z. B. eine 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. Continental strebt deshalb den Ausbau des Umsatzes in Schwellenländern an, vorrangig in Asien, um die Auswirkungen der starken Konzentration auf Europa und Deutschland zu mildern. In der heutigen weltweiten Wirtschaftslage könnte Continental außerdem unter einer nachteiligen Änderung der geografischen Verteilung der Automobilnachfrage leiden. Das aktuelle Niveau der Automobilproduktion wird wesentlich von einer guten Nachfrage auf den Märkten in Europa und Asien getrieben, während sich die Nachfrage in Nordamerika zuletzt auf hohem Niveau konsolidierte und sogar leicht sank. Ob die aktuelle Entwicklung in Europa und Asien nachhaltig ist, bleibt ungewiss. Ein weiterer Rückgang der Nachfrage in Nordamerika, der nicht durch eine Steigerung auf einem anderen regionalen Markt ausgeglichen wird, könnte auch die Nachfrage nach den Produkten von Continental beeinträchtigen. Zur Minimierung dieser Risiken strebt Continental eine Verbesserung der regionalen Umsatzverteilung an, wie sie im Rahmen der Konzernstrategie beschrieben ist.

Continental ist Risiken in Verbindung mit Markttrends und -entwicklungen ausgesetzt, die den Mix der von OEMs verkauften Fahrzeuge beeinflussen könnten.

Continental generiert 72% des Umsatzes mit OEMs, vor allem innerhalb der Automotive Group. In der weltweiten Fahrzeugproduktion und infolgedessen dem Geschäft mit OEM-Kunden gibt es derzeit eine Reihe von Markttrends und technischen Entwicklungen, die sich auf den Mix der von OEMs verkauften Fahrzeuge auswirken könnten:

- › Aufgrund zunehmend verschärfter Verbrauchs- und Abgasnormen in der gesamten industrialisierten Welt, darunter in der EU und in Asien, sind Automobilhersteller heute vermehrt zur Entwicklung umweltschonender Technologien gezwungen, die den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Partikelaußstoß senken. Diese Entwicklungen haben einen Trend zu verbrauchsärmeren Fahrzeugen ausgelöst. In den Schwellenländern steht dabei das Kleinwagensegment als Eintritt in die Mobilität stark im Fokus.

- › In den vergangenen Jahren ist das Marktsegment der kostengünstigen Fahrzeuge stetig gewachsen, und zwar vor allem in Schwellenländern wie China, Indien, Brasilien und in den Ländern Osteuropas.

- › In den vergangenen zehn Jahren sind Hybridfahrzeuge, bei denen ein konventionelles Antriebssystem mit Verbrennungsmotor mit einem Elektroantrieb kombiniert wird, zunehmend beliebt geworden. Ihr Marktanteil wird sich in den nächsten Jahren noch vergrößern. Darüber hinaus wurden bereits erste reine Elektrofahrzeuge, bei denen ein oder mehrere Elektromotoren als Antrieb zum Einsatz kommen, im Markt eingeführt. Sollte es der Branche gelingen, Elektrofahrzeuge zu entwickeln, die den Verbrauchererwartungen gerecht werden, könnten diese mittel- bis langfristig einen erheblichen Marktanteil erobern.

Infolge der zuvor aufgeführten Markttrends und technischen Entwicklungen hat sich der von den Kunden von Continental verkaufte Fahrzeugmix in den vergangenen Jahren stark verändert und kann sich auch künftig weiter verändern. Als Technologieführer reagiert Continental mit einem ausgewogenen und innovativen Produktportfolio auf diese Entwicklung.

Continental ist Preisschwankungen bei Rohstoffen und Elektronikbauteilen ausgesetzt.

Für die Divisionen der Automotive Group können sich insbesondere aus höheren Preisen für Rohstoffe und Elektronikbauteile Kostensteigerungen ergeben. Die Divisionen der Rubber Group sind im Wesentlichen von der Entwicklung der Öl-, Naturkautschuk- und Synthetikautschukpreise abhängig. Die Preise für diese Rohmaterialien und Komponenten sind weltweit zum Teil erheblichen Schwankungen ausgesetzt. Außerdem werden sich die Kosten für bestimmte Synthetikautschuke aller Voraussicht nach erhöhen, da in China, einem der wichtigsten Herkunftsländer, ab dem Jahr 2018 verschärfte Umweltauflagen für die betriebenen Anlagen gelten. Dies kann zur Schließung von Werken und damit zum Wegfall von Kapazitäten und folglich zu Preissteigerungen führen. Continental sichert derzeit das Risiko steigender Preise für Elektronikbauteile oder Rohstoffe nicht mithilfe von derivativen Finanzinstrumenten ab. Sollte es dem Unternehmen nicht möglich sein, die steigenden Kosten auszugleichen oder an die Kunden weiterzugeben, könnten diese Preissteigerungen die Erträge von Continental mit 100 Mio€ bis 200 Mio€ belasten.

Operative Risiken

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 2017 beliefen sich die Pensionsverpflichtungen auf 6.379,7 Mio€. Diese Verpflichtungen werden vor allem über extern investierte Pensionsplanvermögen finanziert. 2006 richtete Continental zur Finanzierung der Pensionsverpflichtungen bestimmter deutscher Tochtergesellschaften im Rahmen von Treuhandvereinbarungen rechtlich unabhängige Treuhandfonds (Contractual Trust Arrangements,

CTA) ein. 2007 übernahm Continental in Verbindung mit der Übernahme der Siemens VDO zusätzliche CTA. Zum 31. Dezember 2017 beliefen sich die Netto-Pensionsverpflichtungen von Continental (Anwartschaftsbarwerte abzüglich des Fondsvermögens zum Zeitwert) auf 3.830,6 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, jedoch nicht deren Investmententscheidungen im Einzelnen. Die Mittel werden in verschiedene Anlageklassen wie Aktien, festverzinsliche Wertpapiere, Immobilien und andere Anlageinstrumente 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 Mitarbeiter bzw. Pensionäre zu leisten. Insofern besteht für Continental das potenzielle Risiko, dass sich diese Kosten künftig erhöhen.

Sollten sich ceteris paribus 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 500 Mio€ bis 600 Mio€ zur Folge, der sich nicht durch risikominimierende Maßnahmen reduzieren ließe. Eine Auswirkung auf das EBIT hätte dies jedoch nicht.

Continental ist dem Risiko von Gewährleistungs- und Produkthaftungsansprüchen ausgesetzt.

