

Lagebericht

Der nachfolgende Lagebericht ist ein zusammengefasster Lagebericht i. S. d. § 315 Abs. 3 HGB, da die künftigen Chancen und Risiken des Continental-Konzerns und der Muttergesellschaft, der Continental AG, untrennbar miteinander verbunden sind.

Ausgewählte finanzwirtschaftliche Begriffe	36	Die Continental AG – Kurzfassung nach HGB	88
Unternehmensprofil	38	Sonstige Angaben	90
Konzernstruktur	38	Abhängigkeitsbericht	90
Konzernstrategie	41	Ergänzende Angaben und Erläuterungen gemäß § 289a und § 315a HGB	90
Unternehmenssteuerung	43	Vergütung des Vorstands	91
Forschung und Entwicklung	46	Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB	92
Zusammengefasste nichtfinanzielle Konzernklärung	48		
Nachhaltiges Produktportfolio und Qualität	48		
Arbeitnehmerbelange und Mitarbeiter	49		
Menschenrechte und faire Arbeitsbedingungen	51		
Umwelt	51		
Compliance	52		
Einkauf und Verantwortung in der Lieferkette	53		
Soziale Verantwortung und Engagement	53		
Hinweise zu nichtfinanziellen Angaben	54		
Wirtschaftsbericht	55	Risiko- und Chancenbericht	93
Rahmenbedingungen	55	Risiko- und Chancenmanagement und internes Kontrollsystem	93
Gesamtwirtschaftliche Entwicklung	55	Wesentliche Risiken	95
Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen	56	Finanzrisiken	95
Entwicklung der Rohstoffmärkte	59	Marktrisiken	96
Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage	61	Operative Risiken	97
Ertragslage	62	Rechtliche und umweltbezogene Risiken	99
Finanzlage	68	Wesentliche Chancen	101
Vermögenslage	70	Aussage zur Gesamtrisiko- und Gesamtchancensituation	102
Automotive Group	74		
Entwicklung der Division Chassis & Safety	75	Prognosebericht	103
Entwicklung der Division Powertrain	77	Künftige Rahmenbedingungen	103
Entwicklung der Division Interior	79	Prognose der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung	103
Rubber Group	82	Prognose der Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen	104
Entwicklung der Division Reifen	83	Ausblick des Continental-Konzerns	105
Entwicklung der Division ContiTech	86		

Ausgewählte finanzwirtschaftliche Begriffe

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

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

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

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

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

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.

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

Konzernstruktur mit Fokus auf Flexibilität und nachhaltige Wertschaffung.

Markt- und kundenorientierte Konzernstruktur

Im Jahr 1871 wurde die Continental Aktiengesellschaft (AG) als Continental-Caoutchouc- und Gutta-Percha Compagnie in Hannover gegründet. Heute ist die Continental AG, nach wie vor mit Sitz in Hannover, Deutschland, die Muttergesellschaft des Continental-Konzerns. Neben der Continental AG umfasst der Continental-Konzern 572 Gesellschaften einschließlich nicht beherrschter Unternehmen. Das Continental-Team besteht aus 243.226 Mitarbeitern an insgesamt 544 Standorten in 60 Ländern und Märkten. Als Standort werden alle postalischen Adressen der von uns kontrollierten Gesellschaften definiert.

Die Gesamtverantwortung für die Geschäftsleitung trägt der Vorstand der Continental AG. Im Berichtsjahr waren die Divisionen bis zum 30. September 2018 mit jeweils einem Vorstandsmitglied vertreten. Seit 1. Oktober 2018 ist die Division Powertrain, aufgrund ihrer Verselbstständigung ab 2019, unter neuer Leitung. Die Zentralbereiche der Continental AG 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.

Die Automobilindustrie (Erstausrüstung) stellt mit einem Anteil von 72 % am Konzernumsatz unseren größten Kundenkreis. Entsprechend hoch ist die Bedeutung dieser Industrie für das Wachstum der Automotive Group. In der Rubber Group dominiert das Reifen-geschäft mit Endkunden. Bei ContiTech spielen neben der Automobilindustrie auch andere Schlüsselindustrien eine wichtige Rolle, etwa der Schienenverkehr, der Maschinen-, Apparate- und Bergbau sowie das Ersatzgeschäft. Wir liefern hochwertige, innovative sowie etablierte Produkte, Systeme und Services. Markt- und Kundennähe sind für uns wesentliche Erfolgsfaktoren. Die globale Konzernstruktur basiert deshalb auf einer Balance aus dezentralen Strukturen und zentralen Funktionen.

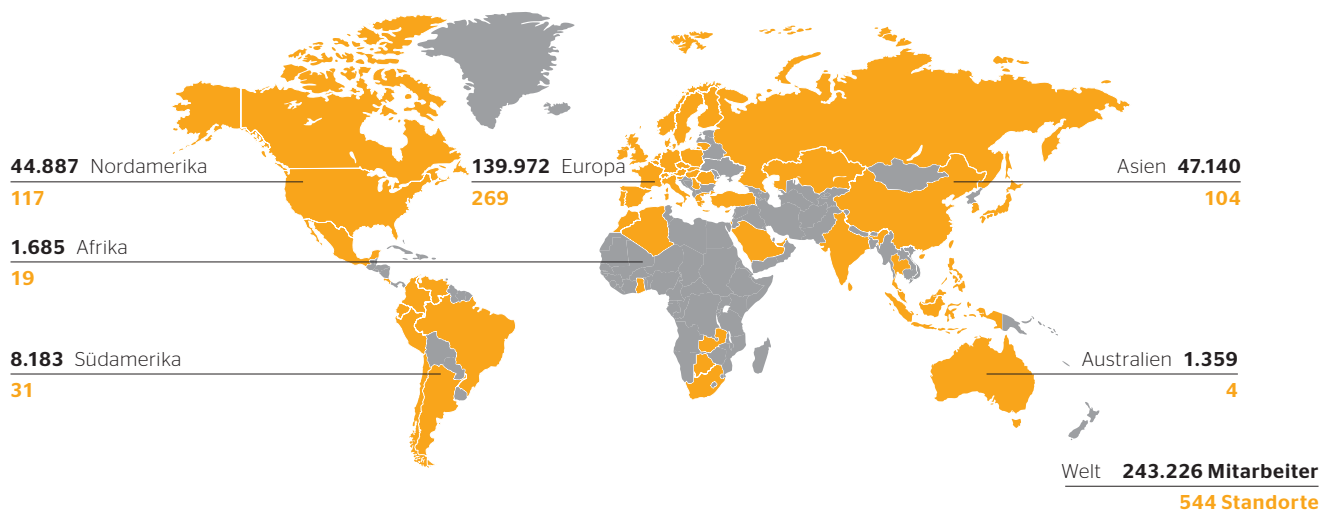
Im Berichtsjahr gliederte sich der Konzern in die Automotive Group und die Rubber Group. Diese umfassten fünf Divisionen mit 26 Geschäftsbereichen. Produkte, Produktgruppen und Services bzw. bestimmte Regionen bilden die Grundlage für die Zuordnung zu einer Division und zu einem Geschäftsbereich. Unterschiede ergeben sich vorwiegend aus technologischen Produktanforderungen, Innovations- und Produktzyklen sowie der Rohstoffbasis und Produktionstechnologie. Divisionen und Geschäftsbereiche haben eine durchgängige Geschäftsverantwortung einschließlich der Ergebnisverantwortung.

Automotive Group:

Die **Division Chassis & Safety** entwickelt, produziert und vertreibt intelligente Systeme zur Verbesserung der Fahrsicherheit und Fahrdynamik. Integrale aktive und passive Sicherheitstechnologien und Produkte zur Unterstützung der Fahrzeugdynamik sorgen für mehr Sicherheit und Komfort. Das Ziel dabei: die „Vision Zero“, die Vision vom unfallfreien Fahren, umzusetzen. Die Division Chassis & Safety gliedert sich in vier Geschäftsbereiche:

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

544 Standorte in 60 Ländern und Märkten



Konzernstruktur im Überblick

Continental-Konzern

Umsatz: 44,4 Mrd €; Mitarbeiter: 243.226

Automotive Group			Rubber Group	
Umsatz: 26,9 Mrd €; Mitarbeiter: 140.016			Umsatz: 17,6 Mrd €; Mitarbeiter: 102.763	
Chassis & Safety Umsatz: 9,6 Mrd € Mitarbeiter: 49.509	Powertrain Umsatz: 7,7 Mrd € Mitarbeiter: 42.601	Interior Umsatz: 9,7 Mrd € Mitarbeiter: 47.906	Reifen Umsatz: 11,4 Mrd € Mitarbeiter: 55.840	ContiTech Umsatz: 6,3 Mrd € Mitarbeiter: 46.923

Die **Division Powertrain** steht für einen effizienten und sauberen Fahrzeugantrieb. Dafür treibt die Division die Leistungssteigerung von Einspritzung, Turbolader, Getriebesteuerung, Sensorik, Aktuatorik und Abgasnachbehandlung voran. Gleichzeitig ist sie Wegbereiter bei der Elektrifizierung von Fahrzeugen mit effizienter Systemtechnik und wirtschaftlicher Fahrzeugintegration. Die Division umfasste im Berichtsjahr fünf Geschäftsbereiche:

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

Anfang 2019 wurde die Division Powertrain verselbstständigt. Seitdem umfasst sie drei Geschäftsbereiche:

- › Engine & Drivetrain Systems
- › Powertrain Components
- › Hybrid & Electric Vehicles.

Weitere Informationen dazu finden Sie in den Kapiteln Konzernstrategie sowie Forschung und Entwicklung.

Die **Division Interior** ist auf das Informationsmanagement spezialisiert. Sie entwickelt und produziert Vernetzungs-, Informations- und Kommunikationslösungen sowie Services für Pkw und Nutzfahrzeuge. Damit wird die Steuerung des komplexen Informationsflusses zwischen Fahrer, Fahrzeuginsassen und Fahrzeug sowie mobilen Endgeräten, anderen Fahrzeugen und der Außenwelt ermöglicht und optimiert. Der Fokus liegt auf der Systemintegration. Zudem arbeitet die Division Interior branchenübergreifend mit führenden Unternehmen zusammen. Seit 1. Dezember 2018 ist der Geschäftsbereich Intelligent Transportation Systems als Segment in den Geschäftsbereich Commercial Vehicles & Aftermarket integriert. Die Division gliedert sich nunmehr in vier Geschäftsbereiche:

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

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 bringen alle auftretenden Kräfte auf die Straße. Die Reifentechnologie entscheidet darüber, ob ein Fahrzeug rechtzeitig zum Stehen kommt und bei Kurvenfahrten in der Spur bleibt. Der Umsatz der Division Reifen entfällt zu 28 % auf das Geschäft mit den Fahrzeugherstellern und zu 72 % 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 Produkte, Systeme sowie intelligente Komponenten aus Kautschuk, Kunststoff, Metall und Gewebe. Sie kommen im Maschinen- und Anlagenbau, im Bergbau, in der Agrarindustrie, der Automobilindustrie sowie weiteren zukunftssträchtigen Industrien zum Einsatz. 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. Die Division umfasst sieben 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 82 Standorten, vorwiegend in Kundennähe, um flexibel auf unterschiedliche Kundenanforderungen und regionale Marktbedingungen reagieren zu können. Dies gilt vor allem für Projekte der Automotive Group und der Division ContiTech. Für Reifen 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 29,9 Mrd €, wovon etwa 20,3 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 ca. 44 % des Einkaufs-

volumens für Produktionsmaterial ausmachen. Knapp 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.

Produktion und Vertrieb in den Divisionen der Automotive Group und in der Division ContiTech sind 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 3,2 Mrd € Aufwand	Vielfältig 29,9 Mrd € Volumen	Weltweit 233 Standorte	Vor Ort 44,4 Mrd € Umsatz

Konzernstrategie

Neue Organisationsstruktur für strategische Flexibilität und langfristigen Erfolg.

Um die Mobilität der Zukunft aktiv zu gestalten, wird sich Continental bis zum Jahr 2020 neu aufstellen. So werden wir künftig noch flexibler auf die Anforderungen unterschiedlicher Kunden, Märkte, Regulierungsbehörden und Gesellschaften reagieren und unsere Chancen schneller und effizienter nutzen können.

Unter einer neuen Dachmarke wird eine Holdingstruktur aufgebaut. Sie wird sich neben der Division Powertrain in zwei Unternehmensbereiche gliedern. Die Berichtsstruktur soll ab 2020 angewendet werden:

- › Bis Anfang 2020 werden die Divisionen Chassis & Safety sowie Interior neu formiert. Unterstützt werden beide durch eine neu geschaffene, zentrale Forschung und Entwicklung Automotive, die als eigenständige Einheit Grundlagenforschung und Applikationsanwendungen bündeln wird.
- › Die beiden heutigen Divisionen Reifen und ContiTech bleiben in ihren eigenständigen Organisationsformen unverändert und bilden den zweiten Unternehmensbereich.

Im Rahmen der Neuausrichtung erfolgte Anfang 2019 die Verselbstständigung der Division Powertrain. Zu den Aktivitäten zählen wie bisher neben dem Geschäft mit Verbrennungsantrieben auch das komplette Zukunftsgeschäft mit Hybrid- und Elektroantrieben sowie alle laufenden Batterieaktivitäten. Gleichzeitig bereiten wir für Powertrain einen Teilbörsengang vor, der im zweiten Halbjahr 2019 möglich ist. Die Kontrolle über die neue Gesellschaft soll jedoch mittel- bis langfristig nicht abgegeben werden. Grund für die Verselbstständigung ist die Veränderung des Antriebsgeschäfts, dessen Entwicklung hauptsächlich durch regulatorische Vorgaben für Emissionsgrenzwerte bestimmt wird. Diese fallen in den für uns wichtigen Märkten unterschiedlich aus. Somit ist eine schnelle Anpassungsfähigkeit Voraussetzung, um in diesem Geschäft erfolgreich zu sein. Ein weiterer Grund ist die verstärkte Ausrichtung auf die Elektromobilität. Hierfür sind bereits erhebliche Investitionen getätigt worden und werden auch in Zukunft notwendig sein. Darüber hinaus ist ein verselbstständigtes Geschäft noch besser in der Lage, den erwarteten langfristigen Konsolidierungsprozess in diesen Märkten aktiv zu begleiten.

Sieben strategische Handlungsfelder zur nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts

Unsere sieben strategischen Handlungsfelder bleiben von der Umorganisation unberührt. Sie ergänzen sich gegenseitig und sind darauf ausgerichtet, nachhaltigen Wert für alle Stakeholder zu schaffen und die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens zu sichern.

1. Wertsteigerung – dauerhafte Steigerung des Unternehmenswerts

Eine dauerhafte Steigerung des Unternehmenswerts bedeutet für uns nachhaltigen Erfolg unter Berücksichtigung der Kapitalkosten. Unsere Zielmarke liegt langfristig bei mindestens 20 % Rendite auf das betrieblich gebundene Kapital. Dieses Ziel konnten wir im Berichtsjahr nicht erreichen. Nach 20,6 % im Jahr 2017 erzielten wir 17,0 % im Jahr 2018.

2. Regionale Umsatzbalance – weltweit ausgewogene Umsatzverteilung

Ein weiteres Ziel ist eine weltweit ausgewogene regionale Umsatzverteilung. Dadurch werden wir unabhängiger von einzelnen regionalen Absatzmärkten sowie von Markt- und Konjunkturschwankungen. Wir können einerseits die Chancen, die sich auf den vielversprechenden Märkten in Asien und Nordamerika bieten, nutzen, andererseits festigen wir unsere starke Marktposition in Europa. Den Anteil am Konzernumsatz in den asiatischen Märkten wollen wir sukzessive auf 30 % steigern. In China wollen wir in den nächsten Jahren überproportional wachsen. In Nord- und Südamerika soll der Umsatzanteil von insgesamt mindestens 25 % gehalten werden.

2018 erzielten wir einen Umsatzanteil in Asien von 22 %. In Nord- und Südamerika lag der Umsatzanteil bei insgesamt 28 %.

Unser Händlernetz in Australien haben wir 2018 durch die Übernahme eines der größten australischen Reifen- und Autoteileanbieter Tyre and Auto Pty Ltd, Melbourne, Australien, deutlich verstärkt. Das Unternehmen ist mit derzeit 258 Niederlassungen vor allem an den bevölkerungsreichen Küsten des Kontinents vertreten. Der Hauptsitz des mehr als 1.200 Mitarbeiter zählenden Unternehmens ist Melbourne. Das Kerngeschäft umfasst den Vertrieb von Reifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie Reifenservice, Inspektionen und Wartungen.

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

Wir wollen unsere Zukunft aus einer führenden Position heraus gestalten und so die technologische Entwicklung in einzelnen Branchen maßgeblich vorantreiben. Hinsichtlich Kundenorientierung, Qualität und Marktanteil wollen wir deshalb dauerhaft zu den drei weltweit führenden Anbietern gehören.

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

Unter den Zulieferern mit mehr als 3 Mrd € Umsatz nehmen wir eine führende Rolle im Bereich Digitalisierung ein. Zu den digitalen Produkten gehören beispielsweise Sensoren, Elektronik- und Software-Produkte.

4. Im Markt für den Markt – hoher Lokalisierungsgrad

Unser globales Geschäftsmodell fußt auf einem hohen Lokalisierungsgrad. Zahlreiche Produktanwendungen werden lokal entwickelt und produziert. Den jeweiligen Marktbedingungen und Anforderungen unserer Kunden können wir auf diese Weise 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 bieten wir Lösungen und Produkte für hochwertige Fahrzeuge sowie für erschwingliche Autos und maßgeschneiderte Industrieanwendungen. Gleichzeitig kaufen wir, soweit dies möglich und wirtschaftlich ist, lokal ein und vermarkten lokal.