Continental sieht sich 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 diese am Markt

wahrgenommen wird. Das könnte wiederum nachteilig für Umsatz und Ertrag von Continental sein. Darüber hinaus verlangen Fahrzeughersteller inzwischen von ihren Lieferanten immer häufiger einen Beitrag zu potenziellen Produkthaftungs-, Gewährleistungs- und Rückrufansprüchen. Ferner ist Continental seit Langem Bemühungen ihrer Kunden ausgesetzt, die Vertragsbedingungen für die Beteiligung an Gewährleistungsfällen und Rückrufmaßnahmen zu ändern. Darüber hinaus stellt Continental viele Produkte nach den Spezifikationen und Qualitätsvorgaben von OEM-Kunden her. Wenn die von Continental produzierten und gelieferten Produkte die von den OEM-Kunden gestellten Vorgaben zum vereinbarten Liefertermin nicht erfüllen, wird die Fertigung der betroffenen Produkte in der Regel so lange gestoppt, bis der Fehler ermittelt und beseitigt ist. Dies kann 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.

Die möglichen, quantifizierbaren Risiken aus Gewährleistungs- und Produkthaftungsansprüchen belaufen sich zum 31. Dezember 2017 unter Berücksichtigung bereits zurückgestellter Beträge auf 100 Mio€ bis 200 Mio€.

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, lässt es sich nicht immer vermeiden, dass ein Produkt nur bei einer Bezugsquelle eingekauft wird. Folglich ist Continental in der Rubber Group und auch im Hinblick auf bestimmte von der Automotive Group hergestellte Produkte abhängig von einigen Lieferanten. Da Continental 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 aus irgendeinem Grund nicht nachkommen können (beispielsweise wegen Insolvenz, Beschädigung von Produktionsanlagen oder infolge einer Leistungsverweigerung nach einem Kontrollwechsel), kann Continental unter Umständen die für die Herstellung ihrer eigenen Erzeugnisse benötigten Produkte kurzfristig nicht in den benötigten Mengen von anderen Lieferanten beziehen. Die Finanz- und Wirtschaftskrise 2008/2009, aber auch die Naturkatastrophen in Japan und Thailand haben gezeigt, wie schnell Finanzkraft und Lieferfähigkeit einiger Automobilzulieferer stark beeinträchtigt werden und sogar zur Insolvenz führen können. Das betraf vor allem Tier-2- und Tier-3-Lieferanten (Zulieferer, die ihre Produkte an Tier-1- bzw. Tier-2-Lieferanten verkaufen), während Tier-1-Lieferanten (Zulieferer, die ihre Produkte direkt an OEMs verkaufen) nicht in gleichem Maße betroffen waren. Grundsätzlich 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. All dies könnte zu Auftragsstornierungen oder sogar zu Schadenersatzforderungen führen. Zudem könnte die Reputation von Continental gegenüber OEM-Kunden leiden, mit der möglichen Folge, dass diese entscheiden, andere Zulieferer auszuwählen.

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. 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 SCmA, Granges-Paccot, Schweiz (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 der Division Reifen von Continental haben.

Rechtliche und umweltbezogene Risiken

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

Als weltweit operierender Konzern ist Continental in zahlreichen Ländern 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 EU und den USA. 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 in erheblichem Umfang notwendig, und Continental geht davon aus, dass dies auch künftig so bleiben wird.

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-, Lizaustausch-, 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 Zahlungs-

unfähigkeit 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.

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. Ferner ist Continental Bemühungen ihrer Kunden ausgesetzt, die Vertragsbedingungen für die Beteiligung an Streitigkeiten wegen angeblicher Schutzrechtsverletzungen zu ändern.

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

Im Mai 2005 leiteten die brasilianischen Kartellbehörden 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 3,0 Mio€) auferlegt, die dann auf 10,8 Mio BRL (rund 2,7 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. CBIA drohen im Falle der Verletzung brasilianischen Kartellrechts 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 (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

gen südafrikanisches Kartellrecht zurück. Das Kartellgericht könnte jedoch ein Bußgeld von bis zu 10% des Umsatzes der CTSA verhängen. Darüber hinaus drohen CTSA im Falle der Verletzung südafrikanischen Kartellrechts u. U. auch Schadenersatzforderungen Dritter.

Im Oktober 2012 erhielten die Continental Automotive Systems US, Inc., Auburn Hills, USA, und zwei südkoreanische Tochtergesellschaften von Continental Kenntnis von Untersuchungen des 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. Am 23. Dezember 2013 gab die KFTC bekannt, dass sie der Continental Automotive Electronics LLC, Buganmyeon, Südkorea (CAE), ein Bußgeld in Höhe von 45.992 Mio KRW (rund 36 Mio€) auferlegt hat. Am 25. Juni 2015 hat der Seoul High Court, Seoul, Südkorea, die von der KFTC verhängte Bußgeldentscheidung auf das gegen die Höhe des Bußgelds gerichtete Rechtsmittel der CAE aufgehoben. Die dagegen von der KFTC eingelegte Berufung hat der koreanische Supreme Court am 31. Mai 2017 abgewiesen. Es ist offen, in welcher Höhe die KFTC das Bußgeld neu festsetzen wird. Am 13. November 2014 hatte außerdem das zuständige koreanische Strafgericht eine Buße in Höhe von 200 Mio KRW (rund 157.000€) verhängt. Dieser Betrag wurde auf die Berufung der CAE auf 100 Mio KRW (rund 78.000€) reduziert. Die Entscheidung ist rechtskräftig. Am 24. November 2014 sind die CAE und die Continental Automotive Korea Ltd., Seongnam-si, Südkorea, eine Vereinbarung eingegangen, in der sich die beiden Gesellschaften des Verstoßes gegen US-Kartellrecht schuldig bekennen und zur Zahlung eines Bußgelds in Höhe von 4,0 Mio US-Dollar (rund 3,3 Mio€) verpflichten. Das zuständige US-Gericht hat die Vereinbarung am 1. April 2015 bestätigt. Das Risiko von Ermittlungen anderer Kartellbehörden wegen dieses Sachverhalts und die Geltendmachung von Schadenersatz durch angeblich Geschädigte bleiben durch die Festsetzung der Bußgelder unberührt. Zur Überprüfung der Einhaltung des Kartellrechts hat Continental interne Untersuchungen bestimmter Geschäftsbereiche durchgeführt. Diese Untersuchungen haben wettbewerbswidriges Verhalten im Hinblick auf Produktgruppen offengelegt. Continental hat Maßnahmen ergriffen, um dieses Verhalten abzustellen. Es besteht das Risiko, dass Kartellbehörden wegen dieses Verhaltens Untersuchungen vornehmen und Bußgelder verhängen und dass Dritte, insbesondere Kunden, Schadenersatzforderungen geltend machen. Die Höhe solcher Bußgelder und etwaiger Folgeansprüche ist aus heutiger Sicht ungewiss, könnte jedoch erheblich sein. Darüber hinaus lässt es sich nicht ausschließen, dass zukünftige interne Prüfungen weitere tatsächliche oder potenzielle Verstöße gegen das Kartellrecht aufdecken, die wiederum zu Bußgeldern und Schadenersatzforderungen führen könnten. Außerdem könnte angeblich oder tatsächlich kartellrechtswidriges Verhalten die Beziehungen zu Geschäftspartnern ernsthaft stören. Im September 2014 führte die Europäische Kommission eine Durchsuchung bei einer Tochtergesellschaft von Continental durch. Mittlerweile hat die Kommission das in diesem Zusammenhang eingeleitete Verfahren beendet und mitgeteilt, dass sie gegen die Continental AG, die Continental Teves