In 38 von 60 Ländern und Märkten, in denen wir vertreten sind, verfügen wir über Produktionsstätten. 2018 haben wir unsere Fertigung in verschiedenen Ländern ausgebaut: In Ungarn wurde die Produktion für Schläuche und Luftfederbälge ausgebaut und ein neues Werk für Automobilelektronik geplant. In Litauen legten wir den Grundstein für die Produktion von Elektronikkomponenten. In den USA erweiterten wir die Fertigungskapazität für hochwertige Kunstledermaterialien, die im Transportwesen, im Freizeitsektor und im Gastgewerbe eingesetzt werden.

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

5. Ausgewogenes Kundenportfolio – Balance zwischen Automobilbranche und anderen Industrien

Um die Abhängigkeit von der Automobilkonjunktur zu verringern, soll das Geschäft, bei gleichzeitig weiterem Wachstum im Geschäft mit den Automobilherstellern außerhalb der Automobilerausrüstung, gesteigert werden. Mittel- bis langfristig wollen wir den Umsatzanteil mit Endverbrauchern und Industriekunden außerhalb der Automobilerausrüstung in Richtung 40 % erhöhen. Unsere Divisionen Reifen und ContiTech bilden dafür die Basis.

Unsere Aktivitäten im Bereich der Software-Produkte für den Endverbrauchermarkt werden sich zunehmend auf unser Kundenportfolio auswirken. Beispiele dafür sind das erweiterte Verkehrsmanagement, intelligente Bezahlssysteme, das Wartungsmanagement und neue Technologien, die über das Fahrzeug hinaus Anwendung finden.

Der Umsatzanteil mit Endverbrauchern und Industriekunden hat sich 2018 mit 30 % stabil entwickelt.

6. Technologische Balance – Mix aus etablierten und Vorreitertechnologien

Unser Produktportfolio soll aus einem profitablen und zukunftsfähigen Mix aus etablierten 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.

Wir arbeiten heute an der Serienreife des hochautomatisierten Fahrens und parallel an den Systemen für vollautomatisiertes Fahren auf der Autobahn im Jahr 2025. Bereits das hochautomatisierte Autobahnfahren soll die zeitweise Beschäftigung der Autofahrer mit fahrfremden Tätigkeiten ermöglichen. Bei vollautomatisierter Fahrt soll dies für Teilstrecken auch ohne den Fahrer als sogenannte Rückfallebene möglich sein. Zusätzlich setzen wir auf das autonome Fahren. Einerseits testen wir Komponenten und Systeme für fahrerlose Robotaxis in der Stadt mit unserer Versuchsplattform Continental Urban Mobility Experience (CUE). Als Konzeptidee verfolgen wir andererseits bereits die Entwicklung von Fahrzeugsystemen für autonome Fahrzeugflotten der fernen Zukunft.

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

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

Eine inspirierende Führungskultur, in der es Spaß macht, vollen Einsatz zu zeigen und Spitzenleistungen zu erbringen, ist Voraussetzung für ein erfolgreiches Unternehmen. Wir fördern eine Kultur des Vertrauens und der Eigenverantwortung. Eine offene Fehlerkultur soll als lernendes System gelebt 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 weltweite Befragung OUR BASICS Live. Sie erfolgt jährlich mit einem repräsentativen Anteil der Belegschaft. Dabei geben unsere Mitarbeiter Auskunft zu ihrer allgemeinen Zufriedenheit, der Führungsqualität im Unternehmen und ihrer Einstellung zu Continental. Die Teilnahme ist freiwillig und anonym.

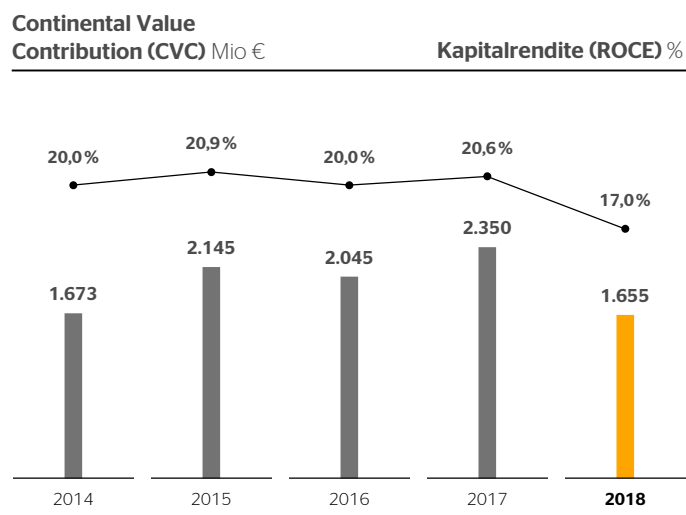
Mehr als 50.000 Mitarbeiter haben sich im Berichtsjahr an der Befragung beteiligt. Insbesondere die Zustimmung zu unseren vier Unternehmenswerten mit 86 % ist nach wie vor hoch. Der hohe Wert ist insbesondere vor dem Hintergrund sehr erfreulich, da wir in den für uns relevanten Industrien gerade fundamentale Änderungen erleben. Digitalisierung, Automatisierung, Vernetzung und Elektrifizierung bedeuten allein für die Automobilindustrie die größte Umwälzung in ihrer über 130-jährigen Geschichte. Weitere Informationen zur Mitarbeiterbefragung finden Sie auf Seite 50.

Unternehmenssteuerung

Ziel ist die dauerhafte Steigerung des Unternehmenswerts.

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.



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 2018 lag das EBIT des Konzerns bei 4,0 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 2018 lagen die durchschnittlichen operativen Aktiva bei 23,6 Mrd €.

Setzt man die beiden ermittelten Größen in Bezug zueinander, ergibt sich die Kapitalrendite (ROCE). Durch das In-Bezug-Setzen einer Ergebnisgröße der Gewinn- und Verlustrechnung (EBIT) mit einer Bilanzgröße (betrieblich gebundenes Kapital) ergibt sich eine gesamtheitliche Betrachtung. Der Problematik der unterschiedlichen Zeitraumbetrachtungen tragen wir über die Ermittlung des betrieblich gebundenen Kapitals als Durchschnittswert über die Quartalsstichtage Rechnung. Der ROCE lag im Jahr 2018 bei 17,0 % und damit erstmals seit 2013 unter 20 %, jedoch deutlich über den durchschnittlichen gewichteten 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 Marktrisikoprämie, wobei das spezifische Risiko von Continental berücksichtigt wird. Die Grundlage zur Bestimmung der Fremdkapitalkosten bildet der gewichtete Fremdkapitalkostensatz, zu dem sich Continental verschuldet. Im langjährigen Durchschnitt betragen die Kapitalkosten für unser Unternehmen rund 10 %.

Nur wenn die Kapitalrendite (ROCE) über den durchschnittlichen 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). 2018 lag der CVC bei 1.654,8 Mio €.

Der Unternehmenswert wird nach unserer Definition dann gesteigert, wenn der CVC einen positiven Wertzuwachs aufweist.

Kapitalrendite (ROCE) nach Divisionen (in %)	2018	2017
Chassis & Safety	16,0	19,9
Powertrain	3,3	13,2
Interior	17,6	14,9
Reifen	29,1	35,0
ContiTech	12,6	13,9
Continental-Konzern	17,0	20,6

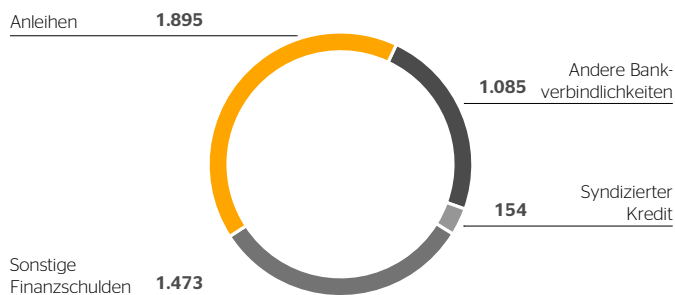
Finanzierungsstrategie

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 7 % bis 8 % 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.

Zusammensetzung der Brutto-Finanzschulden (4.607 Mio €)



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 soll sich das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu Eigenkapital (Gearing Ratio) in den kommenden Jahren weiter unter 20 % bewegen und 60 % nicht nachhaltig überschreiten. Sofern durch außergewöhnliche Finanzierungsanlässe oder besondere Marktgegebenheiten gerechtfertigt, kann diese Obergrenze unter bestimmten Voraussetzungen überschritten werden. Die Eigenkapitalquote soll 35 % übersteigen. Im Berichtsjahr lag sie bei 45,3 % und die Gearing Ratio bei 9,1 %.

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 2018 bestand der Mix aus Anleihen (41 %), syndiziertem Kredit (3 %), anderen Bankverbindlichkeiten (24 %) und sonstigen Finanzschulden (32 %), bezogen auf die Brutto-Finanzschulden in Höhe von 4.606,9 Mio €. Das zugesagte Volumen des syndizierten Kredits, der aus einer revolvingierenden Tranche besteht, beläuft sich unverändert auf 3,0 Mrd €. Die Tranche läuft bis April 2021. Der Finanzierungsmix wird sich nicht wesentlich verändern. Allerdings werden ab 2019 alle Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen, aufgrund der Anwendung des IFRS 16, Leasingverhältnisse, ab dem 1. Januar 2019 in den Brutto-Finanzschulden ausgewiesen. Dies wird dementsprechend zu einem Anstieg der Brutto-Finanzschulden führen.

Der Konzern strebt grundsätzlich an, eine unbeschränkt verfügbare Liquidität von rund 1,5 Mrd € vorzuhalten. Diese wird durch zugesagte ungenutzte Kreditlinien von Banken ergänzt, um jederzeit

den Liquiditätsbedarf abdecken zu können. Er schwankt während des Kalenderjahres, insbesondere aufgrund der Saisonalität einzelner Geschäftsfelder. Zudem wird die Höhe des Liquiditätsbedarfs durch das Konzernwachstum beeinflusst. Die unbeschränkt verfügbaren flüssigen Mittel zum 31. Dezember 2018 lagen bei 2.587,7 Mio €. Es bestanden darüber hinaus zugesagte und ungenutzte Kreditlinien in Höhe von 3.504,1 Mio €.

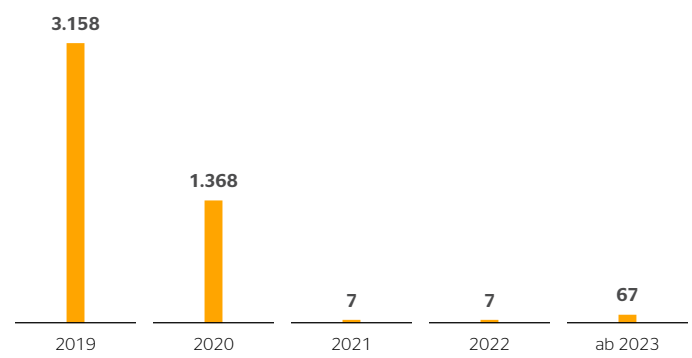
Zum 31. Dezember 2018 beliefen sich die Brutto-Finanzschulden auf 4.606,9 Mio €. Wesentliche Finanzierungsinstrumente sind der syndizierte Kredit mit einer revolvingierenden Kreditlinie im Volumen von 3,0 Mrd € und einer Laufzeit bis April 2021 sowie am Kapitalmarkt emittierte Anleihen.

Zum 31. Dezember 2018 belief sich der Buchwert der Ziehung unter der revolvingierenden Kreditlinie auf 154,3 Mio €. Rund 40 % der Brutto-Finanzschulden werden zwischen Februar 2019 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 500,0 Mio € im Jahr 2019 und bei 600,0 Mio € und 750,0 Mio € im Jahr 2020. Zum 31. Dezember 2018 bestanden neben den erwähnten Finanzierungsformen zusätzlich bilaterale Kreditlinien mit verschiedenen Kreditinstituten in Höhe von 1.799,5 Mio €. Derzeit gehören auch Forderungsverkäufe und Commercial-Paper-Programme zu den Finanzierungsinstrumenten des Konzerns. Im zweiten Halbjahr 2018 wurden die bestehenden Commercial-Paper-Programme durch ein zusätzliches Commercial-Paper-Programm in Höhe von 500,0 Mio US-Dollar in den USA ergänzt.

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 2019 und 2020 stehen neben den kurzfristigen Fälligkeiten, die in aller Regel in das nächste Jahr weitergerollt werden, die Rückzahlungen der im Februar 2019 fälligen Anleihe über 500,0 Mio € sowie der im Februar und im September 2020 fälligen Anleihen über 600,0 Mio € und 750,0 Mio € an.

Fälligkeiten der Brutto-Finanzschulden (4.607 Mio €)



Continental-Kreditrating unverändert

Die Continental AG wurde im Berichtszeitraum von den drei Rating-agenturen Standard & Poor's, Fitch und Moody's eingestuft, die ihr jeweiliges Kreditrating für die Continental AG im Verlauf des Jahres 2018 unverändert beibehielten.

Kreditrating der Continental AG

	31.12.2018	31.12.2017
Standard & Poor's¹		
langfristig	BBB+	BBB+
kurzfristig	A-2	A-2
Ausblick	stabil	stabil
Fitch²		
langfristig	BBB+	BBB+
kurzfristig	F2	F2
Ausblick	stabil	stabil
Moody's³		
langfristig	Baa1	Baa1
kurzfristig	kein Rating	kein Rating
Ausblick	stabil	stabil

¹ Vertragsverhältnis seit 19. Mai 2000.

² Vertragsverhältnis seit 7. November 2013.

³ Kein Vertragsverhältnis seit 1. Februar 2014.

Forschung und Entwicklung

Automatisiertes Fahren, Elektromobilität, Vernetzung und Digitalisierung sind unsere zentralen Themen.

Unsere Forschung und Entwicklung (F&E) ist darauf ausgerichtet, innovative und nachhaltige Produkte, Systeme und Services für unsere Kunden in den verschiedensten Industrien zu entwickeln.

Im Rahmen der Vorbereitungen für die neue Organisationsstruktur, die ab 2020 umgesetzt wird, befassen wir uns seit Anfang 2019 mit der Ausgestaltung der neuen zentralen F&E Automotive. In diesem neuen Bereich werden Entwicklungsfunktionen der heutigen Divisionen Interior und Chassis & Safety sowie derzeitiger Zentralfunktionen zusammengefasst. Bis Ende des Jahres werden bei F&E Automotive die Technologien für das autonome Fahren und die vernetzte Mobilität vereint. Unsere Ingenieure für Software und Hardware bilden dann ein weltweites Zentrum für die Vor- und Anwendungsentwicklung.

Durch den neuen Bereich stärken wir unsere organisationsübergreifende Kooperation, verkürzen Innovationszyklen und erhöhen die Flexibilität unserer Innovationsprozesse, insbesondere in Bezug auf Software-Entwicklung. Die Vorteile für unsere Kunden und Endnutzer sind modernste, erschwingliche Lösungen, die helfen, Unfälle zu vermeiden, Staus zu umfahren und den Fahrkomfort zu erhöhen.

Die Forschungs- und Entwicklungsstandorte der Division Powertrain sind nahezu unverändert bestehen geblieben. Verbrennungs-, Hybrid- sowie rein elektrische Antriebe inklusive Batterieaktivitäten bilden dort die Schwerpunkte.

Die F&E-Organisationen der Divisionen Reifen und ContiTech verändern sich durch die zukünftige Organisationsstruktur nicht. In der Division ContiTech sind die F&E-Aktivitäten aufgrund der unterschiedlichen Produktbereiche vorwiegend dezentral organisiert.

Die im Berichtsjahr in der Division ContiTech geschaffenen zentralen Einheiten Innovation & Digitalisierung sowie Business Development haben sich zum Ziel gesetzt, Innovationen zu fördern und das bestehende Portfolio um Dienstleistungen sowie Mobilitätsdienste zu erweitern. Für Reifen sind die Produktanforderungen weltweit sehr ähnlich, daher ist die F&E weitgehend zentral organisiert. An unserem F&E-Standort in Hannover-Stöcken beispielsweise arbeiten rund 1.400 Mitarbeiter und entwickeln bis zu 9.000 unterschiedliche Reifen für verschiedene Anforderungen in Bezug auf Geschwindigkeitsfreigaben, Rollwiderstandsoptimierung, Zollgrößen und Einsatzzweck. Über unser internationales Scouting-System stellen wir sicher, dass der Bedarf in den lokalen Märkten ausreichend Berücksichtigung findet.

Maschinell lernendes Fahrerassistenzsystem

Ein äußerst komplexes Projekt haben wir im Berichtsjahr abgeschlossen. Es handelt sich um PRORETA 4, ein dreieinhalbjähriges Forschungsprojekt, das in Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Darmstadt durchgeführt wurde. Ziel des Projekts war es, ein maschinell lernendes Fahrzeugsystem (City Assist System) zu entwickeln, das Autofahrer im innerstädtischen Verkehr unterstützt. Das System kommt bereits als Prototyp zum Einsatz. Daten von Radarsensoren helfen dem System bei der Einschätzung der Verkehrslage beim Linksabbiegen, Einfahren in einen Kreisverkehr und bei Rechts-vor-links-Kreuzungen. Eine Schlüsselrolle spielte das Thema maschinelles Lernen.

Damit ein Assistenzsystem in einer komplexen Verkehrssituation eine Empfehlung an den Fahrer geben kann, die von diesem akzeptiert wird – den Fahrer quasi wie ein guter Beifahrer kennt –, muss das System dessen Fahrstil und subjektives Sicherheits- und Risikoempfinden analysieren. Ein solches Fahrprofil entsteht sicher und schnell auf Basis eines maschinellen Lernverfahrens. Dafür wertet das System Daten aus, die während der Fahrt erfasst werden. Dem Algorithmus geben u.a. Beschleunigung, Bewegungsrichtung, Bremsvorgänge und Querschleunigung Aufschluss, um welchen Fahrertyp es sich handelt.