AG & Co. oHG, Frankfurt, Deutschland, und die Continental Automotive GmbH, Hannover, Deutschland, ein Bußgeld in Höhe von 44,0 Mio€ wegen eines rechtswidrigen Informationsaustauschs verhängt. Betroffen davon waren bestimmte Bremskomponenten. Die von Continental gebildete Vorsorge deckt das Bußgeld ab. Continental kann nicht ausschließen, dass Kunden unter Verweis auf die Entscheidung der Kommission Schadenersatzansprüche geltend machen werden. Ob und ggf. in welchem Umfang solche Ansprüche geltend gemacht werden, lässt sich derzeit nicht einschätzen – unbeschadet der Frage, ob sie begründet wären. Daher ist nicht auszuschließen, dass die entstehenden Aufwendungen insgesamt die dafür gebildete Vorsorge überschreiten. Weitergehende

Angaben zu den Verfahren und den damit verbundenen Maßnahmen unterbleiben nach IAS 37.92, um die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

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 32.

Wesentliche Chancen

Sofern keine Division explizit hervorgehoben wird, betreffen die Chancen alle Divisionen.

Continental hat Chancen bei einer besseren als erwartet volkswirtschaftlichen Entwicklung.

Sollten sich die allgemeinen Konjunkturbedingungen besser als von uns erwartet entwickeln, gehen wir davon aus, dass sich die weltweite Nachfrage nach Fahrzeugen, Ersatzreifen und Industrieprodukten ebenfalls besser entwickeln wird als von uns angenommen. Aufgrund der dadurch erwarteten verstärkten Nachfrage nach Produkten von Continental durch die Fahrzeughersteller, Industriekunden sowie im Ersatzgeschäft könnten die Umsätze stärker als erwartet steigen und positive Effekte bei der Fixkostendeckung entstehen.

Continental hat Chancen bei sich besser als erwartet entwickelnden Absatzmärkten.

Sollte sich die Nachfrage nach Automobilen und Ersatzreifen insbesondere auf dem europäischen Markt besser als von uns erwartet entwickeln, hätte dies wegen des hohen Umsatzanteils in dieser Region (49 %) positive Auswirkungen auf den Umsatz und die Ertragslage von Continental.

Continental hat Chancen bei einem stabilen Preisniveau auf den für uns relevanten Rohstoffmärkten.

Die Ertragslage von Continental wird maßgeblich von den Kosten für Rohstoffe, Elektronikbauteile und Energie beeinflusst. Für die Divisionen der Automotive Group sind dies insbesondere die Kosten für Stahl und Elektronikbauteile. Sollte es uns noch besser als bisher gelingen, mögliche Kostensteigerungen auszugleichen oder durch höhere Preise für unsere Produkte zu kompensieren, dann hätte dies positive Effekte auf die Ertragslage von Continental. Die Ertragslage der Divisionen der Rubber Group ist wesentlich von den Kosten für Öl, Natur- und Synthetikgummi beeinflusst. Sollte sich insbesondere das Niveau der Preise für Natur- und Synthetikgummi auf dem Niveau der zweiten Jahreshälfte des Jahres 2017 einpendeln, könnte sich dies positiv auf die Ertragslage

von Continental auswirken. Aktuell gehen wir davon aus, dass die Preise, insbesondere für Kautschuke, aufgrund der unterstellten Nachfragesteigerung auf den weltweiten Reifenersatz- und Industrieriemenmärkten im Verlauf des Jahres 2018 wieder ansteigen.

Continental hat Chancen aus Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen.

Die weitere Verschärfung der regulatorischen Vorschriften zu den Verbrauchs- und Abgasnormen für Kraftfahrzeuge, auch in den sich entwickelnden Märkten, könnte eine höhere Nachfrage nach Produkten von Continental auslösen. Mit unserem umfangreichen Portfolio von Benzin- und Dieselsystemen einschließlich Sensoren, Aktuatoren, Abgasnachbehandlung und maßgeschneiderter Elektronik über Kraftstoffördersysteme, Motor- und Getriebesteuerungen bis hin zu Systemen und Komponenten für Hybrid- und Elektroantriebe, aber auch durch rollwiderstandsoptimierte Reifen und Reifen für Hybridfahrzeuge, stellen wir bereits heute Lösungen bereit, die die Einhaltung solcher Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen ermöglichen, und können damit schnell auf sich abzeichnende Änderungen der regulatorischen Vorschriften reagieren. Eine Erhöhung der Einbauraten dieser Produkte aufgrund erhöhter regulatorischer Vorschriften hätte einen positiven Einfluss auf unseren Umsatz und unsere Ertragslage.

Zusätzliche gesetzliche Vorschriften mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern, böten ebenfalls die Chance auf eine Steigerung der Nachfrage nach Produkten von Continental. Bereits heute zählen wir zu den führenden Anbietern von elektronischen Bremssystemen sowie von Steuerungselektronik für Airbags und Sitzgurte. Aufgrund unseres breiten Produktportfolios für aktive Fahrzeugsicherheit haben wir in den vergangenen Jahren weiterführende Sicherheitssysteme entwickelt. Hierzu zählen u. a. Notbremsassistenten-, Spurhalteassistenten- und Totwinkelerkennungssysteme ebenso wie das Head-up-Display. Diese Systeme werden aktuell im Wesentlichen optional in den Fahrzeugen der Oberklasse verbaut.

Continental bieten sich Chancen aus einem verstärkten Trend zur Hybridisierung von Fahrzeugen.

Sollte sich der Trend zur Hybridisierung von Fahrzeugen verstärken und sich damit die Hybridtechnik aufgrund von Größendegressions-effekten früher als bisher erwartet als kostengünstige Alternative darstellen, hätte dies positive Auswirkungen auf Continental, da Continental auf diesen Zukunftsmärkten bereits heute gut mit ihren Produkten positioniert ist.

Continental bieten sich Chancen aus einer intelligenten Vernetzung von Fahrzeugen untereinander und mit dem Internet.

Durch die intelligente Vernetzung von Fahrerassistenzsystemen und Fahrerinformationssystemen untereinander und mit dem Internet schaffen wir die Voraussetzung, in den kommenden Jahren schrittweise das automatisierte Fahren zu ermöglichen. Über Kooperationen mit führenden Anbietern aus der Technologie- und Internetbranche planen wir darüber hinaus, das vollautomatisierte Fahren für das kommende Jahrzehnt zu realisieren. Hierfür entwickeln wir neue, divisionsübergreifende System-, Service- und Software-Lösungen, die für Continental ein erhebliches Wachstumspotenzial mit positiven Auswirkungen auf den zukünftigen Umsatz und die erzielbaren Margen bieten können. Drittstudien beziffern das Marktpotenzial aus der Vernetzung von Fahrzeugen untereinander und mit dem Internet auf 70 bis 110 Mrd US-Dollar im Jahr 2025. Dazu zählen auch die intelligente Nutzung automobiler Daten. Durch diese Digitalisierung eröffnet sich ein neuer Markt für Mobilitätsdienste (Mobility Services), der Continental mit ihrer Continental.cloud und dem eHorizon als Wegbereiter für solche Dienste neue Geschäftsfelder erschließen lässt. Zusätzlich bietet uns die zunehmende Digitalisierung unserer Produkte die Möglichkeit, unseren Kunden neben dem reinen Produkt softwarebasierte Zusatzdienste (Servitization) anzubieten. Mit zusätzlichem Umsatz auf diesen Gebieten würde Continental zudem dem strategischen Ziel, eine größere Unabhängigkeit von der Automobilproduktion zu erreichen, näherkommen.

Continental bieten sich Chancen aus dem Trend zum automatisierten Fahren.

In den vergangenen Jahren hat sich der Trend vom assistierten Fahren hin zum vollautomatisierten Fahren deutlich verstärkt. Einige OEM gehen davon aus, diese Funktion bereits in wenigen Jahren bereitstellen zu können. Wesentliche Voraussetzung für das vollautomatisierte Fahren ist die Ausstattung von Fahrzeugen mit Sensoren. Heute wird im Schnitt pro Fahrzeug ein Sensor für das assistierte Fahren verbaut. Bereits für das teilautomatisierte Fahren werden im Schnitt 16 Sensoren benötigt. Hierzu zählen Radar, Laser und Kamerasensoren. OEM beziffern den Bedarf an Sensoren auf bis zu 44, um das vollautomatisierte Fahren zu realisieren. Continental zählt bereits heute zu den führenden Anbietern bei Fahrerassistenzsystemen. Nach eigener Einschätzung beziffern wir das Marktvolumen für Sensoren für das assistierte/automatisierte Fahren im Jahr 2025 auf 35 Mrd €. Diese Einschätzung unterstellt dabei weit weniger Sensoren pro Fahrzeug als aktuell von unseren Kunden angenommen. Sollte sich der Trend zum automatisierten Fahren in den kommenden Jahren weiter beschleunigen und sich die von uns unterstellten Daten zur Sensorausstattung pro Fahrzeug als zu konservativ erweisen, würden sich hieraus erhebliche Umsatz- und Ertragschancen für Continental ergeben.

Continental bieten sich Chancen aus der Urbanisierung.

Prognosen zufolge werden im Jahr 2050 mehr als zwei Drittel der Weltbevölkerung in Großstädten leben. Die Fahrzeugflotte wird dann auf über 2 Mrd Fahrzeuge angewachsen sein. Der Großteil dieser Fahrzeuge wird in den Großstädten unterwegs sein. Dies bedeutet enorme Herausforderungen für die Infrastruktur, die Sicherheit und die Emissionseigenschaften von Fahrzeugen. Mit unserem breiten Portfolio von Sicherheitstechnologien, Produkten zur emissionsfreien Mobilität und Konzepten zur intelligenten Vernetzung von Fahrzeugen untereinander oder mit der Infrastruktur bietet dieser Trend Chancen für künftig erzielbaren Umsatz. Gleichzeitig unterstützt er die Chancen, die sich aus der Digitalisierung, Elektrifizierung und dem automatisierten Fahren ergeben.

Aussage zur Gesamtrisiko- und Gesamtchancensituation

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

Für das laufende Jahr muss sich noch zeigen, wie sich die weitere politische Entwicklung in Nordamerika, Europa (z. B. Brexit) und China auf die Konjunktur und unsere Geschäftsentwicklung auswirken wird. Es bleibt abzuwarten, ob und wie die volatilen Umfeldfaktoren unser Geschäft beeinflussen.

Mit den Veränderungen der Einzelrisiken haben sich in der Analyse im konzernweiten Risikomanagementsystem für das Berichtsjahr jedoch keine 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 strategischen Ziele entsprechend ausgerichtet sind.

Prognosebericht

Künftige Rahmenbedingungen

Prognose der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung

Für Deutschland und die Eurozone erwartet der Internationale Währungsfonds (IWF) in seinem World Economic Outlook Update vom Januar 2018 für das aktuelle Geschäftsjahr eine Fortsetzung des Wachstums, insbesondere durch eine anhaltend gute Binnen- nachfrage. Dagegen dürfte sich die Aufwertung des Euro dämp- fend auf die Exporte und den Außenhandel auswirken. Für 2018 prognostiziert der IWF einen Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von Deutschland um 2,3% und der Eurozone um 2,2%.

Für die USA rechnet der IWF für das laufende Jahr mit einem deutlichen Anstieg des BIP-Wachstums auf 2,7%. Hier dürften die beschlossenen Steuersenkungen für Unternehmen zu einer stärkeren Investitionstätigkeit und einer Belebung der Binnennachfrage führen. Bremsend auf die wirtschaftliche Aktivität könnten sich 2018 vor allem weitere Zinserhöhungen der US-amerikanischen Notenbank Fed und ein höheres Außenhandelsdefizit durch stei- gende Importe auswirken.

Für Japan erwartet der IWF für 2018 ein moderates Wachstum von 1,2%. Der Grund für das im Vergleich zu 2017 niedrigere Wachstum liegt vor allem in einem erwarteten geringeren Anstieg des Außenhandelsüberschusses. Positiv wirken weiterhin das niedrige Zinsumfeld, welches private Investitionen begünstigt, sowie steigende Konsumausgaben privater und öffentlicher Haushalte.