	2018		2017	
	Mio €	% vom Umsatz	Mio €	% vom Umsatz
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)				
Chassis & Safety	1.023,2	10,7	913,8	9,4
Powertrain	672,6	8,7	699,0	9,1
Interior	1.064,7	11,0	1.062,7	11,4
Reifen	299,4	2,6	289,8	2,6
ContiTech	149,1	2,3	138,4	2,2
Continental-Konzern	3.209,0	7,2	3.103,7	7,1
Aktivierung von Forschungs- und Entwicklungskosten	158,0		92,1	
in % der Forschungs- und Entwicklungskosten	4,7		2,9	
Abschreibungen auf aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten	90,0		74,5	

Umfangreiche Testfahrten mit Probanden ergaben, dass bei den im City Assist System eingesetzten Algorithmen innerhalb von drei bis fünf Fahrmanövern Rückschlüsse auf den aktuellen Fahrstil des Fahrers möglich sind. Damit ist die Zuordnung des Fahrers zu einem oder auch mehreren Clustern von Fahrprofilen möglich, wodurch sich die Fahrempfehlungen des Stadtassistenten personalisieren lassen.

Das globale Continental-Forschungsnetzwerk für Künstliche Intelligenz (KI) ist im Berichtsjahr weiter gewachsen. Nach der Universität Oxford, dem Deutschen Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz (DFKI) und anderen Einrichtungen hat Continental einen Vertrag mit der KI-Forschungsgruppe Berkeley DeepDrive (BDD) an der University of California geschlossen. Die gemeinsame Arbeit zielt u. a. auf die Optimierung der Geschwindigkeit von neuronalen Netzen im Auto sowie die Absicherung von KI-Systemen in sicherheitskritischen Anwendungen. Die KI-Forschungsergebnisse sollen so schnell wie möglich ihren Weg in die Serie nehmen.

Forschungs- und Versuchslabor für Löwenzahnkautschuk eröffnet

Im Berichtsjahr eröffneten wir das „Taraxagum Lab Anklam“ genannte Forschungs- und Versuchslabor in Anklam, Deutschland. Dort sollen der Anbau und die Verarbeitung von Russischem Löwenzahn als alternative Rohstoffquelle zum Kautschukbaum weiter erforscht werden. Geplant ist, Kautschuk aus Löwenzahn binnen zehn Jahren in der Serienproduktion einzusetzen bzw. einen wachsenden Teil des Naturkautschukbedarfs aus der Löwenzahnpflanze zu gewinnen. Wir sehen den Russischen Löwenzahn als wichtige Alternative und Ergänzung zu konventionellem Naturkautschuk, um einerseits den global steigenden Bedarf auf verlässliche Weise zu decken und andererseits die Reifenherstellung nachhaltiger und umweltschonender zu gestalten.

Erstes automatisiert fahrendes Reifentestfahrzeug

Auf unserem Testgelände in Uvalde, USA, haben wir ein erstes automatisiert fahrendes Testfahrzeug für Reifen auf unterschiedlichsten Untergründen in Betrieb genommen. Ziel ist es, die Aussagekraft der Testergebnisse von Continental-Pkw-Reifen weiter zu verbessern und Einflüsse des Testverfahrens auf die Ergebnisse zu minimieren. Es wird mithilfe eines satellitengestützten Ortungssystems gesteuert. Das neue Testfahrzeug basiert auf dem für die Autobahn entwickelten, automatisiert fahrenden Cruising Chauffeur von Continental. Automatisierte Fahrzeuge bieten die Möglichkeit, Abläufe genau zu reproduzieren, sodass jeder Reifen im Test exakt die gleichen Bedingungen erfährt. So wissen wir sicher, dass Unterschiede im Testergebnis tatsächlich von den Reifen und nicht durch die Testprozedur erzeugt werden.

Intelligente Lösungen für Fördergurte

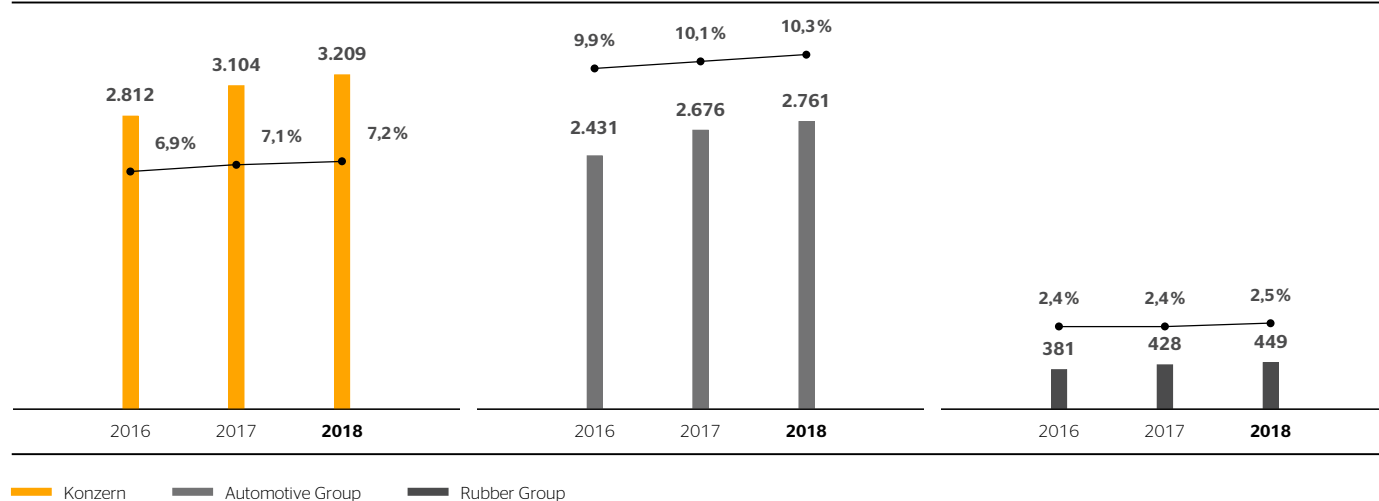
Zur Demonstration der Möglichkeiten von Services bei Fördergurten für Schütt- und Stückgut haben wir ein Modell entwickelt, das die aktuellen Markttrends der Gurtüberwachung sowie Full-Service-Anwendungen veranschaulicht. Dabei überwachen Sensoren jede Bewegung von Fördergurt und Fördergut. Sie inspizieren die Oberflächen, melden Füllstände oder schief laufende Gurte in Echtzeit. Datenbanken speichern die Informationen, Algorithmen werten sie aus und wissen, wann der Gurt einen Service benötigt. Durch die Überwachungssysteme werden zudem die sicherheitsrelevanten Gurteigenschaften kontrolliert.

Die Technologie bietet darüber hinaus die Voraussetzung für neue Geschäftsmodelle wie „Pay-per-Ton“ (bezahlen pro Tonne) oder das vorausschauende Warten von Komponenten oder Systemen.

Schon heute können Kunden nicht nur einen Gurt kaufen, sondern sich ein Komplettpaket aus Fördergurt und Service zusammenstellen.

F&E-Kosten (netto) Mio €

F&E-Quote %



Zusammengefasste nichtfinanzielle Konzernenerklärung

Nachhaltiges Wirtschaften bedeutet für Continental, einen wesentlichen gesellschaftlichen Mehrwert zu schaffen.

Nachhaltiges Wirtschaften bedeutet für Continental, einen wesentlichen gesellschaftlichen Mehrwert zu schaffen. Dadurch wollen wir unseren langfristigen Erfolg im Interesse aller Anspruchsgruppen (Stakeholder) sichern und wichtige Beiträge zur Zukunftsfähigkeit unserer Branchen leisten. Insbesondere in der derzeitigen dynamischen Transformation der Automobilbranche kommt es auf eine systematische Abwägung verschiedener Perspektiven auf unsere Wertschöpfung an. Der Austausch mit Investoren, Kunden, der Politik und anderen Stakeholdern z.B. über saubere und sichere Mobilität, vernetzte Fahrzeuge oder automatisiertes Fahren ist ein zentraler Baustein dieses Ansatzes.

Nachhaltigkeit ist bei Continental eine strategische Aufgabe der Unternehmensentwicklung und daher Vorstandsaufgabe. Dr. Ariane Reinhard leitet das Ressort Personal und Nachhaltigkeit. Sie ist damit auch für die im Berichtsjahr neu geschaffene Abteilung Nachhaltigkeit verantwortlich, die die Nachhaltigkeitsstrategie, deren Weiterentwicklung sowie ein bereichsübergreifendes Nachhaltigkeitskomitee koordiniert. In diesem Steuerungsgremium sind neben ihr und einem weiteren Vorstandsmitglied die wesentlichen Geschäftseinheiten und Zentralfunktionen vertreten.

Continental bekennt sich zum Global Compact der Vereinten Nationen und ist Mitglied in den Nachhaltigkeitsverbänden econsense, World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) sowie weiteren Initiativen.

Nachhaltiges Produktportfolio und Qualität

Die Automobilindustrie durchläuft weltweit den größten und tiefgreifendsten Wandel ihrer über 130 Jahre währenden Geschichte. Vernetzung, automatisiertes Fahren, neue Sicherheitslösungen und Konzepte für saubere Mobilität verändern die Branche in rasanter Geschwindigkeit. Gleichzeitig erhöhen Hersteller und Zulieferer die Komplexität sowie Modellvielfalt und verkürzen die Entwicklungszyklen. Dadurch steigt der Qualitätsanspruch kontinuierlich.

Managementansatz

Für Continental bildet die Verbindung von wegbereitenden Innovationen mit hoher Produktqualität die Grundlage für nachhaltige Produkte und Lösungen. Im Rahmen unserer Qualitätspolitik haben wir uns das Ziel gesetzt, von unseren Kunden als Qualitätsführer anerkannt zu werden. Dies bedeutet für uns, innovative Produkte mit dem hohen Qualitätsstandard zu entwickeln, den unsere Kunden von uns erwarten. Gemeinsam mit unseren Kunden können wir so einen Beitrag zu einer nachhaltigeren Mobilität leisten. Gemäß unserer Konzernstrategie setzen wir dabei auf eine marktnahe Umsetzung der Qualitätspolitik durch unsere weltweiten Entwicklungszentren und Qualitätslabore sowie Qualitätsbeauftragte und zertifizierte Qualitätsmanagementsysteme an unseren Standorten.

Diese dezentrale Umsetzung wird durch den Globalen Führungskreis Qualität koordiniert und unterstützt, der sich aus Vertretern der Zentralfunktionen, Divisionen und Länder zusammensetzt. Standardisierte Produktlebenszyklusprozesse, angepasst an die Bedürfnisse der unterschiedlichen Geschäftsbereiche, sorgen für eine systematische und qualitativ hochwertige Produktentstehung über alle Phasen hinweg – von der Innovation bis zum Ende der Ersatzteilversorgung. Sie werden kontinuierlich weiterentwickelt und optimiert.

Ergebnisse und Leistungsindikatoren

Wir bieten unseren Kunden bereits eine breite Palette an Produkten, die zu sicherer und sauberer Mobilität beitragen. Beispielhaft hierfür stehen die folgenden Lösungen:

- › Virtuelle A-Säule: Der tote Winkel im vorderen Blickfeld wird dank integriertem OLED-Display sowie der Kombination von Kopfbewegungsmustern und Live-Außenaufnahmen behoben.
- › EcoContact 6: Dieser Hightech-Sommerreifen für Pkw bietet für höchste Ansprüche an Sicherheit, präzises Handling, hohe Laufleistung und niedrigen Kraftstoffverbrauch. Er ermöglicht eine um 20 % höhere Laufleistung sowie einen um 15 % verringerten Rollwiderstand und ist derzeit in rund 40 Größen nach dem EU-Label A/A zertifiziert.
- › Super Clean Electrified Diesel: Ein Forschungsfahrzeug von Continental beweist, dass „supersaubere“ Diesel möglich sind. Spezialisten des Konzerns haben ein Serienfahrzeug mit der Abgasnorm Euro 6b mit heute schon verfügbaren Continental-Technologien ausgerüstet und dessen Stickoxidemissionen dadurch so weit reduziert, dass es im alltäglichen Gebrauch sogar die künftigen Grenzwerte ab 2020 deutlich unterschreitet.
- › Volks-Hybrid: Ein Elektromotor, der mit 48 Volt arbeitet, ist 2018 in Serie gegangen. Er bildet das Herzstück eines elektrifizierten Antriebsstrangs. Die Kombination von emissionsfreiem „Segeln“, frühzeitiger Aktivierung der Start-Stopp-Funktion und einer verbesserten Bremsenergie-Rückgewinnung führt zu einer nachgewiesenen Verbrauchseinsparung von bis zu 21 % im realen Fahrbetrieb.
- › Elektronische Luftfeder-Dämpfer-Lösung: Beim Fahren auf der Autobahn lässt sich durch das Absenken der gesamten Kabine von Nutzfahrzeugen der Luftwiderstand und damit der Kraftstoffverbrauch reduzieren.

Im Berichtsjahr steuerten Produkte, die energieeffizient sind oder zur Reduktion von Schadstoff- oder Kohlendioxidemissionen beitragen, nach eigenen Abschätzungen einen Anteil von fast 40 % zum Konzernumsatz bei.

Grundlage für die industrielle Umsetzung dieser Lösungen ist die Verankerung von Qualität in den Entwicklungs- und Produktionsprozessen. Ende 2018 hatten mehr als 250 Entwicklungs- und Produktionsstandorte von Continental zertifizierte Qualitätsmanagementsysteme gemäß IATF 16949 bzw. ISO 9001 oder vergleichbar. Das entspricht den wesentlichen Entwicklungs- und Produkti-

onsstandorten sowie einer Abdeckung von fast 90 % an der Gesamtbelegschaft. Die Norm IATF 16949 ist der spezifisch an die Anforderungen der Automobilindustrie angepasste Standard für Qualitätsmanagement.

Weitere Informationen zu Produktinnovationen und Qualitätsaspekten finden Sie im Kapitel Forschung und Entwicklung, im Risiko- und Chancenbericht, im Konzernanhang unter „Sonstige Erläuterungen“ sowie im Internet [in der Rubrik Produkte & Innovationen](#).

Arbeitnehmerbelange und Mitarbeiter

Unsere Mitarbeiter, unsere Kultur, unsere Zukunft – Mitarbeiter und Unternehmenskultur sehen wir als Garanten unseres Unternehmenserfolgs. Wegweisende Lösungen und Vorreitertechnologien entstehen nur in einem inspirierenden Umfeld, das Spielräume eröffnet und die vertrauensvolle Zusammenarbeit über Länder-, Geschäfts- und Abteilungsgrenzen hinaus fördert. Continental beschäftigt zum 31. Dezember 2018 insgesamt 243.226 Mitarbeiter mit mehr als 150 Nationalitäten in 60 Ländern und Märkten, deren Leistungsfähigkeit und Zufriedenheit zentrale Bausteine unseres Geschäftserfolgs sind.

Managementansatz

Unser Anspruch an die Beziehung zu unseren Mitarbeitern ist eine ganzheitliche Betrachtungsweise, bei der sie respektiert, ihre Leistungen wertgeschätzt und ihre Fertigkeiten und Fähigkeiten zur bestmöglichen Entfaltung gebracht werden sollen.

Oberste Leitlinie für die Personalarbeit und den Umgang mit Mitarbeitern bilden die vier Unternehmenswerte von Continental:

- › Vertrauen: Wir schenken und verdienen Vertrauen.
- › Gewinnermentalität: Wir wollen gewinnen.
- › Freiheit: Wir wachsen durch Freiheit in Verantwortung.
- › Verbundenheit: Wir erzielen höchsten Wert durch Verbundenheit.

Die Unternehmenswerte werden durch einen Verhaltenskodex ergänzt, der u.a. faire Arbeitsbedingungen umfasst und global verbindliche Richtlinie für alle Mitarbeiter ist.

Die strategischen Aktivitäten der Personalarbeit bündeln wir in zwei strategischen Feldern:

- › Unter „Industrialize Best-Fit“ fassen wir Projekte und Initiativen zusammen, die uns helfen, den hohen zukünftigen Bedarf an Mitarbeitern mit den passenden Fähigkeiten und Fertigkeiten zu decken.
- › Unter „Enable Transformation“ sind Projekte und Initiativen gebündelt, mit denen wir den digitalen Wandel bei Continental begleiten, um die Chancen der Digitalisierung optimal zu nutzen.

An der Erreichung dieser Ziele arbeiten lokale HR-Abteilungen (Human Relations, HR) an den einzelnen Standorten, Experten in unseren globalen Centers of Expertise sowie HR-Spezialisten in den Divisionen und Geschäftsbereichen in einem weltweiten HR-Netzwerk. Koordiniert werden sie über globale Komitees, die die HR-Zentralfunktionen, die HR-Verantwortlichen der Divisionen, die HR-Verantwortlichen der Länder sowie den Personalvorstand umfassen.

Wir sind stolz auf die Vielfalt, die unsere Mitarbeiter weltweit in unser Unternehmen einbringen. Gemeinsam wollen wir Vielfalt, z.B. in Bezug auf Geschlecht, Kultur und Religion, als unterschiedliche Perspektiven für Innovation und Leistungsfähigkeit nutzen. Hierfür müssen Talente gefunden, gewonnen, inspiriert und weiterentwickelt werden.

Zu den wesentlichen Bausteinen gehört das Ziel der Erhöhung des Anteils von weiblichen Führungskräften auf 16 % bis 2020 sowie auf 25 % bis 2025. Ein weiterer Baustein sowohl für Transformation als auch Arbeitgeberattraktivität ist die Flexibilisierung von Arbeit. Wir haben seit 2016 die Voraussetzungen für flexible Arbeitsbedingungen geschaffen, die lokal ausgestaltet werden. Dazu gehören mobiles Arbeiten, Teil- und Gleitzeit sowie Sabbaticals. Dadurch können die Potenziale passender genutzt, Beruf und Privatleben individueller vereint und letztlich Mitarbeiter besser motiviert und gewonnen werden. Zufriedenere Mitarbeiter sind zudem meist gesünder und leistungsfähiger. Hierzu tragen auch die vielfältigen Arbeits- und Gesundheitsschutzaktivitäten bei, die insbesondere im Rahmen lokaler Managementsysteme umgesetzt werden.