Die Schwellen- und Entwicklungsländer werden 2018 gemäß IWF voraussichtlich ein BIP-Wachstum von 4,9% erreichen. Wesent- licher Treiber für die Wachstumszunahme ist dabei Indien, dessen

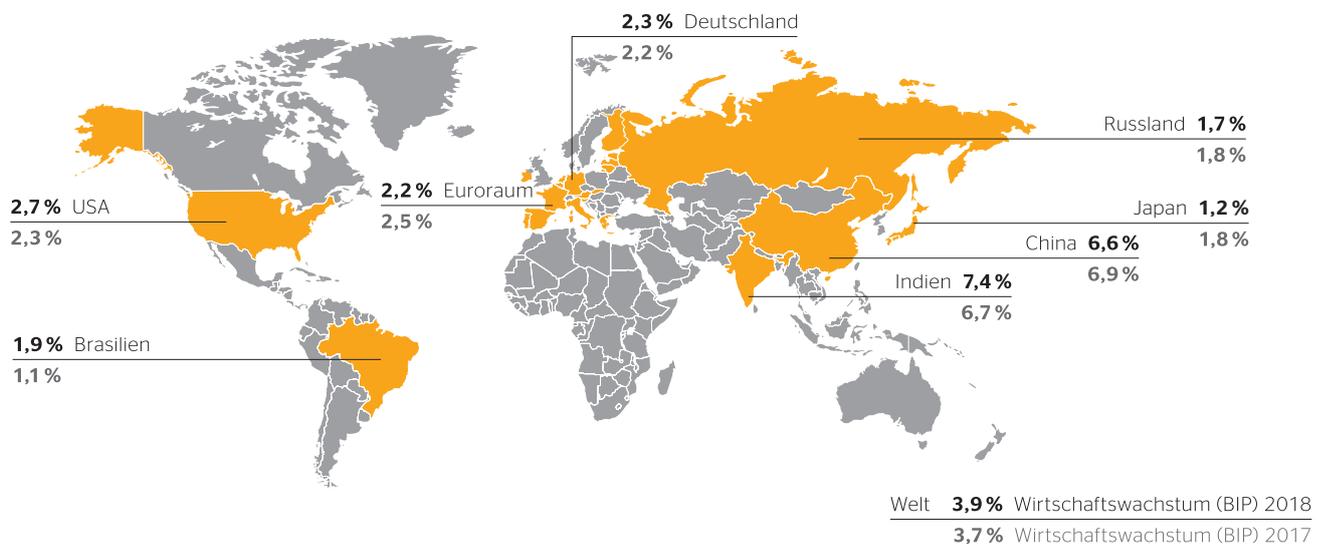
Wirtschaft nach den umfassenden Reformen der letzten Jahre wie- der an Dynamik gewinnen dürfte. Für 2018 erwartet der IWF für Indien ein Wachstum von 7,4%. Auch in Brasilien wird sich voraus- sichtlich im laufenden Jahr die wirtschaftliche Erholung fortsetzen. Hier rechnet der IWF für 2018 mit einem Anstieg des BIP um 1,9%. Dagegen erwartet er für China und Russland eine leichte Abnahme des Wachstums. Für 2018 prognostiziert der IWF für China einen BIP-Zuwachs von 6,6% und für Russland einen BIP-Anstieg um 1,7%.

Auf Basis dieser Einschätzungen erwartet der IWF für die Weltwirt- schaft für das Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr einen Anstieg des Wachstums um 0,2 Prozentpunkte auf 3,9%.

Der IWF weist dabei allerdings darauf hin, dass die Wachstums- beschleunigung maßgeblich auf kurzfristig wirkenden Faktoren beruht. Risiken sieht der IWF u.a. in einem Anstieg der Inflation, die eine Straffung der expansiven Geldpolitik vieler Notenbanken erforderlich machen würde. Vor dem Hintergrund der gestiegenen Verschuldung von Staaten und Unternehmen sowie angesichts des hohen Bewertungsniveaus an vielen Kapitalmärkten könnte dies erhebliche negative Effekte zur Folge haben. Ferner sieht der IWF weiterhin Risiken in handelshemmenden Tendenzen sowie in geo- politischen Spannungen zwischen einzelnen Ländern. Außerdem weist er auf anhaltende strukturelle Probleme und eine wachsende Einkommensungleichheit in verschiedenen Volkswirtschaften hin und mahnt entsprechende Reformen an.

Chancen sieht der IWF für 2018 vor allem – vor dem Hintergrund der aktuell günstigen Finanzierungsbedingungen und positiven Konjunkturaussichten – durch eine stärkere Ausweitung der Investi- tionstätigkeit der Unternehmen als erwartet.

Wirtschaftswachstum 2018 im Vergleich zu 2017



Prognose der Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen

Prognose der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

Für die globale Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen < 6 t rechnen wir für das Jahr 2018 derzeit mit einem Wachstum von mehr als 1 % auf 96,5 Mio Einheiten.

Den größten absoluten Zuwachs des Produktionsvolumens erwarten wir 2018 erneut für Asien. Steigende Produktionsvolumina sollten nach unserer Einschätzung insbesondere Indien, Südkorea und der Iran aufweisen. Auch für China halten wir aktuell eine Fertigung leicht über dem Rekordniveau des Vorjahres für wahrscheinlich, während wir für Japan einen geringen Rückgang erwarten. Für Asien insgesamt gehen wir von einem Produktionsanstieg um 2 % auf rund 52,5 Mio Einheiten aus. Für Europa rechnen wir für 2018 mit einem Zuwachs der Pkw-Produktion um 2 %. Für den westlichen Teil Europas erwarten wir dabei eine stabile Entwicklung der Binnennachfrage mit Ausnahme des Vereinigten Königreichs. Jedoch dürfte der höhere Eurokurs zu niedrigeren Exportzahlen führen. In Osteuropa sollte sich die Erholung der Pkw-Nachfrage und -Produktion fortsetzen. Dagegen dürfte sich in Nordamerika die Nachfrage voraussichtlich weiter abkühlen. Wir halten hier einen Rückgang der Produktion um 2 % für wahrscheinlich. Für Südamerika rechnen wir infolge der wirtschaftlichen Belebung mit einem Produktionsanstieg um 8 %.

Prognose der Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen

Die weltweite Produktion von Nutzfahrzeugen > 6 t wird 2018 nach unserer Einschätzung unter das Vorjahresniveau sinken.

Nach dem starken Anstieg im Vorjahr erwarten wir für China 2018 einen deutlichen Rückgang der Fertigung. Infolgedessen rechnen wir für Asien mit einer um 5 % niedrigeren Produktion. Dagegen dürfte die erwartete konjunkturelle Entwicklung in den meisten Ländern zu steigender Nachfrage und zunehmender

Produktion führen. Für Europa erwarten wir einen Anstieg der Fertigung um 2 % und für Nordamerika eine Zunahme um 9 %. Für Südamerika rechnen wir derzeit mit einem Zuwachs um 10 %.

Prognose der Ersatzreifenmärkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Der positive Nachfragetrend für Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge < 6 t wird sich voraussichtlich auch 2018 in allen Regionen fortsetzen. Weltweit erwarten wir einen Anstieg des Bedarfs um 3 %.

Rund 60 % dürfte hierzu der asiatische Markt mit einem Wachstum von 5 % beitragen. Wesentlicher Treiber ist wie in den letzten Jahren die steigende Nachfrage in China infolge des weiter wachsenden Fahrzeugbestands. Dazu steigt der Bedarf in Indien, Indonesien und Südkorea. Für Europa rechnen wir 2018 mit einem Anstieg der Ersatzreifennachfrage für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge insbesondere in Osteuropa, wodurch der Absatz in Europa insgesamt um 2 % steigen dürfte. In Nordamerika sollte sich 2018 die Nachfrage, die 2017 stagnierte, auch infolge der weiter steigenden Fahrleistung wieder beleben und um 2 % erhöhen. Für Südamerika erwarten wir derzeit einen Anstieg des Reifenabsatzes um 4 %.

Prognose der Ersatzreifenmärkte für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge

Die weltweite Nachfrage nach Ersatzreifen für Nutzfahrzeuge > 6 t dürfte 2018 aufgrund der wachsenden Wirtschaft in allen Regionen weiter zunehmen und insgesamt um über 2 % steigen.

Knapp die Hälfte des erwarteten Nachfrageanstiegs dürfte dabei Asien aufweisen. Infolge der steigenden Transportvolumina rechnen wir aktuell mit einer Zunahme des Bedarfs an Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge um 2 %. Auch für Europa erwarten wir derzeit eine Absatzsteigerung um 2 %. Für Nordamerika halten wir momentan ein Wachstum der Nachfrage um 3 % für realistisch. Für Südamerika gehen wir gegenwärtig von einem Anstieg des Bedarfs an Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge um 5 % aus.

Prognose von Fahrzeugproduktion und Absatz im Reifenersatzgeschäft

	Fahrzeugproduktion				Absatz im Reifenersatzgeschäft			
	von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in Mio Stück		von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen in Tsd Stück		für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Mio Stück		für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge in Mio Stück	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
Europa	22,5	22,1	673	660	358	351	25,8	25,3
Nordamerika	16,8	17,1	559	513	290	285	25,3	24,5
Südamerika	3,6	3,3	112	102	76	73	16,4	15,7
Asien	52,5	51,5	2.033	2.140	475	453	91,0	89,2
Übrige Märkte	1,1	1,1	0	0	48	47	7,8	7,8
Weltweit	96,5	95,1	3.377	3.415	1.247	1.208	166,3	162,5

Quellen:

Fahrzeugproduktion: IHS Inc. (Europa mit West-, Zentral- und Osteuropa inkl. Russland und Türkei; Asien inkl. Kasachstan, Usbekistan, Naher Osten und Ozeanien mit Australien).
Reifenersatzgeschäft: LMC International Ltd.
Vorläufige Zahlen und eigene Schätzungen.

Ausblick des Continental-Konzerns

Prognoseverfahren

Bereits im Januar des laufenden Geschäftsjahres gibt Continental ihre Einschätzung zur Entwicklung der wichtigen Produktions- und Absatzmärkte bekannt. Hierauf basiert unsere Prognose für wichtige Steuerungsgrößen des Konzerns, die wir zeitgleich veröffentlichen. Dazu zählen der Umsatz und die bereinigte EBIT-Marge für den Konzern. Zusätzlich informieren wir über die Einschätzung zu wichtigen Einflussgrößen auf das Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern (EBIT). Hierzu gehören die erwartete Be- oder Entlastung aus dem geschätzten Verlauf der Rohstoffpreise für das laufende Jahr sowie die erwartete Entwicklung von Sondereffekten und die Höhe der Abschreibungen aus Kaufpreisallokationen. Damit ermöglichen wir Investoren, Analysten und anderen Interessierten die Überleitung auf das EBIT des Konzerns. Darüber hinaus geben wir eine Einschätzung zur Entwicklung der Zinserträge und Zinsaufwendungen sowie der Steuerquote für den Konzern bekannt. Dies erlaubt wiederum die Überleitung auf das Konzernergebnis. Außerdem veröffentlichen wir eine Prognose zu den für das laufende Jahr geplanten Sachinvestitionen und dem Free Cashflow vor Akquisitionen. Im Februar des laufenden Geschäftsjahres ergänzen wir diese Prognose für den Konzern um die Prognose für den Umsatz und die bereinigte EBIT-Marge der beiden Kerngeschäftsfelder Automotive Group und Rubber Group. Wir veröffentlichen sie im März im Rahmen der Jahrespressekonferenz und unseres Geschäftsberichts für das vergangene Jahr. Diese Prognose für das laufende Jahr wird kontinuierlich überprüft. Mögliche Änderungen der Prognose werden spätestens in den Finanzberichten zum jeweiligen Quartal beschrieben. Zu Beginn des Folgejahres, d. h. mit der Erstellung des Geschäftsberichts für das vergangene Jahr, erfolgt ein Abgleich mit der im Geschäftsbericht des Vorjahres veröffentlichten Prognose.

Neben den Zielen für das laufende Jahr hat Continental 2015 eine Mittelfristprognose aufgestellt. Diese setzt sich aus der Konzernstrategie, dem Auftragseingang in der Automotive Group und den Mittelfristzielen der Rubber Group zusammen. Demgemäß wollen

wir im Jahr 2020 einen Umsatz von mehr als 50 Mrd € und eine Verzinsung des eingesetzten Kapitals (ROCE) von mindestens 20 % erzielen. Diese Mittelfristziele wurden auch nach der im Jahr 2017 erfolgten Überprüfung abermals bestätigt.

Prognosevergleich für das vergangene Geschäftsjahr

Die im Februar 2017 aufgestellte Prognose konnten wir in Bezug auf alle Bestandteile erreichen und zum Teil sogar deutlich übertreffen.

Die Prognose für den Konzernumsatz wurde aufgrund der guten Geschäftsentwicklung im Rahmen der Berichterstattung zum ersten Quartal im Mai 2017 und im Rahmen der Berichterstattung zum ersten Halbjahr im August 2017 angehoben. Mit 44,0 Mrd € Konzernumsatz wurde die ursprünglich aufgestellte Prognose um mehr als 1 Mrd € übertroffen.

Die Prognose für die bereinigte Konzern-EBIT-Marge von mehr als 10,5 % wurde über den gesamten Prognosezeitraum beibehalten. Sie lag am Ende des Berichtsjahres bei 10,9 % und damit deutlich über dem prognostizierten Zielwert.