Wesentliche Projekte und Prozesse, die wir im Berichtsjahr vorangebracht haben, sind

- › die Weiterentwicklung des weltweiten Prozesses zur strategischen Personalplanung,
- › die Zertifizierung der Führungskräfteentwicklung nach ISO 29990,
- › die weltweite Einführung von Microsoft Office 365 sowie neuen Tools und Plattformen für die digitale und mobile Zusammenarbeit,
- › die globale Durchführung von Talent-Management-Konferenzen für angestellte Mitarbeiter,
- › die Einführung einer globalen Digitalplattform für Weiterbildung und Qualifikation (Learning Management Solution), z.B. für Software-Ingenieure im Rahmen einer „Software Academy“, sowie
- › die Ausweitung der Zertifizierungen von Arbeitsschutzmanagementsystemen bei gleichzeitiger Umstellung auf die neue ISO-45001-Norm.

Für die anstehenden Veränderungen der Continental haben Vorstand, Konzernbetriebsrat, Konzernsprecherausschuss der leitenden Angestellten sowie die Gewerkschaften IG BCE und IG Metall für Deutschland darüber hinaus ein Eckpunktepapier und Zukunfts-

bündnis „Continental in Motion“ verabschiedet, das die gemeinsame Grundlage für die organisatorische Neuausrichtung ist. Ein vergleichbares Papier wurde zudem auf europäischer Ebene vereinbart. Weitere Informationen zur Umorganisation finden Sie in den Kapiteln Konzernstruktur sowie Konzernstrategie.

Ergebnisse und Leistungsindikatoren

Im Berichtsjahr erhöhte sich die weltweite Mitarbeiterzahl um 3 % auf 243.226. Die größten absoluten Zuwächse wurden in Deutschland und Indien verzeichnet. Die Beschäftigtenzahl von Continental wird trotz schwierigem Marktumfeld in den kommenden Jahren durch Zukäufe und organisches Wachstum weiter steigen. Grundlage für die langfristige Personalplanung ist die konzernweite strategische Personalplanung auf Basis der im Personaldatensystem erfassten Mitarbeiter, das 97 % der Gesamtbelegschaft abdeckt. Die strategische Personalplanung analysiert mit einem Horizont von fünf Jahren, wie sich die Mitarbeiterzahl entwickeln wird und wo welche Fachrichtungen in welchem Umfang gebraucht werden. Beispielsweise wird Continental demnach in Software- und IT-Funktionen signifikant wachsen. Bereits heute beschäftigen wir rund 19.000 Mitarbeiter in diesem Bereich. Vorrang haben bei uns Weiterbildung, Weiterentwicklung und Vermittlung eigener Mitarbeiter über den internen Arbeitsmarkt. Um eigene Talente zu halten und weiterzuentwickeln, wurden Talent-Management-Konferenzen für mehr als 80.000 angestellte Mitarbeiter durchgeführt, in denen individuelle Potenziale und Entwicklungsfelder beurteilt und Maßnahmen definiert wurden. Um dort, wo sie gebraucht werden, auch die passenden externen Kandidaten zu finden und zu rekrutieren, ist eine zielgruppenspezifische Ansprache unerlässlich. Ende 2018 wurden von Continental über 40 karrierebezogene Social Media Accounts in 14 Netzwerken und 15 Ländern hierfür genutzt. Zudem werden in den Auswahlprozessen eine Reihe von Diagnostikmethoden wie Interviews, Assessment Center, Personality Scales sowie kognitive Tests und Simulationen eingesetzt, um die Kandidatenauswahl zu unterstützen. Weltweit wurden dabei rund 240.000 Online Assessment Center durchgeführt.

Die Flexibilisierung der Arbeit wird kontinuierlich weiter ausgebaut. In den 21 größten Ländern, mit über 95 % der Belegschaft, können Mitarbeiter ihre Arbeitsformen flexibler gestalten. Der Umfang der Angebote richtet sich dabei nach den konkreten betrieblichen Möglichkeiten des jeweiligen Arbeitsplatzes. Im Berichtsjahr wurde an 22 Produktionsstandorten begonnen, auch mit Blick auf Gleitzeitregelungen und mobiles Arbeiten verschiedene Modelle zu erarbeiten, um diese Angebote gezielter im Produktionsumfeld auszubauen.

Einen übergreifenden Blick auf die erreichten Ergebnisse aus Sicht der Mitarbeiter liefert zudem die jährliche Mitarbeiterbefragung OUR BASICS Live, durch die unsere Mitarbeiter auf Basis einer repräsentativen Stichprobe zu verschiedenen Themen befragt werden. Die Teilnahmequote lag im Berichtsjahr mit 74 % auf dem Niveau des Vorjahres. 82 % (Vj. 84 %) der Befragten sind stolz darauf, bei Continental zu arbeiten. 86 % und damit der gleiche Anteil wie im Vorjahr identifizieren sich mit unseren Unternehmenswerten. Dass unsere Werte im Alltag gelebt werden, bejahen 64 % (Vj. 63 %) und 85 % geben an, genug Energie für die tägliche Arbeit zu haben (Vj. 86 %). Wie im Vorjahr geben 71 % an, bei Continental Beruf und Privatleben z.B. durch flexible Arbeitsmodelle gut vereinbaren zu können. In den Rückmeldungen finden sich aber auch kritisch bewertete Aspekte, die vom Vorstand sehr ernst genommen werden. Das Vertrauen in die Entscheidungen des Top-Managements ist leicht gegenüber dem Vorjahr gesunken und liegt jetzt bei 67 % (Vj. 70 %). Die Ergebnisse der Mitarbeiterbefragung werden auf verschiedenen Ebenen analysiert und daraus Verbesserungsmaßnahmen abgeleitet.

Der Abdeckungsgrad der Zertifizierungen für Arbeitsschutzmanagementsysteme (ISO 45001 oder vergleichbar) erreichte zum 31. Dezember 2018 einen Anteil von bereits rund zwei Dritteln an der Gesamtbelegschaft.

Kennzahl	31.12.2018	31.12.2017 ¹
Gesamtzahl Mitarbeiter (Gesamtbelegschaft) ²	243.226	235.473
davon eigene Mitarbeiter (Stammpersonal)	228.922	219.687
in Deutschland	59.230	56.854
im Ausland	169.692	162.833
Auszubildende in Deutschland	2.180	2.155
Altersdurchschnitt ³	38,5	38,4
Frauenanteil an Gesamtzahl Mitarbeiter ³	27,5 %	27,2 %
Anteil Frauen in Führungspositionen ^{3, 4}	14,8 %	13,4 %
Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit in Jahren ^{3, 5, 6}	9,1	9,1
Ungesteuerte Fluktuation ⁵	6,3 %	5,7 %
Krankheitsrate ⁵	3,3 %	3,2 %
Unfälle pro Mio Arbeitsstunden ^{5, 7, 8}	3,4	3,2

¹ Gemäß Vorjahresberichterstattung (nur teilweise geprüft).

² Ohne Auszubildende.

³ Auf Basis der im Personaldatensystem erfassten Mitarbeiter (ca. 97 %).

⁴ Executives und höher.

⁵ Nur Stammbeflegschaft (eigene Mitarbeiter).

⁶ Bei Akquisitionen inkl. Vorbetriebszugehörigkeit.

⁷ Gezählt ab mehr als einem Ausfalltag.

⁸ Ohne Continental Tire Sales (ca. 2 % der Gesamtanzahl Mitarbeiter).

Weitere Informationen zu Mitarbeitern finden Sie im Wirtschaftsbericht, im Risiko- und Chancenbericht sowie im Konzernanhang im Kapitel „Leistungen für Arbeitnehmer“.

Menschenrechte und faire Arbeitsbedingungen

Als Unternehmen tragen wir im Sinne der Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen eine Verantwortung zur Achtung der Menschenrechte.

Managementansatz

Wir kommen dieser Verantwortung nach und möchten einen aktiven Beitrag zur Umsetzung der Menschenrechte und fairer Arbeitsbedingungen leisten, indem wir unsere Mitarbeiter, zukünftige Mitarbeiter, Lieferanten, Kunden und alle anderen Personen, mit denen wir Geschäfte tätigen, mit Fairness und Respekt behandeln. Über unsere Teilnahme am Global Compact der Vereinten Nationen sowie die Unterzeichnung der Women's Empowerment Principles haben wir uns hierzu öffentlich bekannt. Dieses Bekenntnis ist in wichtigen Leitlinien und Prozessen verankert. Der für alle Mitarbeiter bindende Verhaltenskodex wurde Anfang 2019 um einen Abschnitt zu Menschenrechten und fairen Arbeitsbedingungen erweitert. Mit unserem Verhaltenskodex für Geschäftspartner und unserer Einkaufspolitik für Naturkautschuk verpflichten wir auch unsere Lieferanten auf diese Prinzipien. Ausführungen zum Managementansatz und zu Ergebnissen im Umgang mit Geschäftspartnern finden Sie im Abschnitt Einkauf und Verantwortung in der Lieferkette.

Die Schulung der Mitarbeiter zum Verhaltenskodex wird durch die Bereiche Compliance und Human Relations verantwortet. Die Schulung zu den Inhalten des Verhaltenskodex ist ein verbindliches Element bei Einarbeitung und Weiterbildung unserer Mitarbeiter. Für die Meldung von Verstößen gegen den Verhaltenskodex oder bei Verdachtsfällen besteht eine Compliance & Antikorruptions-Hotline, an die sich jede Einzelperson direkt und anonym wenden kann. Die Überprüfung und Bearbeitung von Hinweisen wird durch die Abteilungen Compliance und Konzernrevision gesteuert und in den Ländern durch interne Experten für Arbeitsbeziehungen aus dem Bereich Human Relations unterstützt.

Ergebnisse und Leistungsindikatoren

Im Berichtszeitraum wurde das interne Netzwerk, bestehend aus Labor-Relations-Experten für Arbeitsbeziehungen und Arbeitsbedingungen, weiter ausgebaut. In elf Ländern stehen durch das Netzwerk nun feste Ansprechpartner zur Verfügung, welche die Arbeit an den jeweiligen Standorten koordinieren. Damit werden mehr als 70 % der Mitarbeiter abgedeckt. Zum fachlichen Austausch über konkrete Fälle und zur Schulung des Expertennetzwerks wurde bereits zum zweiten Mal ein Fachworkshop mit Vertretern aus zehn Ländern durchgeführt. Die Bearbeitung des Themas Menschenrechte, sowohl an unseren eigenen Standorten als auch in unserer Lieferkette, wird zudem durch eine neu geschaffene zentrale Koordination im Nachhaltigkeitsbereich unterstützt.

Umwelt

Für Continental und ihre Märkte nimmt die Geschäftsrelevanz von Umweltschutz z.B. in Form von gesellschaftlichen Erwartungen, Vorgaben von Kunden sowie regulatorischen Anforderungen kontinuierlich zu.

Managementansatz

Grundlage für den Umweltschutz bei Continental ist die globale Politik zu Umwelt-, Arbeits-, Gesundheits-, Brand- und Unternehmensschutz (ESH-Policy). Sie definiert u.a., dass wir mit unseren Prozessen und Produkten einen wesentlichen Beitrag zum nachhaltigen Umweltschutz – insbesondere zum Klimaschutz – über den gesamten Produktlebenszyklus leisten wollen. Die Gesamtverantwortung für das Umweltmanagement liegt im Bereich Qualität und Umwelt Konzern, der direkt dem Vorstandsvorsitzenden unterstellt ist. Der Bereich erarbeitet strategische Vorgaben für den Umweltschutz des gesamten Konzerns. Diese werden auf die Divisionen heruntergebrochen und die daraus resultierenden strategischen Anforderungen, Ziele und Programme schließlich auf Standortebebene von ESH-Managern verantwortet. Durch die systematische Anwendung von Managementsystemen verbessern wir unsere Umweltleistung kontinuierlich. Für den Konzern haben wir klare Ziele definiert: Bis zum Jahr 2020 wollen wir unsere spezifischen CO₂-Emissionen, den Energie- und Wasserverbrauch sowie das Abfallaufkommen – gemessen am bereinigten Umsatz und bezogen auf das Basisjahr 2013 – um 20 % verringern. Unsere Abfallverwertungsquote soll sich jährlich um zwei Prozentpunkte verbessern. Neue Standorte werden in diese Prozesse und Programme schrittweise integriert.

Wesentliche Umweltbasisdaten ¹		2018	2017 ²
Energieeinsatz ³	TWh	9,9	9,5
CO ₂ -Emissionen (Scope 1+2) ⁴	Mio t CO ₂	3,3	3,2
Wasserbedarf	Mio m ³	20,6	19,8
Abfallaufkommen	t	419.426	379.992
Anteil der verwerteten Abfälle	%	78	81

¹ Gemäß Umweltdatensystem, das alle wesentlichen Produktions- und Entwicklungsstandorte umfasst, ohne Flottenverbräuche. Die Definitionen der Daten orientieren sich an der Global Reporting Initiative (GRI).

² Gemäß Vorjahresberichterstattung.

³ Fossile Energieträger sowie Strom und Dampf.

⁴ Gemäß Greenhouse Gas Protocol Scope 2 („location-based“) auf Basis des berichteten Energieeinsatzes sowie Emissionsfaktoren der Defra- (2016) und IEA- (2017) Datenbanken.

Leistungsindikatoren, spezifisch ¹		Veränderung gegenüber 2013 ²	
		2018	
Energieeinsatz	MWh/Mio €	223	-3 %
CO ₂ -Emissionen (Scope 1+2) ³	t CO ₂ /Mio €	74	-2 %
Wasserbedarf	m ³ /Mio €	465	-5 %
Abfallaufkommen	t/Mio €	9,5	13 %

¹ Bezogen auf den bereinigten Umsatz im jeweiligen Jahr, gemäß Umweltdatensystem.

² Auf Basis der für 2013 berichteten Werte (nur teilweise extern geprüft).

³ Gemäß Greenhouse Gas Protocol Scope 2 („location-based“) auf Basis des berichteten Energieeinsatzes sowie Emissionsfaktoren der Defra- (2016) und IEA- (2017) Datenbanken.

Ergebnisse und Leistungsindikatoren

In den Produktionsbereichen arbeiten wir daran, Prozesse effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Durch das Wachstum von Continental in den vergangenen Jahren sind die absoluten Werte für Energieeinsatz, CO₂-Emissionen, Abfallaufkommen und Wasserbedarf kontinuierlich angestiegen. Gegenüber 2013 verbesserten sich die spezifischen Leistungsindikatoren bei Energie um 3 %, bei CO₂ um 2 %, bei Wasser um 5 %. Bei Abfall lagen die spezifischen Werte hingegen um 13 % höher als im Jahr 2013. Den Effizienzsteigerungen und Verbesserungsmaßnahmen in den Werken standen dabei Portfolioveränderungen, Umsatzeffekte, steigende Wertschöpfungstiefe, energieintensivere Fertigungstechnologien sowie höhere Qualitätsanforderungen gegenüber.

Ende 2018 waren die mehr als 200 wesentlichen Produktions- und Entwicklungsstandorte gemäß ISO 14001 (Umweltmanagement) und bereits mehr als 90 Standorte gemäß ISO 50001 (Energiemanagement) zertifiziert. Das entspricht mehr als 80 % bzw. rund der Hälfte der Gesamtbelegschaft. Der Fokus des Umweltmanagements liegt auf Effizienz und damit auf der Verbesserung der jeweiligen spezifischen Verbräuche.

Weitere Informationen zu umweltschutzrelevanten Aspekten finden Sie im Risiko- und Chancenbericht.

Compliance

Die Einhaltung aller auf die Continental AG und ihre Tochtergesellschaften anwendbaren gesetzlichen Vorschriften und internen Regeln durch Management und Mitarbeiter ist fester Bestandteil unserer Unternehmenskultur. Bestechung und wettbewerbswidriges Verhalten sind strikt verboten. Der Vorstand der Continental bekennt sich ausdrücklich zum Null-Toleranz-Prinzip bezüglich Korruption sowie Verstößen gegen das Kartellrecht.

Managementansatz

Diese Haltung ist fester Bestandteil unserer Unternehmenskultur und spiegelt sich in unseren Unternehmensleitsätzen, Corporate Governance-Grundsätzen sowie in unseren Grundsätzen zur gesellschaftlichen Verantwortung wider. Wichtige Dokumente auf Konzernebene sind der für Mitarbeiter geltende Verhaltenskodex, die Antikorruptions-Policy, das Antitrust-Manual und die Global ESH-

Policy. Anforderungen an unsere Lieferanten in Bezug auf verantwortungsbewusstes Wirtschaften regelt der Verhaltenskodex für Geschäftspartner.

Der Vorstand hat zur Erfüllung seiner Pflichten die weltweite Compliance-Organisation mit regional aufgestellten Abteilungen eingerichtet, um insbesondere Korruption und Verstöße gegen das Kartellrecht zu verhindern. Die Compliance-Organisation berichtet direkt an das Vorstandsmitglied für Finanzen, Controlling, Compliance, Recht und IT.

Continental verfügt über ein Compliance-Managementsystem, das auf einer umfassenden Analyse potenzieller Compliance-Risiken für die Kernbereiche Kartellrecht und Korruptionsprävention basiert. Seine Wirksamkeit wurde im Jahr 2016 gemäß IDW PS 980 bestätigt. Unserer Sorgfaltspflicht bei Unternehmenserwerben und -zusammenschlüssen kommen wir mit umfassenden Risikoprüfungen nach, die auch eine Compliance Due Diligence beinhalten. Die Einhaltung von Compliance-bezogenen Vorgaben ist Teil der Prüfungen durch die Konzernrevision.