Die Umsatzprognose für die Automotive Group wurde im Verlauf des Berichtsjahres ebenfalls zweimal nach oben korrigiert. Zunächst im Rahmen der Berichterstattung zum ersten Quartal im Mai 2017 und danach im Rahmen der Berichterstattung zum ersten Halbjahr im August 2017. Mit 26,6 Mrd € lag der Umsatz der Automotive Group deutlich über der ursprünglich aufgestellten Prognose von rund 26 Mrd €. Grund dafür war die - im Vergleich zu den Erwartungen - bessere Volumenentwicklung in allen Divisionen der Automotive Group.

Die Prognose für die bereinigte EBIT-Marge der Automotive Group wurde über den Prognosezeitraum beibehalten. Mit 8,4 % lag sie im Rahmen der Erwartung von rund 8,5 %.

Prognosevergleich für das Geschäftsjahr 2017

	Konzern				Automotive Group		Rubber Group	
	Umsatz ¹	bereinigte EBIT-Marge	Investitionen in % vom Umsatz	Free Cashflow ²	Umsatz ¹	bereinigte EBIT-Marge	Umsatz ¹	bereinigte EBIT-Marge
Januar 2017	> 43 Mrd €	> 10,5 %	~ 6,5 %	~ 2 Mrd €				
Geschäftsbericht 2016	> 43 Mrd €	> 10,5 %	~ 6,5 %	~ 2 Mrd €	~ 26 Mrd €	~ 8,5 %	> 17 Mrd €	> 15 %
Finanzbericht zum 31. März 2017	> 43,5 Mrd €	> 10,5 %	~ 6,5 %	~ 2 Mrd €	> 26 Mrd €	~ 8,5 %	> 17 Mrd €	> 15 %
Halbjahres-Finanzbericht zum 30. Juni 2017	> 44 Mrd €	> 10,5 %	~ 6,5 %	~ 2 Mrd €	~ 26,5 Mrd €	~ 8,5 %	> 17 Mrd €	> 15 %
Finanzbericht zum 30. September 2017	> 44 Mrd €	> 10,5 %	~ 6,5 %	~ 2 Mrd €	~ 26,5 Mrd €	~ 8,5 %	> 17 Mrd €	> 15 %
2017 berichtet	44,0 Mrd €	10,9 %	6,5 %	2,3 Mrd €	26,6 Mrd €	8,4 %	17,5 Mrd €	15,6 %

¹ Unter Annahme konstanter Wechselkurse im Jahresvergleich. Die Belastung durch Wechselkurseinflüsse lag für den Konzern 2017 bei 435 Mio €. Etwa zwei Drittel davon entfallen auf die Automotive Group, rund ein Drittel auf die Rubber Group.

² Vor Akquisitionen.

Die Prognose von mehr als 17 Mrd € Umsatz für die Rubber Group wurde im Verlauf des Berichtsjahres durchgehend beibehalten. Mit 17,5 Mrd € Umsatz wurde die ursprünglich aufgestellte Prognose übertroffen. Grund dafür war zum einen die früher als erwartet durchgeführte Erstkonsolidierung der Hornschuch Gruppe und zum anderen die gute Volumenentwicklung in den Divisionen Reifen und ContiTech.

Die Prognose für die bereinigte EBIT-Marge der Rubber Group wurde über den Prognosezeitraum beibehalten. Mit 15,6 % lag sie letztlich über der ursprünglichen Erwartung von mehr als 15 %.

Das negative Finanzergebnis stieg, trotz der guten Entwicklung des Free Cashflow, im Berichtsjahr an. Ursächlich hierfür waren Effekte aus Währungsumrechnung sowie Effekte aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstige Bewertungseffekte. Diese wirkten sich im Jahr 2017 in Summe mit 98,6 Mio € negativ (Vj. positiv 90,4 Mio €) auf das berichtete Finanzergebnis aus. Bereinigt um diese Effekte lag das negative Finanzergebnis mit 187,1 Mio € im Rahmen unserer zum Jahresanfang aufgestellten Prognose von rund 200 Mio € bei konstanten Wechselkursen. Die Steuerquote lag mit 28,7 % leicht unter unserer Prognose von weniger als 30 %.

Der Free Cashflow vor Akquisitionen lag, trotz der leicht gestiegenen Investitionsquote und trotz der Teilabflüsse für im Jahr 2016 gebildete Rückstellungen für Gewährleistungsfälle in der Automotive Group, wie im Vorjahr bei 2,3 Mrd €.

Auftragslage

Die Auftragslage in der Automotive Group hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr weiter positiv entwickelt. Alle drei Automotive-Divisionen konnten ihren Auftragsbestand gegenüber dem Vorjahr deutlich erhöhen. In Summe akquirierten die Divisionen Chassis & Safety, Powertrain und Interior Aufträge, die sich über die Gesamtdauer der Belieferung in die Fahrzeuge wertmäßig auf fast 40 Mrd € summieren. Diese sogenannten Lifetime Sales basieren im Wesentlichen auf Annahmen über die Produktionsvolumina der jeweiligen Fahrzeug- oder Motorenplattformen, die vereinbarten Kostenreduzierungen und die Preisentwicklung wichtiger Rohmaterialien. Der hierdurch ermittelte Auftragsbestand stellt eine Richtgröße für den auf mittlere Sicht erzielbaren Umsatz dar, der bei einer Änderung der genannten Einflussgrößen Abweichungen aufweisen kann. Sollten sich die getroffenen Annahmen als richtig erweisen, stellen die Lifetime Sales eine gute Richtgröße für das in vier bis fünf Jahren erreichbare Umsatzvolumen der Automotive Group dar.

Aufgrund des hohen Anteils des Ersatzreifengeschäfts am Umsatz der Division Reifen ist eine Ermittlung eines aussagekräftigen Auftragsbestands nicht möglich. Ähnliches trifft auf die Division ContiTech zu. Sie besteht seit Januar 2018 aus sieben Geschäftsbereichen, die in unterschiedlichen Märkten und Industriezweigen, die wiederum eigenen Einflussfaktoren unterliegen, tätig sind. Eine Konsolidierung der Auftragsbestände der verschiedenen Geschäftsbereiche der Division ContiTech hätte daher nur begrenzte Aussagekraft.

Ausblick des Continental-Konzerns

Für das Geschäftsjahr 2018 erwarten wir einen Anstieg der weltweiten Fahrzeugproduktion (Pkw, Kombifahrzeuge und leichte Nutzfahrzeuge) um mehr als 1 % auf 96,5 Mio Einheiten. Für unsere bedeutenden Pkw-Ersatzreifenmärkte Europa und Nordamerika gehen wir von einem Anstieg der Nachfrage um insgesamt 12 Mio Ersatzreifen bzw. einem Nachfrageplus in Höhe von jeweils 2 % aus. Auf Basis dieser Marktannahmen und unter der Voraussetzung konstanter Wechselkurse rechnen wir mit einem Anstieg des Konzernumsatzes 2018 auf rund 47 Mrd €.

Wir haben uns für das Geschäftsjahr 2018 das Ziel gesetzt, auf Konzernebene eine bereinigte EBIT-Marge von rund 10,5 % zu erreichen. Die im Vergleich zum Vorjahr geringere Erwartung an die Entwicklung der bereinigten EBIT-Marge ist dabei im Wesentlichen durch die erwartete Mehrbelastung aufgrund steigender Fixkosten in der Division Reifen und zusätzlich durch steigende Rohstoffkostenbelastungen in der Rubber Group zu erklären. Die Fixkostensteigerung im Reifenbereich resultiert im Wesentlichen aus dem deutlichen Kapazitätsausbau über die vergangenen Jahre. Bereits 2017 führte dies zu einem Anstieg der Abschreibungen um rund 60 Mio € im Vergleich zum Vorjahr. Für das laufende Jahr ist wegen des Hochlaufens der Reifenwerke in Clinton, USA, und in Rayong, Thailand, mit einem weiteren Anstieg der Abschreibungen, aber auch anderer Fixkosten zu rechnen, bevor diese beiden Werke ihre ersten Umsätze generieren. Allein diese Belastungen schätzen wir auf rund 120 Mio €. Für die Automotive Group rechnen wir, bei konstanten Wechselkursen, mit einem Umsatzwachstum in Höhe von 7 % auf rund 28,5 Mrd € und einer bereinigten EBIT-Marge von rund 8,5 %. Für die Rubber Group erwarten wir, bei konstanten Wechselkursen, ein Umsatzwachstum auf rund 18,5 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 15 %.

Für das Jahr 2018 rechnen wir mit einer Belastung aus steigenden Rohmaterialpreisen in der Rubber Group in Höhe von rund 50 Mio €. Dabei unterstellen wir einen Durchschnittskurs für Naturkautschuk (TSR 20) in Höhe von 1,84 US-Dollar/kg (2017: 1,67 US-Dollar/kg) und für den Synthesekautschukgrundstoff Butadien in Höhe von 1,60 US-Dollar/kg (2017: 1,51 US-Dollar/kg). Außerdem rechnen wir mit Kostensteigerungen bei Rußen und anderen Chemikalien von mindestens 10 % im Vergleich zu den Durchschnittspreisen des Jahres 2017. Für die Rubber Group errechnet sich je 10 US-Dollar Steigerung des Durchschnittspreises für Rohöl ein jährlicher negativer Bruttoeffekt von rund 50 Mio US-Dollar auf das operative Ergebnis. Der Durchschnittspreis für die Nordseesorte Brent lag im Jahr 2017 bei rund 54 US-Dollar.

Das negative Finanzergebnis vor Effekten aus Währungsumrechnung sowie vor Effekten aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Bewertungseffekten erwarten wir für 2018 bei weniger als 180 Mio €. Die Steuerquote sollte im Jahr 2018 wiederum unter 30 % liegen.

Für 2018 rechnen wir mit negativen Sondereffekten in Höhe von 100 Mio €. Die Abschreibungen aus Kaufpreisallokationen, die im Wesentlichen aus den Erwerben von Veyance Technologies (Erwerb

2015), Elektrobot Automotive (Erwerb 2015) und der Hornschuch Gruppe (Erwerb 2017) resultieren, werden voraussichtlich bei rund 180 Mio€ liegen und hauptsächlich die Divisionen ContiTech und Interior betreffen.

Die Investitionen vor Finanzinvestitionen werden im Geschäftsjahr 2018 steigen und bei rund 7% vom Umsatz liegen. Die Verteilung zwischen der Automotive und der Rubber Group wird etwa 60% zu 40% betragen.

Die größten Projekte innerhalb der Division Chassis & Safety sind im Jahr 2018 weiterhin der weltweite Ausbau der Fertigungskapazitäten im Geschäftsbereich Vehicle Dynamics für die Bremsengenerationen MK 100 und MK C1. Ferner sind umfangreiche Investitionen im Geschäftsbereich Advanced Driver Assistance Systems in den weltweiten Ausbau der Kapazitäten für Fernbereichs- und Kurzstrecken-Radarsensoren sowie für Umgebungs- und Multifunktionskameras geplant. Daneben werden auch erste Investitionen in den Aufbau der Produktion von hochauflösenden 3D-Lidar-Sensoren getätigt. Die Division Powertrain plant Investitionen in ein neues Werk in China. Daneben bilden Investitionen im Geschäftsbereich Hybrid Electric Vehicle den Schwerpunkt des Investitionsprogramms. Neben Investitionen in Kapazitäten für Elektromotoren sind Ausgaben für den Aufbau der Produktion von 48-V-Riemen-Startergeneratoren geplant. Die Division Interior investiert in den Aufbau neuer Werke in Osteuropa und Nordamerika und den Ausbau von F&E-Kapazitäten an einigen europäischen Standorten.

Die Investitionsschwerpunkte im Jahr 2018 in der Division Reifen sind der Ausbau der Pkw-Reifenproduktion in Süd- und Osteuropa, Asien und Nordamerika. Im Bereich Nutzfahrzeugreifen liegt der Fokus im Ausbau der Fertigungskapazitäten in Osteuropa und Nordamerika. In der Division ContiTech bilden 2018 weiterhin eine Werkverlagerung im Geschäftsbereich Mobile Fluid Systems und die Produktionserweiterung im Geschäftsbereich Benecke-Hornschuch Surface Group in China die Investitionsschwerpunkte.

Continental weist zum Jahresende 2017 Netto-Finanzschulden von 2,0 Mrd € aus. Auch in Zukunft wollen wir, im Einklang mit unserem Ziel, die Abhängigkeit von der Automobilerstausrüstung zu verringern, insbesondere das Industriegeschäft weiter stärken. Hierfür sind auch Unternehmenszukäufe nicht ausgeschlossen. Ein weiterer Fokus liegt auf der gezielten Verstärkung unserer Technologiekompetenz in Zukunftsfeldern innerhalb der Automotive Group.

Wir planen, für das Jahr 2018 einen Free Cashflow vor Akquisitionen von rund 2 Mrd € zu erreichen. Der Grund für den Rückgang gegenüber dem Vorjahr ist zum einen im Anstieg der Investitionsquote zu sehen. Zum anderen rechnen wir damit, dass der restliche Anteil der 2016 gebildeten Gewährleistungsrückstellungen und die 2016 gebildete Rückstellung für mögliche Kartellstrafen 2018 vollständig abfließen.

Der Start in das Jahr 2018 bestätigt unsere Erwartungen für das Gesamtjahr.