Sowohl Mitarbeiter als auch externe Dritte können jegliche Art von Compliance-relevanten Vorfälle über die Compliance & Antikorruptions-Hotline melden. Dies ist sowohl telefonisch als auch per Mail sowie anonym und in der jeweiligen Landessprache rund um die Uhr möglich. Die Compliance-Abteilung analysiert die Eingaben zusammen mit der Konzernrevision, entscheidet anschließend über erforderliche Maßnahmen und bindet dabei über einen strukturierten Prozess weitere Abteilungen ein. Darüber hinaus können sich Mitarbeiter an ihre jeweiligen Vorgesetzten oder direkt an die Compliance-Abteilung sowie die Compliance-Koordinatoren in den Ländern und an den Standorten wenden.

Ergebnisse und Leistungsindikatoren

Compliance-Trainings erfolgen über einen risikobasierten und zielgruppenorientierten Präsenzs Schulungsplan. Ergänzend dazu werden die Mitarbeiter, die über eine Continental-E-Mail-Adresse verfügen, regelmäßig mittels E-Learning-Programmen geschult. 2018 wurden Mitarbeiter im Rahmen von Online- sowie rund 360 Präsenzs Schulungen zu Compliance, Kartellrecht und Korruptionsprävention geschult. Für die Online-Trainings streben wir eine Erfüllungsquote von mindestens 95 % an, die wir 2018 mit rund 85.000 Teilnehmern erneut erreicht haben.

Compliance-Trainings 2018

Durchgeführte Online-Trainings	~85.000
Durchgeführte Präsenzs Schulungen	~360
Erfüllungsquote Online-Trainings	> 95 %

Weitere Informationen finden Sie im Risiko- und Chancenbericht sowie im Konzernanhang im Kapitel „Sonstige Erläuterungen“.

Einkauf und Verantwortung in der Lieferkette

Continental verarbeitet eine Vielfalt von Rohstoffen und Vorprodukten. Die Herstellung dieser Güter ist mit ökonomischen, ökologischen und sozialen Auswirkungen entlang der globalen Lieferketten verbunden.

Managementansatz

Bei Continental ist der Einkauf nach Produktgruppen und Geschäftsbereichen mit Teams in den verschiedenen Ländern organisiert. Ziel der Einkaufsorganisation ist, durch Marktexpertise und nachhaltige Beschaffungslösungen einen Mehrwert für die operativen Einheiten zu erzeugen. Daher gibt es eine enge Abstimmung zwischen den Einkaufs-, Entwicklungs- und Produktionseinheiten.

Grundlage der Lieferantenbeziehungen sind die Allgemeinen Einkaufsbedingungen, die u.a. Qualitäts- und Abwicklungsanforderungen definieren. Seit 2011 verpflichten wir Lieferanten und Dienstleister darüber hinaus zur Anerkennung eines Verhaltenskodex für Geschäftspartner, der ethische, soziale und ökologische Aspekte umfasst. Außerdem erwarten wir von unseren Geschäftspartnern, dass sie sich in ihrer Lieferkette für die Umsetzung des Verhaltenskodex oder vergleichbarer Werte einsetzen. Die Bewertung zur Einhaltung des Verhaltenskodex erfolgt im Wesentlichen durch Selbstauskünfte über die anerkannten Nachhaltigkeitsplattformen Ecovadis und NQC. Darüber hinaus werden bei einigen Lieferanten themenbezogene Audits, z. B. Umweltschutz, durchgeführt. Verstöße können zudem über die Compliance & Antikorruptions-Hotline gemeldet werden. Bei einer Nichtbeachtung des Verhaltenskodex behält sich Continental das Recht vor, entsprechende Verbesserungsmaßnahmen zu verlangen oder letztendlich die Geschäftsbeziehung zu beenden.

Ergebnisse und Leistungsindikatoren

Das Einkaufsvolumen im Berichtsjahr lag bei insgesamt 29,9 Mrd €, wovon etwa 20,3 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 ca. 44% des Einkaufsvolumens für Produktionsmaterial ausmachen. Knapp 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.

Die Integration von Nachhaltigkeit in unsere Beschaffungsprozesse ist im Berichtsjahr weiterentwickelt worden. Zum 31. Dezember 2018 lagen für mehr als 750 Lieferanten über die beiden Nachhaltigkeitsplattformen Ecovadis und NQC gültige Selbstauskünfte vor. Dies entspricht einer Erfüllungsquote von mehr als 60% der für diesen Prozess in einem rollierenden Verfahren ausgewählten Lieferanten.

Für das strategische Einkaufsthema Naturkautschuk wurde im Berichtsjahr unter Einbindung verschiedener Anspruchsgruppen eine „Continental-Einkaufspolitik für nachhaltigen Naturkautschuk“ veröffentlicht, die spezielle Anforderungen an Continental selbst sowie an Geschäftspartner in dieser Lieferkette formuliert. Erste Schritte zur Umsetzung auf dem Weg zu nachhaltigerem Naturkautschuk werden in einer Entwicklungspartnerschaft von Continental und der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) in Indonesien erarbeitet. Ziel ist es, einen Kriterienkatalog für die nachhaltige Produktion von Naturkautschuk zu erarbeiten, Landwirte entsprechend diesen Kriterien in nachhaltigen Anbaumethoden zu schulen und die Rückverfolgbarkeit des Kautschuks von den Kleinbauern bis hin zum Einsatz in der Fertigung bei Continental zu ermöglichen. Darüber hinaus hat sich Continental an Branchenaktivitäten für nachhaltigen Naturkautschuk beteiligt, die u.a. vom World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) gemeinsam mit der Industrie und verschiedenen Anspruchsgruppen initiiert wurden.

Soziale Verantwortung und Engagement

Wir verstehen uns als Teil der lokalen Gemeinschaften an unseren Standorten. Wichtige Beiträge vor Ort sind die direkten Arbeitsplätze in unseren Werken und die indirekten Arbeitsplätze bei unseren Zulieferern. Daneben fördert und unterstützt Continental auch gezielt soziale Initiativen, Aktivitäten und Projekte.

Managementansatz

Grundlage für unsere sozialen Aktivitäten sind unsere vier Unternehmenswerte, interne Richtlinien sowie lokale Gesetze. Spendenaktivitäten werden beispielsweise über eine Konzernrichtlinie geregelt, die Schwerpunkte und Prozesse definiert. Weltweit engagieren wir uns über Geld- und Sachspenden hinaus mit von uns unterstützten Freiwilligentätigkeiten unserer Mitarbeiter sowie Kooperationen. Unser Engagement wird vorwiegend dezentral organisiert, um lokalen Anforderungen gerecht zu werden. Zentral gesteuerte Aktivitäten ergänzen unser soziales Engagement. Eine globale Koordination befindet sich im Aufbau.

Ergebnisse und Leistungsindikatoren

Weltweit fand eine Vielzahl von Projekten, Aktionen und Spendenaktivitäten statt, die unsere Verbundenheit mit den lokalen Gemeinschaften an unseren Standorten belegen. Beispielhaft hierfür stehen die folgenden Aktivitäten:

- › Mitarbeiter aus der Division Reifen in Hannover spendeten die Erlöse ihres Winterfestes, ca. 15.000 €, an drei lokale karitative Einrichtungen.
- › Continental Youth Safe-Driving Program: In China führten wir in Kooperation mit mehreren lokalen Partnern, wie Verwaltung und Verbänden, in Chongqing einen Programmtag zu sicherem Fahren für junge Autofahrer durch.
- › In Indien, Ungarn, Mexiko und Rumänien wirkten Continental-Mitarbeiter an der Renovierung oder Ausstattung von Schulen und Kindergärten in Standortnähe mit.
- › In Deutschland ist aus dem Continental-Pilotprojekt „We I.o.v.e. Europe“ die Initiative „Experiencing Europe“ entstanden, der sich weitere Unternehmen angeschlossen haben. In Kooperation mit der Bundesagentur für Arbeit und der Caritas werden ausgewählten Teilnehmern von berufsvorbereitenden Bildungsmaßnahmen, d.h. arbeitslosen Jugendlichen, Praktika im europäischen Ausland ermöglicht. Continental hat erste Teilnehmer bereits eingestellt.

Hinweise zu nichtfinanziellen Angaben

Das vorangegangene Kapitel stellt die relevanten Pflichtangaben nach §§ 289 Abs. 3 und §§ 315 Abs. 3 des Handelsgesetzbuchs sowie die zusammengefasste nichtfinanzielle Konzernerklärung für das Geschäftsjahr 2018 dar. Die Informationen gelten für den Continental-Konzern sowie die Continental AG und sind identisch, sofern nicht anders gekennzeichnet. In der zusammengefassten nichtfinanziellen Konzernerklärung werden im Sinne von §§ 315b und 315c i. V. m. 289b bis 289e HGB die wesentlichen Angaben dargestellt, die für das Verständnis des Geschäftsverlaufs, des Geschäftsergebnisses und der Lage sowie der Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf nichtfinanzielle Aspekte erforderlich sind. Es bestehen neben den im Risiko- und Chancenbericht dargestellten Risiken keine zusätzlich zu berichtenden Risiken im Sinne des HGB. Eine Erklärung des Geschäftsmodells findet sich im Kapitel Unternehmensprofil. Als Rahmenwerk für die Darstellungen in der zusammengefassten nichtfinanziellen Konzernerklärung wurden neben HGB bzw. IFRS für einzelnen Kennzahlen auch die Vorgaben der GRI (Global Reporting Initiative) und das Greenhouse Gas Protocol genutzt.

Weitere Informationen zu Nachhaltigkeit und wesentlichen Dokumenten finden Sie im Internet [🔗](#) in der Rubrik Nachhaltigkeit.

Verweise auf Inhalte außerhalb des zusammengefassten Lageberichts sind als weiterführende Informationen zu verstehen und keine Pflichtbestandteile nach HGB.

Wirtschaftsbericht

Rahmenbedingungen

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

In Deutschland verlangsamte sich im Verlauf des Berichtsjahres das Wirtschaftswachstum. Nach jeweils 2,2 % in den beiden Vorjahren wuchs 2018 das Bruttoinlandsprodukt (BIP) nach ersten Berechnungen des Statistischen Bundesamts preisbereinigt um 1,5 % gegenüber 2017. Die im Januar 2018 aufgestellte Prognose des Internationalen Währungsfonds (IWF) von 2,3 % wurde damit deutlich unterschritten. Ursächlich für den Rückgang des Wachstums waren geringere Zuwächse der Konsumausgaben der privaten und der öffentlichen Haushalte als erwartet sowie ein leicht niedrigerer positiver Beitrag des Außenhandels im Vergleich zum Vorjahr.

Die Wirtschaft des Euroraums erreichte 2018 nach aktuellen Zahlen der Statistikbehörde Eurostat ein BIP-Wachstum von 1,8 % und verfehlte damit ebenfalls die IWF-Prognose aus Januar 2018 von 2,2 %. Neben dem geringeren Wachstum in Deutschland verlangsamte sich auch das Expansionstempo der großen Volkswirtschaften Frankreich, Italien und Spanien. Insgesamt betrachtet blieben die Konsumausgaben der privaten und der öffentlichen Haushalte unter den Erwartungen. Konjunkturunterstützend wirkte weiterhin die Geldpolitik der Europäischen Zentralbank (EZB), die an ihren expansiven Maßnahmen im Berichtsjahr festhielt. Ihr Anleiheankaufprogramm stellte sie zum Jahresende 2018 wie angekündigt ein.

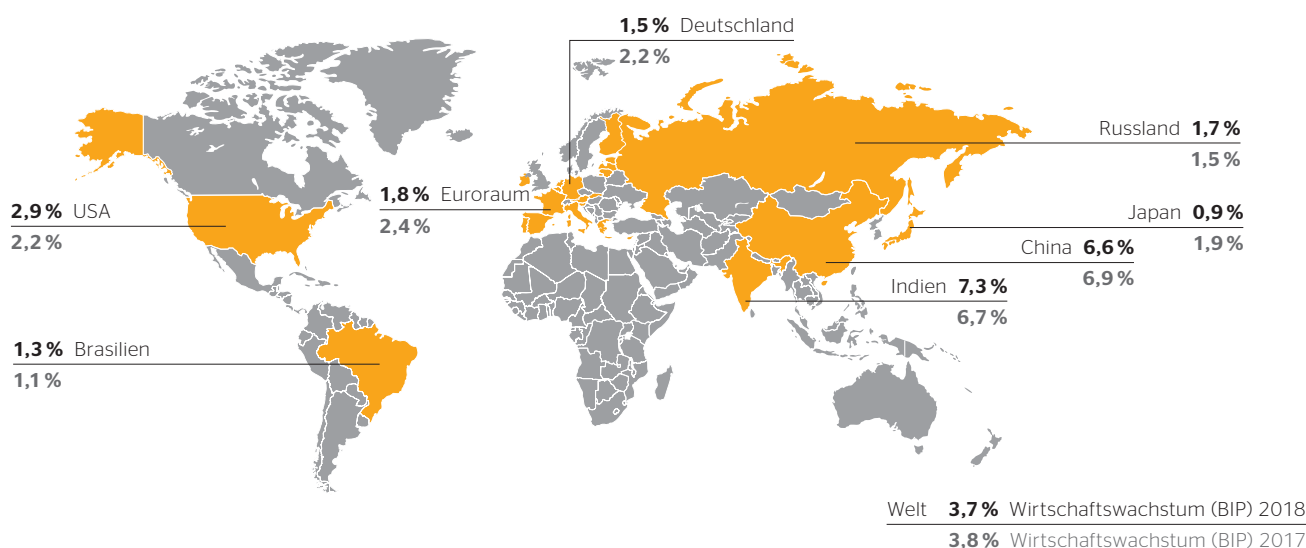
Die US-Wirtschaft gewann im Verlauf des Jahres 2018 an Dynamik und hat voraussichtlich einen BIP-Zuwachs von 2,9 % erreicht. Damit wurde die Prognose des IWF von 2,7 % aus Januar 2018 leicht übertroffen. Ursächlich hierfür waren vor allem ein Anstieg der privaten Investitionen sowie höhere Staatsausgaben. Die US-amerikanische Notenbank Fed erhöhte 2018 in den Monaten März, Juni, September und Dezember ihren Leitzins um jeweils 25 Basispunkte.

Nach 1,9 % im Vorjahr sank 2018 das Wachstum der japanischen Wirtschaft laut IWF auf 0,9 %, trotz der anhaltend expansiven Geldpolitik der japanischen Notenbank. Zu Jahresbeginn hatte der IWF noch einen Anstieg um 1,2 % prognostiziert. Der Zuwachs des privaten Konsums verlangsamte sich deutlich und auch der Überschuss des Außenhandels erhöhte sich nur geringfügig. Die Ausweitung der öffentlichen Ausgaben und die höheren privaten Investitionen konnten diese Effekte nur zum Teil kompensieren.

Die Schwellen- und Entwicklungsländer erreichten 2018 gemäß WEO-Update (World Economic Outlook, WEO) des IWF von Januar 2019 in Summe ein Wachstum von 4,6 % (Vj. 4,7 %). Anfang des Berichtsjahres hatte der IWF noch einen Anstieg auf 4,9 % prognostiziert. Die wesentlichen Wachstumstreiber waren abermals China und Indien. Allerdings verringerte sich das Wachstum der chinesischen Wirtschaft, wie vom IWF Anfang 2018 erwartet, leicht auf 6,6 % (Vj. 6,9 %). Indien entwickelte sich mit einem BIP-Wachstum von 7,3 % nahezu in dem Umfang, wie es der IWF mit seiner Prognose von 7,4 % geschätzt hatte. Russland wuchs, wie vom IWF erwartet, um 1,7 %. Brasilien blieb mit einem BIP-Zuwachs von 1,3 % unterhalb des prognostizierten Wachstums von 1,9 %. Daneben fiel infolge geringerer Erlöse aus Rohstoffexporten das Wachstum in einigen afrikanischen Staaten und in den Ländern des Nahen Ostens niedriger aus als zu Jahresbeginn angenommen.

Laut WEO-Update des IWF von Januar 2019 wuchs die Weltwirtschaft 2018 um 3,7 %, nach 3,8 % im Vorjahr. Die IWF-Prognose eines Wachstums von 3,9 % von Januar 2018 wurde infolge des im Jahresverlauf verlangsamten Wachstums vieler Länder unterschritten.

Wirtschaftswachstum 2018 im Vergleich zu 2017



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 2018 wie im Vorjahr auf 72 %. 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, gefolgt von Nordamerika mit 25 % und Asien mit 22 %, jeweils unverändert zum Vorjahr.

Entwicklung der Pkw-Neuzulassungen

Die Pkw-Neuzulassungen in Europa (EU-28 und EFTA) blieben 2018 auf Basis vorläufiger Daten des Verbands der Automobilindustrie (VDA) gegenüber dem Vorjahreszeitraum stabil. Ein hoher Ersatzbedarf zeigte sich in Griechenland, den Niederlanden, in Spanien und mehreren Ländern Osteuropas. In Frankreich erhöhten sich die Pkw-Neuzulassungen um 3 %. Dagegen wiesen das Vereinigte Königreich, Norwegen und Schweden jeweils einen Rückgang um 7 % auf. Auch in Italien, Irland, Österreich und der Schweiz lag der Absatz leicht unter dem Niveau des Vorjahres. In Deutschland kam es in den Monaten Juli und August zu einem deutlichen Anstieg der Neuzulassungen von Fahrzeugen, die noch nach dem bis zum 31. August 2018 gültigen Abgastestverfahren NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) produziert und zugelassen werden durften. Die Einführung des neuen Testverfahrens WLTP bewirkte v. a. in Deutschland in den Monaten September bis Dezember 2018 eine deutlich niedrigere Produktion und rückläufige Neuzulassungen. In Summe stagnierten 2018 in Deutschland die Pkw-Neuzulassungen.

In den USA hielt 2018 die Präferenz der Konsumenten für leichte Nutzfahrzeuge und Pick-ups an. Deren Absatz nahm trotz höherer Kraftstoffpreise und gestiegener Kreditzinsen um 8 % oder rund 855.000 Einheiten zu. Dagegen sank die Nachfrage nach Limousinen um 13 % bzw. rund 775.000 Einheiten. In Summe erhöhten sich im Berichtsjahr die Neuzulassungen in den USA geringfügig um rund 80.000 Einheiten gegenüber dem Vorjahr.

In Japan belebte sich die Pkw-Nachfrage im zweiten Halbjahr 2018 und glich den leicht rückläufigen Absatz des ersten Halbjahres aus. In Summe lag der Pkw-Absatz 2018 mit 4,4 Mio Einheiten marginal über dem Vorjahreswert. Dies entspricht dem durchschnittlichen Niveau der vergangenen fünf Jahre.

Der Pkw-Bedarf in China stieg nach Angaben des VDA im ersten Halbjahr 2018 aufgrund der guten konjunkturellen Lage um knapp 6 % an. Der eskalierende Handelskonflikt mit den USA und die damit einhergehende Verunsicherung der Konsumenten sorgten jedoch für einen Rückgang der Pkw-Nachfrage um 7 % im dritten und 15 % im vierten Quartal. In Summe verzeichnete China im Berichtsjahr einen Rückgang des Pkw-Absatzes um 4 %. Die übrigen BRIC-Länder wiesen 2018 sehr kräftige Nachfragezuwächse aus. In Brasilien und Russland setzte sich die Erholung der Nachfrage im Vergleich zum schwachen Vorjahreszeitraum mit einem Anstieg um 14 % bzw. 13 % weiter fort. In Indien erhöhten sich die Neuzulassungen um 5 %.

Weltweit sanken 2018 nach vorläufigen Daten die Pkw-Neuzulassungen um rund 300.000 Einheiten auf 92,9 Mio Einheiten. Die Absatzzuwächse in Brasilien, Russland, Indien und den USA kompensierten den Nachfragerückgang in China nur teilweise.

Entwicklung der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

In Europa verringerte sich 2018 die Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen < 6 t auf Basis vorläufiger Zahlen um 2 %. Ab September wurden die Produktionsvolumina durch die Einführung des neuen Abgastestverfahrens WLTP spürbar belastet. Insbesondere deutsche Hersteller mussten ihre Produktion erheblich einschränken, da nicht alle Modelle mit ihren Motorenvarianten im Vorfeld nach WLTP getestet werden konnten. Im Gesamtjahr sank die Fertigung insbesondere in Deutschland, dem Vereinigten Königreich und der Türkei. Ohne die höhere Produktion in Portugal, Russland und mehreren osteuropäischen Ländern wäre der Rückgang in Europa deutlich größer gewesen.

In Nordamerika reduzierte sich im Berichtsjahr die Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf Basis vorläufiger Zahlen um 1 % auf 17,0 Mio Einheiten. Die Fertigung war in Kanada rückläufig, wohingegen die USA einen kleinen Produktionszuwachs verzeichneten. In Mexiko verharrten die Volumina auf dem Vorjahresniveau.

Neuzulassungen/Verkäufe von Pkw

Mio Stück	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	2018 gesamt	Δ Vorjahr
Europa (EU-28 und EFTA)	4,3	4,4	3,6	3,3	15,6	0 %
USA	4,1	4,5	4,3	4,4	17,2	0 %
Japan	1,3	1,0	1,1	1,0	4,4	0 %
Brasilien	0,5	0,6	0,7	0,7	2,5	14 %
Russland	0,4	0,5	0,4	0,5	1,8	13 %
Indien	0,9	0,9	0,9	0,8	3,4	5 %
China	6,0	5,5	5,4	6,3	23,3	-4 %
Weltweit	23,6	23,9	22,1	23,2	92,9	0 %

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

Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

Mio Stück	2018	2017	2016	2015	2014
Europa ¹	21,7	22,1	21,4	20,8	19,9
Nordamerika	17,0	17,1	17,8	17,5	17,0
Südamerika	3,4	3,3	2,7	3,1	3,8
Asien ²	50,6	51,6	50,0	46,4	45,8
Übrige Märkte	1,3	1,1	1,1	1,0	0,9
Weltweit	94,0	95,2	93,1	88,8	87,4

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 Asien verlief die Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Berichtsjahr sehr unterschiedlich. Kräftige Ausweitungen der Fertigung gab es in Indien, Indonesien und Thailand. Dagegen kam es in China in der zweiten Jahreshälfte zu einem deutlichen Produktionsrückgang, u. a. infolge des Handelskonflikts mit den USA. Japan verzeichnete einen marginalen Produktionszuwachs, während im Iran und in Südkorea die Volumina rückläufig waren. Hauptsächlich aufgrund des Rückgangs in China ergab sich 2018 für Asien auf Basis vorläufiger Zahlen insgesamt ein Fertigungsrückgang um 2 % gegenüber dem Vorjahr.

In Südamerika hielt 2018 die Erholung der Nachfrage an und die Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen erhöhte sich weiter. Insbesondere durch den Produktionszuwachs in Brasilien um rund 100.000 Einheiten wuchs die Produktion in Südamerika auf Basis vorläufiger Zahlen im Berichtsjahr um 4 %.

Weltweit sank 2018 die Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aufgrund der rückläufigen Fertigung in den großen Märkten auf Basis vorläufiger Zahlen um 1 % auf 94,0 Mio Einheiten.

Entwicklung der Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen

In Europa bewirkte eine Zunahme des Straßengüterverkehrs in Zentral- und Osteuropa einen erhöhten Lkw-Bedarf im Jahr 2018. Auf Basis vorläufiger Zahlen kam es im Berichtsjahr insgesamt zu einem Anstieg der Produktion von Nutzfahrzeugen > 6 t um 3 % gegenüber dem Vorjahr.

In Nordamerika belebte sich im Berichtsjahr die Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen infolge des hohen Auftragsbestands und der guten konjunkturellen Lage spürbar. Auf Basis vorläufiger Zahlen stieg die Fertigung von Nutzfahrzeugen > 6 t um 18 % im Vergleich zum schwachen Vorjahr.

In Asien bewegte sich die Produktion mittelschwerer und schwerer Nutzfahrzeuge im Berichtsjahr nach derzeit verfügbaren Daten etwa 3 % unterhalb des Vorjahresniveaus. Insbesondere in China kam es zu einem deutlichen Rückgang der Produktion von mittelschweren Nutzfahrzeugen.

In Südamerika führte die konjunkturelle Erholung im Berichtsjahr nach vorläufigen Daten zu einer steigenden Lkw-Nachfrage und zu einem Anstieg der Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen von mehr als 40 % gegenüber der sehr schwachen Vorjahresbasis.

Insgesamt stieg die globale Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen nach vorläufigen Zahlen um 2 %.

Entwicklung der Ersatzreifenmärkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

In Europa, dem für Continental wichtigsten Markt für Ersatzreifen, stieg im Berichtsjahr der Absatz von Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge < 6 t nach vorläufigen Daten um 2 % gegenüber dem Vorjahr. Im vierten Quartal 2018 ließ dabei die Dynamik aufgrund einer schwächeren Nachfrage in der Türkei nach.

Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen

Tsd Stück	2018	2017	2016	2015	2014
Europa ¹	663	646	605	602	568
Nordamerika	638	542	474	581	551
Südamerika	155	110	85	106	184
Asien ²	2.240	2.316	1.896	1.646	1.851
Übrige Märkte	0	0	0	0	0
Weltweit	3.695	3.614	3.060	2.935	3.154

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	2018	2017	2016	2015	2014
Europa	358	350	340	328	324
Nordamerika	296	288	285	278	277
Südamerika	67	71	66	65	64
Asien	450	447	431	409	397
Übrige Märkte	49	48	46	44	42
Weltweit	1.220	1.204	1.168	1.124	1.104

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

In Nordamerika zog 2018 der Absatz von Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge nach einem relativ schwachen ersten Halbjahr im zweiten Halbjahr deutlich an. Grund hierfür waren unter anderem vorgezogene Käufe aufgrund angekündigter Preiserhöhungen einiger Hersteller zum Jahreswechsel 2018/19. Insgesamt stieg die Nachfrage nach Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge im Berichtsjahr nach vorläufigen Zahlen um 3 %.

In China führte im zweiten Halbjahr 2018 ein Lagerabverkauf der Reifenhändler zu einem deutlichen Absatzeinbruch gegenüber den hohen Vergleichszahlen aus dem Vorjahr. Dagegen verzeichneten insbesondere Indien und Indonesien einen steigenden Bedarf. In Asien insgesamt wuchs 2018 nach vorläufigen Zahlen die Nachfrage nach Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge um 1 %.

In Südamerika kam es im zweiten Halbjahr 2018 durch die vorübergehend unsichere politische Lage in Brasilien zu einer spürbar verhaltenen Nachfrage nach Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Gegenüber der starken Vorjahresbasis lag der Rückgang im gesamten Berichtsjahr nach vorläufigen Zahlen bei rund 6 %.

Weltweit nahm 2018 der Absatz von Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge nach vorläufigen Zahlen um 1 % zu.

Entwicklung der Ersatzreifenmärkte für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge

In Europa sank 2018 nach vorläufigen Zahlen die Nachfrage nach Ersatzreifen für Nutzfahrzeuge > 6 t um 1 %. Der Rückgang der Nachfrage im Vereinigten Königreich und in der Türkei wurde dabei durch die Volumenzuwächse in Russland und anderen Ländern Osteuropas nur teilweise kompensiert.

In Nordamerika, unserem anderen Kernmarkt für Nutzfahrzeugersatzreifen neben Europa, stieg im Berichtsjahr die Nachfrage nach Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge durch ein starkes viertes Quartal nach vorläufigen Zahlen um 7 % gegenüber dem Vorjahr.

In Asien verringerte sich 2018 nach vorläufigen Zahlen der Absatz von Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge um 1 %. Hauptgrund für die schwächere Entwicklung war ein Nachfragerückgang in China, der primär aus dem Abbau von Lagerbeständen der Reifenhändler im zweiten Halbjahr resultierte.

In Südamerika stieg der Absatz von Ersatzreifen für Nutzfahrzeuge im Berichtsjahr, trotz der hohen Vorjahresbasis, nach vorläufigen Zahlen um 2 %. Wesentliche Ursache hierfür war die positive Nachfrageentwicklung nach Lkw-Ersatzreifen in Brasilien.

Insgesamt verharrte im Berichtsjahr die globale Nachfrage nach Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge nach vorläufigen Zahlen auf dem Niveau des Vorjahres.

Absatz im Ersatzreifengeschäft für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge

Mio Stück	2018	2017	2016	2015	2014
Europa	25,8	26,1	24,5	23,0	23,4
Nordamerika	26,5	24,8	23,6	22,8	22,0
Südamerika	14,8	14,5	13,7	13,5	14,0
Asien	87,0	88,2	86,6	83,7	85,2
Übrige Märkte	7,9	7,8	7,5	7,2	6,9
Weltweit	162,0	161,4	155,9	150,2	151,6

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

Entwicklung der Rohstoffmärkte

Rohstoffe wie Stahl, Aluminium, Kupfer, Edelmetalle und Kunststoffe sind wichtige Vormaterialien für eine Vielzahl verschiedener Elektronik-, Elektromechanik- und Mechanikkomponenten. Diese Komponenten 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 die im Jahresverlauf abnehmende wirtschaftliche Dynamik zu einer nachlassenden Nachfrage nach Rohstoffen. Ab der Jahresmitte zeigten die meisten Notierungen an den Rohstoffmärkten daher zunächst eine leichte Konsolidierung, bevor sie im vierten Quartal 2018 überwiegend weiter nachgaben.

Kohlenstoffstahl und Edelstahl sind Vormaterialien vieler von Continental verbauter mechanischer Komponenten wie Stanz-, Dreh-, Zieh- und Druckgussteile. Die Preise für Kohlenstoffstahl stiegen in Europa aufgrund der saisonal zunehmenden Nachfrage im ersten Quartal 2018 um rund 7 % an. Von Ende September bis zum Jahresende reduzierten sie sich saisonal bedingt – aber auch infolge der geringeren Nachfrage aus der Automobilindustrie – wieder um 10 %. Preisstabilisierend wirkte zum Jahresende das anziehende Preisniveau für die Vorprodukte Eisenerz und Kokskohle. Im Jahresdurchschnitt lagen die Preise für Kohlenstoffstahl in Europa rund 4 % über dem Vorjahr.

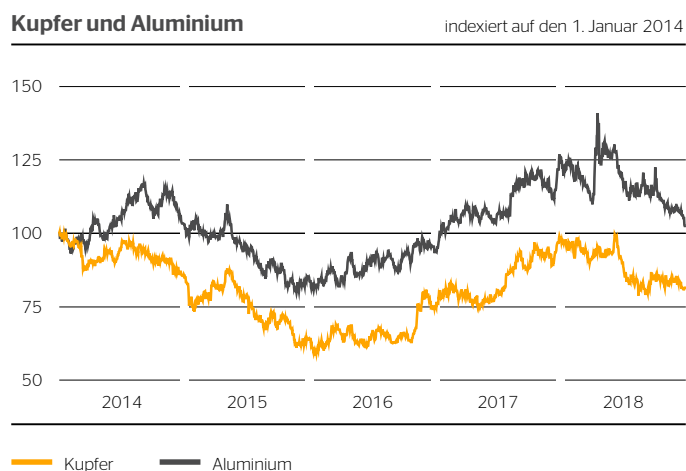


Quellen:
Kohlenstoffstahl: Warmbreitband Nordeuropa von Platts (€/metrische Tonne, mt).
Edelstahl: 2-mm-Edelstahlband 3042B Cold Rolled Shanghai Market Price von Shanghai Steel Home E-Commerce Co., Ltd (€/mt).

Die Basispreise für Edelstahl blieben im ersten Halbjahr 2018 relativ unverändert, bevor sie im zweiten Halbjahr fast 10 % verloren. Die Legierungszuschläge erhöhten sich dagegen bis zur Jahresmitte 2018 um bis zu 30 %. In der zweiten Jahreshälfte zeigten sie

jedoch eine deutlich rückläufige Preisentwicklung. Im Jahresdurchschnitt verteuerten sie sich je nach Edelstahlgüte um 10 % bis teilweise über 20 % gegenüber dem Vorjahr. Wesentlicher Treiber hierfür war der Preisanstieg für Nickel von rund 25 % im Jahresdurchschnitt gegenüber dem relativ niedrigen Durchschnittswert des Vorjahres. Der Preisrückgang der Basispreise kompensierte 2018 den Preisanstieg der Legierungszuschläge, wodurch die Preise für Edelstahl in Europa im Jahresdurchschnitt in etwa auf Vorjahresniveau blieben.

Aluminium wird von Continental vor allem für Druckguss-, Stanz- und Biegeteile verwendet, während Kupfer vor allem in Elektromotoren und mechatronischen Bauteilen zum Einsatz kommt. Der Preis für Aluminium sank im ersten Quartal 2018 um 13 % auf rund 2.000 US-Dollar pro Tonne. Im April stieg er im Zuge der verhängten Sanktionen der US-Regierung gegen Russland um 25 % an. Im weiteren Jahresverlauf fiel er dann infolge nachlassender Nachfrage und lag am Jahresende mit 1.846 US-Dollar je Tonne 19 % unter seinem Vorjahreswert. Im Jahresdurchschnittsvergleich verteuerte er sich 2018 um 7 % auf US-Dollar-Basis bzw. 2 % auf Eurobasis. Die Notierung für Kupfer blieb im ersten Halbjahr 2018 noch sehr stabil bei rund 7.000 US-Dollar je Tonne, bevor sie im zweiten Halbjahr bis auf Werte um 6.000 US-Dollar nachgab. Im Jahresdurchschnitt erhöhte sie sich auf US-Dollar-Basis um 6 % bzw. auf Eurobasis um 1 %.



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

Edelmetalle wie Gold, Silber, Platin und Palladium werden sowohl von Continental als auch von unseren Zulieferern für die Beschichtung unterschiedlicher Bauteile verwendet. Die Notierung von Gold bewegte sich 2018 auf US-Dollar-Basis zumeist auf dem Durchschnittsniveau des Vorjahres, während Silber und Platin sich im Vergleich der Jahresdurchschnittspreise um 8 % bzw. 7 % verbilligten. Auf Eurobasis sanken die Preise für Gold um 4 %, für Silber und Platin jeweils um 12 %. Nach dem Preisanstieg um rund 40 % im Vorjahr verteuerte sich Palladium im Jahresdurchschnitt 2018 nochmals um 18 % auf US-Dollar-Basis bzw. 14 % auf Eurobasis. Die Ursache hierfür war der anhaltend hohe Bedarf an Katalysatoren für Autos mit Benzinmotor insbesondere für den chinesischen Markt.

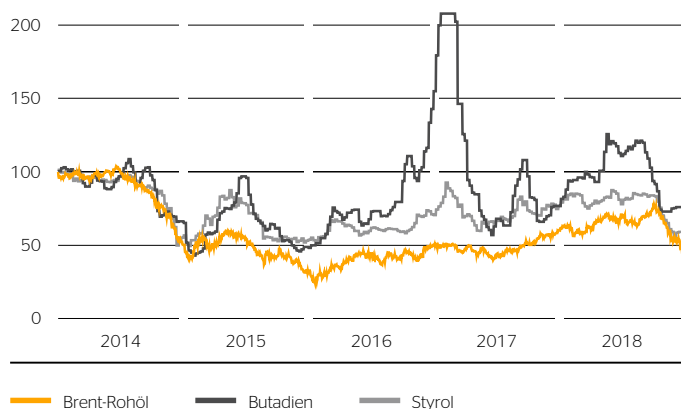
Verschiedene Kunststoffgranulate, sogenannte Resins, werden als technische Thermoplaste von Continental und unseren Zulieferern vor allem für die Herstellung von Gehäuseteilen benötigt. Die 2016 begonnene Erholung der Preise für Kunststoffgranulate setzte sich im Berichtsjahr aufgrund des zunächst steigenden Rohölpreises und der wachsenden Nachfrage weiter fort. Der Preiseinbruch von Rohöl im vierten Quartal dämpfte die Preisentwicklung einiger, aber nicht aller Resins. Im Jahresdurchschnitt stiegen die Preise auf US-Dollar-Basis um 10 % bis 20 %, teilweise um 30 %. Auf Eurobasis fiel der Preisanstieg rund fünf Prozentpunkte schwächer aus.

Für die Herstellung von Reifen und technischen Gummiprodukten in der Rubber Group verwendet Continental verschiedene Natur- und Synthesekautschuke. 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 einen erheblichen Einfluss auf die Ergebnisentwicklung der Rubber Group, insbesondere der Division Reifen.

Der Preis für Rohöl – der wichtigste Ausgangsgrundstoff für Synthesekautschukvormaterialien wie Butadien und Styrol, aber auch für Ruß und diverse andere Chemikalien – zeigte sich im Berichtsjahr sehr volatil. Die geringere Förderung der OPEC-Länder verknappte das Angebot bei zugleich stabiler Nachfrage. Hinzu kamen im Jahresverlauf Sorgen um eine weitere Angebotsverknappung durch die angekündigten Sanktionen der US-Regierung gegen den Iran. Infolgedessen stieg der Preis für die Rohölsorte Brent von 67 US-Dollar pro Barrel zu Jahresbeginn bis auf 86 US-Dollar pro Barrel Anfang Oktober. Die kräftige Ausweitung der US-Schieferölproduktion, höhere iranische Rohölexporte als erwartet infolge von Ausnahmegenehmigungen der US-Regierung und steigende Lagerbestände infolge sinkender Nachfrage beendeten im vierten Quartal 2018 die Spekulation auf weiter steigende Ölpreise. Es folgte ein jäher Absturz um 40 % bis auf 50 US-Dollar pro Barrel zum Jahresende. Im Jahresdurchschnitt erhöhte sich der Preis für Rohöl dennoch um rund 30 % auf US-Dollar-Basis und 25 % auf Eurobasis gegenüber dem jeweiligen Vorjahresdurchschnitt.

Rohöl, Butadien und Styrol

indexiert auf den 1. Januar 2014



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 Synthesekautschuk, verteuerte sich im Verlauf des ersten Halbjahres 2018 infolge des steigenden Rohölpreises und hoher Nachfrage auf US-Dollar-Basis wie auf Eurobasis um über 60 %. Ab September bewirkte die nachlassende Reifennachfrage in China auch einen rückläufigen Bedarf an Synthesekautschuken und fallende Preise für Butadien. Im Jahresdurchschnitt lag der Preis für Butadien auf US-Dollar-Basis 6 % und auf Eurobasis 11 % unter dem jeweils relativ hohen Vorjahreswert.

Die Preisentwicklung anderer Vormaterialien für Synthesekautschuk war 2018 überwiegend von der Entwicklung des Rohölpreises beeinflusst. Der Preis für Styrol beispielsweise erhöhte sich bis September 2018 auf US-Dollar-Basis um rund 15 % gegenüber dem Jahresanfang, bevor er im vierten Quartal rund 30 % nachgab. Im Jahresdurchschnittvergleich verteuerte sich Styrol um 7 % auf US-Dollar-Basis bzw. 2 % auf Eurobasis.

Die Preise für Naturkautschuke konnten im Berichtsjahr das Niveau des vierten Quartals 2017, in dem sie sich bei rund 1,50 US-Dollar pro Kilogramm stabilisiert hatten, nicht halten. Die abnehmende Reifennachfrage aus China, insbesondere für Lkw-Reifen, verursachte ein Überangebot, das Naturkautschuk im Jahresverlauf wieder auf das Preisniveau des Jahres 2016 sinken ließ. Im Jahresdurchschnitt sank der Preis für Naturkautschuk TSR 20 um 17 % auf US-Dollar-Basis bzw. um 21 % auf Eurobasis. Der Preis für Naturkautschukfelle (Ribbed Smoked Sheets, RSS) verbilligte sich im Jahresdurchschnitt um 22 % auf US-Dollar-Basis bzw. um 27 % auf Eurobasis.

Naturkautschuke

indexiert auf den 1. Januar 2014



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

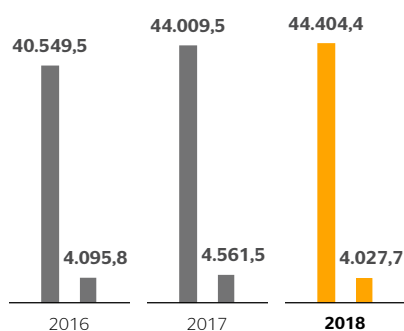
Alles in allem führten die aufgezeigten Preisentwicklungen der Rohstoffe zu Kostenbelastungen für Continental im Jahr 2018, die nur teilweise und zeitversetzt über Preis Anpassungen an unsere Kunden weitergegeben werden konnten. Hiervon war im Berichtsjahr insbesondere die Rubber Group betroffen. Die rückläufige Preisentwicklung der Rohstoffe im vierten Quartal 2018 entlastete die Herstellkosten des Berichtsjahres nur sehr begrenzt, da zwischen dem Einkauf der Rohstoffe, deren Lieferung und deren Einsatz in der Herstellung je nach Produkt üblicherweise mehrere Monate liegen.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

- › Umsatzanstieg um 0,9 % auf 44,4 Mrd €
- › Organisches Umsatzwachstum um 3,1 %
- › Ergebnis pro Aktie bei 14,49 €

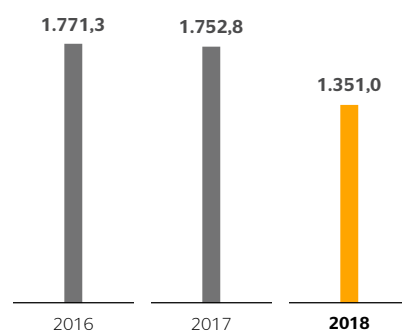
Umsatz; EBIT

Mio €



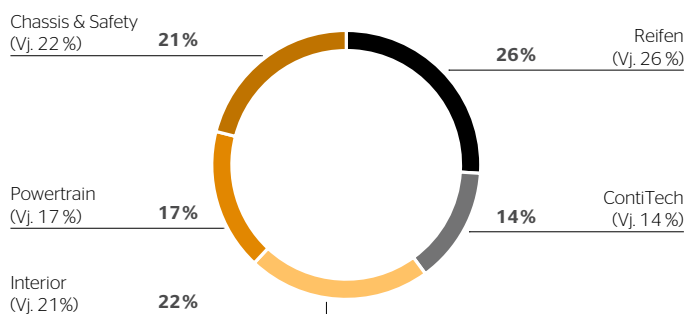
Free Cashflow

Mio €



Umsatz nach Divisionen

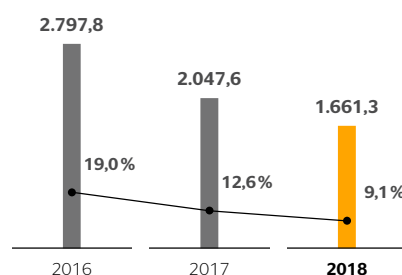
%



Netto-Finanzschulden

Mio €

Gearing Ratio %



Ertragslage

- › Umsatzanstieg um 0,9 %
- › Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 3,1 %
- › Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 13,3 %

Continental-Konzern in Mio €	2018	2017	Δ in %
Umsatz	44.404,4	44.009,5	0,9
EBITDA	6.235,7	6.678,9	-6,6
in % vom Umsatz	14,0	15,2	
EBIT	4.027,7	4.561,5	-11,7
in % vom Umsatz	9,1	10,4	
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	2.897,3	2.984,6	-2,9
Ergebnis pro Aktie in €, unverwässert	14,49	14,92	-2,9
Ergebnis pro Aktie in €, verwässert	14,49	14,92	-2,9
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	3.209,0	3.103,7	3,4
in % vom Umsatz	7,2	7,1	
Abschreibungen ¹	2.208,0	2.117,4	4,3
davon Wertminderungen ²	20,7	40,2	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	23.753,7	22.213,6	6,9
Operative Aktiva (Durchschnitt)	23.640,5	22.172,4	6,6
Kapitalrendite (ROCE)	17,0	20,6	
Investitionen ³	3.124,4	2.854,4	9,5
in % vom Umsatz	7,0	6,5	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	243.226	235.473	3,3
Umsatz bereinigt ⁵	44.249,2	43.978,5	0,6
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	4.118,1	4.748,5	-13,3
in % des bereinigten Umsatzes	9,3	10,8	

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 0,9 %;

Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 3,1 %

Der Konzernumsatz erhöhte sich im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 394,9 Mio € bzw. 0,9 % auf 44.404,4 Mio € (Vj. 44.009,5 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 3,1 %. Die erneute Umsatzsteigerung resultierte aus der Geschäftsentwicklung sowohl in der Automotive Group als auch der Rubber Group. Damit lag das Umsatzwachstum deutlich über dem Wachstum der Fahrzeugproduktion von Pkw, Kombifahrzeugen und leichten Nutzfahrzeugen.

Der Konzernumsatz wuchs am stärksten in Asien, im Wesentlichen in Japan. Konsolidierungskreisveränderungen haben zum Umsatzwachstum beigetragen, wurden jedoch deutlich durch negative Wechselkurseffekte überkompensiert.

Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 13,3 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Konzerns verringerte sich im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 630,4 Mio € bzw. 13,3 % auf 4.118,1 Mio € (Vj. 4.748,5 Mio €) und entspricht 9,3 % (Vj. 10,8 %) des bereinigten Umsatzes.

Die Umsatzanteile nach Regionen im Jahr 2018 stellen sich wie folgt dar:

Umsatz nach Regionen in %	2018	2017
Deutschland	20	20
Europa ohne Deutschland	29	29
Nordamerika	25	25
Asien	22	22
Übrige Länder	4	4

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Konzerns für das vierte Quartal 2018 verringerte sich im Vergleich zum Vorjahresquartal um 187,3 Mio € bzw. 14,3 % auf 1.126,1 Mio € (Vj. 1.313,4 Mio €) und entspricht 10,1 % (Vj. 11,7 %) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnisrückgang (EBIT) um 11,7 %

Das operative Konzernergebnis (EBIT) verringerte sich 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 533,8 Mio € bzw. 11,7 % auf 4.027,7 Mio € (Vj. 4.561,5 Mio €). Die Umsatzrendite verringerte sich auf 9,1 % (Vj. 10,4 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) im Berichtsjahr um 173,0 Mio € (Vj. 170,7 Mio €).

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 17,0 % (Vj. 20,6 %).

Sondereffekte 2018

Aus Wertminderungen auf Sachanlagen entstand insgesamt ein Aufwand in Höhe von 20,0 Mio € (Chassis & Safety 1,5 Mio €; Powertrain 16,0 Mio €; Interior 1,2 Mio €; Reifen 1,2 Mio €; ContiTech 0,1 Mio €).

Daneben resultierte aus Restrukturierungsaufwendungen sowie der Auflösung nicht mehr benötigter Restrukturierungsrückstellungen insgesamt ein negativer Sondereffekt in Höhe von 20,0 Mio € (Powertrain 22,8 Mio €; Interior Ertrag in Höhe von 3,0 Mio €; ContiTech 0,2 Mio €). Darin enthalten sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 3,5 Mio € (Powertrain 3,3 Mio €, ContiTech 0,2 Mio €) und eine Wertaufholung in der Division Interior in Höhe von 2,8 Mio €.

Nach erfolgreichem Abschluss aller Verhandlungen und Erteilung der notwendigen Fusionskontrollfreigaben nahm die OSRAM CONTINENTAL GmbH, München, Deutschland, am 2. Juli 2018 weltweit den Betrieb auf. Aus der Einbringung von Netto-Vermögen inklusive immaterieller Vermögenswerte ergab sich in der Division Interior ein Ertrag in Höhe von 183,7 Mio €.

Darüber hinaus ergab sich ein Aufwand aus dem Abgang von Gesellschaften und Geschäftsbereichen in Höhe von insgesamt 25,5 Mio € (Chassis & Safety Ertrag in Höhe von 3,0 Mio €; Interior 28,9 Mio €; ContiTech Ertrag in Höhe von 0,4 Mio €).

Im Rahmen der Verselbstständigung der Division Powertrain ergab sich ein Aufwand in Höhe von insgesamt 40,9 Mio € (Chassis & Safety 4,3 Mio €; Powertrain 32,3 Mio €; Interior 4,3 Mio €).

Darüber hinaus führte ein Asset Deal in der Division Interior zu einem Ertrag in Höhe von 2,9 Mio €.

Für den Konzern beträgt die Entlastung durch Sondereffekte im Jahr 2018 insgesamt 80,2 Mio €.

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 Restarterwerbs 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 ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2017 in Höhe von insgesamt 14,0 Mio €.

Beschaffung

Im Jahr 2018 stieg das Einkaufsvolumen im Vergleich zum Vorjahr um rund 1 % auf 29,9 Mrd €, wovon etwa 20,3 Mrd € auf Produktionsmaterialien entfielen. Die Preise für Produktionsmaterialien für die Automotive Group erreichten ein niedrigeres Niveau als im Vorjahr. Die Preise wichtiger Vormaterialien und zahlreicher Rohstoffe für die Rubber Group erreichten zur Mitte des Jahres 2018 einen Höhepunkt. Dagegen verringerte sich der Naturkautschukpreis im

Laufe des Jahres kontinuierlich. Im Jahresdurchschnitt lagen die Rohstoffpreise der Division Reifen etwa auf Vorjahresniveau, allerdings ergab sich durch Wechselkurseffekte und den zeitlichen Versatz zwischen Beschaffung, Lieferung und Einsatz eine leichte Kostenbelastung für die Division Reifen im Vorjahresvergleich. Für die Division ContiTech ergab sich eine Erhöhung der Rohstoffpreise im Vorjahresvergleich.

Überleitung EBIT zum Konzernergebnis

Mio €	2018	2017	Δ in %
Chassis & Safety	782,5	897,7	-12,8
Powertrain	119,8	439,9	-72,8
Interior	988,1	749,2	31,9
Reifen	1.882,1	2.151,3	-12,5
ContiTech	396,2	442,2	-10,4
Sonstiges/Konsolidierung	-141,0	-118,8	18,7
EBIT	4.027,7	4.561,5	-11,7
Finanzergebnis	-177,8	-285,7	-37,8
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.849,9	4.275,8	-10,0
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-891,6	-1.227,5	-27,4
Konzernergebnis	2.958,3	3.048,3	-3,0
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	-61,0	-63,7	-4,2
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	2.897,3	2.984,6	-2,9
Ergebnis pro Aktie in €, unverwässert	14,49	14,92	-2,9
Ergebnis pro Aktie in €, verwässert	14,49	14,92	-2,9

Überleitung Umsatz zum Umsatz bereinigt sowie EBITDA zum bereinigten operativen Ergebnis (EBIT bereinigt) 2018

Mio €	Chassis & Safety	Powertrain	Interior	Reifen	ContiTech	Sonstiges/ Konsolidierung	Continental- Konzern
Umsatz	9.588,0	7.741,0	9.707,2	11.352,2	6.344,7	-328,7	44.404,4
Konsolidierungskreisveränderungen ¹	-1,4	–	-13,9	-47,3	-92,8	0,2	-155,2
Umsatz bereinigt	9.586,6	7.741,0	9.693,3	11.304,9	6.251,9	-328,5	44.249,2
EBITDA	1.213,3	574,6	1.389,2	2.495,2	701,4	-138,0	6.235,7
Abschreibungen ²	-430,8	-454,8	-401,1	-613,1	-305,2	-3,0	-2.208,0
EBIT	782,5	119,8	988,1	1.882,1	396,2	-141,0	4.027,7
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA)	0,0	11,4	51,1	19,3	91,2	–	173,0
Konsolidierungskreisveränderungen ¹	-0,4	–	15,1	-2,6	-14,5	–	-2,4
Sondereffekte							
Wertminderungen ³	1,5	16,0	1,2	1,2	0,1	–	20,0
Restrukturierung ⁴	–	22,8	-3,0	–	0,2	–	20,0
Veräußerungsgewinne und -verluste aus Abgängen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen	-3,0	–	-154,8	0,0	-0,4	–	-158,2
Sonstiges	4,3	32,3	1,4	–	–	–	38,0
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)	784,9	202,3	899,1	1.900,0	472,8	-141,0	4.118,1

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	–	–	-19,1	–	-12,0	0,1	-31,0
Umsatz bereinigt	9.767,8	7.660,9	9.286,1	11.325,8	6.234,4	-296,5	43.978,5
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	–	–	1,7	–	0,6	–	2,3
Sondereffekte							
Wertminderungen ³	0,5	18,8	23,0	0,5	2,4	–	45,2
Restrukturierung ⁵	-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	469,9	812,7	2.146,8	539,8	-118,8	4.748,5

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 Wertminderungen in Höhe von insgesamt 3,5 Mio € (Powertrain 3,3 Mio €, ContiTech 0,2 Mio €) sowie eine Wertaufholung in Höhe von 2,8 Mio € in der Division Interior.

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

Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 105,3 Mio € bzw. 3,4 % auf 3.209,0 Mio € (Vj. 3.103,7 Mio €) und betragen 7,2 % vom Umsatz (Vj. 7,1 %).

In den Divisionen 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 2018 bei den zwei Divisionen angefallenen Entwicklungskosten erfüllten 158,0 Mio € (Vj. 92,1 Mio €) die Aktivierungsvoraussetzungen.

Die Voraussetzungen für eine Aktivierung von Entwicklungsaktivitäten wurden in den Divisionen Chassis & Safety, Reifen und Conti-Tech im Berichtsjahr wie im Vorjahr nicht erfüllt.

Damit ergibt sich für den Konzern eine Kapitalisierungsquote in Höhe von 4,7 % (Vj. 2,9 %).

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich um 90,6 Mio € auf 2.208,0 Mio € (Vj. 2.117,4 Mio €) und entsprechen 5,0 % vom Umsatz. Darin sind Wertminderungen in Höhe von insgesamt 20,7 Mio € (Vj. 40,2 Mio €) enthalten.

Finanzergebnis

Das negative Finanzergebnis verbesserte sich im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 107,9 Mio € auf 177,8 Mio € (Vj. 285,7 Mio €). Dies ist im Wesentlichen auf Zinsen und ähnliche Erträge sowie auf die Summe der Effekte aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und aus Währungsumrechnung zurückzuführen.

Die Zinserträge im Jahr 2018 erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 28,5 Mio € auf 122,9 Mio € (Vj. 94,4 Mio €). Dies ist im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass ab dem Berichtsjahr auch Zinserträge im Zusammenhang mit Ertragsteuerverbindlichkeiten im Finanzergebnis berichtet werden, die zuvor in den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ausgewiesen wurden. Auf erwartete Erträge aus langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer sowie aus den Pensionsfonds entfielen 2018 insgesamt 64,6 Mio € (Vj. 67,8 Mio €). Hierin sind die Zinserträge auf das Fondsvermögen der Pensionskassen nicht enthalten.

Die Zinsaufwendungen beliefen sich im Jahr 2018 auf insgesamt 276,2 Mio € und lagen damit um 5,3 Mio € unter dem Vorjahresvergleichswert von 281,5 Mio €. Der Zinsaufwand, der aus Kreditaufnahmen bei Banken, Kapitalmarkttransaktionen und sonstigen

Finanzierungsinstrumenten resultierte, lag mit 130,3 Mio € um 0,3 Mio € über dem Vorjahreswert von 130,0 Mio €. Der wesentliche Anteil entfiel mit 54,6 Mio € (Vj. 70,7 Mio €) auf den Aufwand aus den von der Continental AG sowie der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, begebenen Anleihen. Der Rückgang des Aufwands gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf die am 16. Juli 2018 erfolgte Rückzahlung der Euro-Anleihe der Continental AG über 750,0 Mio € zurückzuführen. Die fünfjährige Anleihe wurde mit 3,0 % p.a. verzinst. Aus der Aufzinsung der langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer resultierte 2018 ein Zinsaufwand in Höhe von insgesamt 145,9 Mio € (Vj. 151,5 Mio €). Hierin ist die Aufzinsung der Anwartschaftsverpflichtungen der Pensionskassen nicht enthalten. Darüber hinaus werden ab dem Berichtsjahr auch Zinsaufwendungen im Zusammenhang mit Ertragsteuerverbindlichkeiten im Finanzergebnis berichtet, die zuvor in den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ausgewiesen wurden.

Die Effekte aus Währungsumrechnung führten im Jahr 2018 zu einem negativen Ergebnisbeitrag in Höhe von 30,4 Mio € (Vj. 138,8 Mio €). Gegenläufig entwickelten sich die Effekte aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstige Bewertungseffekte im Jahr 2018 mit einem Ertrag in Höhe von insgesamt 5,9 Mio € (Vj. 40,2 Mio €). Hiervon entfiel auf die sonstigen Bewertungseffekte ein Ertrag in Höhe von 0,0 Mio € (Vj. 1,8 Mio €). Wird die Summe der Effekte aus Währungsumrechnung und aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten betrachtet, ergab sich im Jahr 2018 eine Ergebnisbelastung in Höhe von 24,5 Mio € (Vj. 100,4 Mio €). Dies resultierte im Wesentlichen aus der Entwicklung des brasilianischen Real gegenüber dem Euro und dem US-Dollar. Im Vorjahr hingegen waren die Effekte im Wesentlichen auf die Entwicklung des mexikanischen Peso gegenüber dem US-Dollar und des brasilianischen Real gegenüber dem Euro zurückzuführen.

Steueraufwand

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag belaufen sich für das Geschäftsjahr 2018 auf 891,6 Mio € (Vj. 1.227,5 Mio €). Die Steuerquote beträgt 23,2 %, nach 28,7 % 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 79,6 Mio € (Vj. 91,0 Mio €) belastet, davon 16,4 Mio € (Vj. 40,2 Mio €) für Vorjahre. Zusätzlich wurde die Steuerquote wie im Vorjahr durch nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und nicht anrechenbare ausländische Quellensteuern belastet. Die Steuerquote wurde darüber hinaus im Geschäftsjahr 2018 positiv durch die Auswirkungen der Steuerreform in den USA sowie durch Steuererstattungen für Vorjahre aufgrund einer höchstrichterlichen Entscheidung in Deutschland beeinflusst.

Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen

Das den Anteilseignern zuzurechnende Konzernergebnis verringerte sich im Jahr 2018 um 87,3 Mio € auf 2.897,3 Mio € (Vj. 2.984,6 Mio €). Das unverwässerte Ergebnis pro Aktie lag bei 14,49 € (Vj. 14,92 €) und entspricht dem verwässerten Ergebnis pro Aktie.

Mitarbeiter

Gegenüber 2017 stieg die Anzahl der Mitarbeiter des Continental-Konzerns um 7.753 auf 243.226 Beschäftigte (Vj. 235.473). Insbesondere aufgrund gestiegener Produktionsvolumina und durch den kontinuierlichen Ausbau des Forschungs- und Entwicklungsbereichs erhöhte sich die Mitarbeiterzahl in der Automotive Group um

5.730 Personen. In der Rubber Group ist der Anstieg der Beschäftigtenzahl um 2.014 im Wesentlichen auf die Akquisition der Handelsgesellschaft Tyre and Auto Pty Ltd, Melbourne, Australien, sowie der Anpassung an bedarfsgerechte Produktion in der Division Tires zurückzuführen.

Mitarbeiter nach Regionen in %	2018	2017
Deutschland	26	26
Europa ohne Deutschland	32	32
Nordamerika	18	19
Asien	20	19
Übrige Länder	4	4

Finanzlage

- › Free Cashflow vor Akquisitionen bei 1,8 Mrd €
- › Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit bei 3,6 Mrd €
- › Netto-Finanzschulden bei 1,7 Mrd €

Cashflow-Überleitung

Das EBIT verringerte sich gegenüber 2017 um 533,8 Mio € auf 4.027,7 Mio € (Vj. 4.561,5 Mio €).

Die insbesondere aus den Anleihen resultierenden Zinszahlungen reduzierten sich um 16,0 Mio € auf 115,5 Mio € (Vj. 131,5 Mio €).

Die Auszahlungen für Ertragsteuern sanken um 261,3 Mio € auf 860,8 Mio € (Vj. 1.122,1 Mio €).

Der zahlungsmittelwirksame Abbau des Working Capital führte zu einem Mittelzufluss in Höhe von 136,6 Mio € (Vj. Mittelabfluss 483,8 Mio €). Dies resultierte aus der Erhöhung der Vorräte um 358,4 Mio € (Vj. 484,3 Mio €). Dem Abbau der operativen Forderungen in Höhe von 38,3 Mio € (Vj. Aufbau 737,1 Mio €) stand der Aufbau der operativen Verbindlichkeiten in Höhe von 456,7 Mio € (Vj. 737,6 Mio €) gegenüber.

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit verringerte sich 2018 im Vorjahresvergleich um 243,3 Mio € auf 4.977,2 Mio € (Vj. 5.220,5 Mio €) und erreichte 11,2 % vom Umsatz (Vj. 11,9 %).

Aus Investitionstätigkeit resultierte ein Mittelabfluss in Höhe von 3.626,2 Mio € (Vj. 3.467,7 Mio €). Die Investitionen in Sachanlagen und Software, ohne Berücksichtigung von Finanzierungsleasing und aktivierten Fremdkapitalkosten, erhöhten sich von 2.849,7 Mio € um 274,7 Mio € auf 3.124,4 Mio €. Der Saldo aus dem Erwerb und der Veräußerung von Gesellschaften und Geschäftsbereichen führte im Jahr 2018 zu einem Mittelabfluss in Höhe von 404,8 Mio € (Vj. 575,9 Mio €). Dieser Mittelabfluss ist hauptsächlich auf den Erwerb der Tyre and Auto Pty Ltd, Melbourne, Australien, zurückzuführen.

Unter Berücksichtigung von verringerten Steuerzahlungen durch die US-Steuerreform ergab sich aus der zusätzlichen Dotierung von US-Pensionsplänen ein negativer Cashflow-Effekt in Höhe von insgesamt 167,4 Mio €.

Für das Geschäftsjahr 2018 ergab sich ein Free Cashflow in Höhe von 1.351,0 Mio € (Vj. 1.752,8 Mio €). Dies entspricht einem Rückgang um 401,8 Mio € gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum.

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang für Sachanlagen und Software belief sich 2018 auf 3.124,4 Mio €. Insgesamt ergab sich gegenüber dem Vorjahreswert (2.854,4 Mio €) eine Erhöhung um 270,0 Mio €, zu der die Divisionen Interior, Chassis & Safety, Powertrain und ContiTech beigetragen haben. Die Investitionsquote beträgt 7,0 % (Vj. 6,5 %).

Finanzierung und Finanzschulden

Die Brutto-Finanzschulden lagen zum Jahresende 2018 mit 4.606,9 Mio € (Vj. 4.090,0 Mio €) um 516,9 Mio € über dem Vorjahresniveau.

Basierend auf den Quartalsendwerten waren im Jahresdurchschnitt 54,7 % (Vj. 59,6 %) der Brutto-Finanzschulden nach Sicherungsmaßnahmen mit festen Zinssätzen ausgestattet.

Der Buchwert der Anleihen reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr von 2.639,4 Mio € um 744,2 Mio € auf 1.895,2 Mio € zum Ende des Geschäftsjahres 2018. Dieser Abbau ist auf die Rückzahlung der am 16. Juli 2018 fälligen Euro-Anleihe der Continental AG zurückzuführen, die zum Nominalwert in Höhe von 750,0 Mio € zurückgezahlt wurde. Die fünfjährige Anleihe wurde zu 3,0 % p. a. verzinst.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten lagen am 31. Dezember 2018 bei 1.239,0 Mio € (Vj. 859,7 Mio €) und damit 379,3 Mio € über 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 zum 31. Dezember 2018 mit 157,2 Mio € (Vj. —) durch die Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, in Anspruch genommen.

Die sonstigen Finanzschulden erhöhten sich zum Jahresende 2018 um 881,8 Mio € auf 1.472,7 Mio € (Vj. 590,9 Mio €). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf Begebungen von Commercial Paper mit einem Buchwert von 814,5 Mio € (Vj. 12,6 Mio €) zurückzuführen. Die Ausnutzung von Forderungsverkaufsprogrammen lag Ende 2018 mit 469,2 Mio € (Vj. 513,7 Mio €) unter dem Niveau des Vorjahres. Im Continental-Konzern wurden zum Jahresende 2018 vier (Vj. fünf) Forderungsverkaufsprogramme mit einem Finanzierungsvolumen in Höhe von insgesamt 665,0 Mio € (Vj. 894,5 Mio €) genutzt.

Die flüssigen Mittel, derivativen Finanzinstrumente und verzinslichen Anlagen erhöhten sich um 903,2 Mio € auf 2.945,6 Mio € (Vj. 2.042,4 Mio €).

Die Netto-Finanzschulden reduzierten sich deutlich gegenüber dem Jahresende 2017 um 386,3 Mio € auf 1.661,3 Mio € (Vj. 2.047,6 Mio €). Auch die Gearing Ratio hat sich mit 9,1 % (Vj. 12,6 %) gegenüber dem Vorjahreswert weiter verbessert.

Zum 31. Dezember 2018 verfügt Continental über ein Liquiditätspolster in Höhe von insgesamt 6.265,5 Mio € (Vj. 5.568,3 Mio €), davon 2.761,4 Mio € (Vj. 1.881,5 Mio €) an flüssigen Mitteln sowie zugesagte, ungenutzte Kreditlinien im Volumen von 3.504,1 Mio € (Vj. 3.686,8 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 hin-

sichtlich verpfändeter Beträge sowie Guthaben in Ländern mit devisarechtlichen Beschränkungen oder anderweitig erschwertem Zugang zu Liquidität. Steuern, die auf den Transfer von Geldvermögen von einem Land in ein anderes zu entrichten sind, werden im

Regelfall nicht als eine Beschränkung der flüssigen Mittel verstanden. Zum 31. Dezember 2018 betragen die unbeschränkt verfügbaren flüssigen Mittel insgesamt 2.587,7 Mio € (Vj. 1.726,7 Mio €).

Herleitung der Netto-Finanzschulden

Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Langfristige Finanzschulden	1.449,0	2.017,8
Kurzfristige Finanzschulden	3.157,9	2.072,2
Langfristige derivative Finanzinstrumente und verzinsliche Anlagen	-32,4	-113,3
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente und verzinsliche Anlagen	-151,8	-47,6
Flüssige Mittel	-2.761,4	-1.881,5
Netto-Finanzschulden	1.661,3	2.047,6

Herleitung der Veränderung der Netto-Finanzschulden

Mio €	2018	2017
Netto-Finanzschulden am Anfang der Periode	2.047,6	2.797,8
Mittelzufluss/-abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	4.977,2	5.220,5
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-3.626,2	-3.467,7
Cashflow vor Finanzierungstätigkeit (Free Cashflow)	1.351,0	1.752,8
Gezahlte Dividende	-900,0	-850,0
Dividenden an Minderheitsgesellschafter und Veränderungen aus Eigenkapitaltransaktionen bei Gesellschaften mit Minderheitsanteilseignern	-45,4	-46,5
Nicht zahlungswirksame Veränderungen	24,9	16,5
Sonstiges	-19,3	-151,6
Wechselkurseffekte	-24,9	29,0
Veränderung der Netto-Finanzschulden	386,3	750,2
Netto-Finanzschulden am Ende der Periode	1.661,3	2.047,6

Vermögenslage

- › Eigenkapital bei 18,3 Mrd €
- › Eigenkapitalquote bei 45,3 %
- › Gearing Ratio bei 9,1 %

Bilanzsumme

Die Bilanzsumme erhöhte sich zum 31. Dezember 2018 gegenüber dem Vorjahresstichtag um 3.004,9 Mio € auf 40.445,4 Mio € (Vj. 37.440,5 Mio €). Der Goodwill in Höhe von 7.233,4 Mio € ist im Vergleich zum Vorjahreswert von 7.010,1 Mio € um 223,3 Mio € gestiegen. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte reduzierten sich um 41,0 Mio € auf 1.566,3 Mio € (Vj. 1.607,3 Mio €). Die Sachanlagen stiegen um 1.173,4 Mio € auf 12.375,5 Mio € (Vj. 11.202,1 Mio €). Die aktiven latenten Steuern reduzierten sich um 52,8 Mio € auf 1.464,4 Mio € (Vj. 1.517,2 Mio €). Das Vorratsvermögen stieg um 392,9 Mio € auf 4.521,1 Mio € (Vj. 4.128,2 Mio €), die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen reduzierten sich um 37,4 Mio € auf 7.631,9 Mio € (Vj. 7.669,3 Mio €). Die kurzfristigen sonstigen Vermögenswerte verringerten sich um 62,6 Mio € auf 1.124,2 Mio € (Vj. 1.186,8 Mio €). Die flüssigen Mittel sind mit 2.761,4 Mio € (Vj. 1.881,5 Mio €) um 879,9 Mio € höher als am Vorjahresstichtag.

Langfristige Vermögenswerte

Die langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahreswert um 1.620,3 Mio € auf 23.658,7 Mio € (Vj. 22.038,4 Mio €). Bezogen auf die einzelnen Bilanzposten ist dies im Wesentlichen bedingt durch den Anstieg des Goodwill um 223,3 Mio € auf 7.233,4 Mio € (Vj. 7.010,1 Mio €), der Anteile an nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen um 230,1 Mio € auf 644,9 Mio € (Vj. 414,8 Mio €), die Erhöhung der Sachanlagen um 1.173,4 Mio € auf 12.375,5 Mio € (Vj. 11.202,1 Mio €) sowie die Reduzierung der langfristigen derivativen Finanzinstrumente und verzinslichen Anlagen um 80,9 Mio € auf 32,4 Mio € (Vj. 113,3 Mio €).

Kurzfristige Vermögenswerte

Die kurzfristigen Vermögenswerte in Höhe von 16.786,7 Mio € sind um 1.384,6 Mio € höher als der Vorjahreswert in Höhe von 15.402,1 Mio €. Die Vorräte stiegen im Berichtsjahr um 392,9 Mio € auf 4.521,1 Mio € (Vj. 4.128,2 Mio €), die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen verringerten sich um 37,4 Mio € auf 7.631,9 Mio € (Vj. 7.669,3 Mio €). Die flüssigen Mittel erhöhten sich um 879,9 Mio € auf 2.761,4 Mio € (Vj. 1.881,5 Mio €).

Eigenkapital

Das Eigenkapital ist mit 18.333,3 Mio € (Vj. 16.290,3 Mio €) um 2.043,0 Mio € höher als im Vorjahr. Dies resultierte im Wesentlichen aus dem Anstieg der kumulierten einbehaltenen Gewinne in Höhe von 2.027,9 Mio €. Die Gearing Ratio verbesserte sich von 12,6 % auf 9,1 %. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich im Berichtszeitraum von 43,5 % auf 45,3 %.

Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten sind mit 6.398,2 Mio € um 563,3 Mio € niedriger als im Vorjahr (Vj. 6.961,5 Mio €). Dies ist hauptsächlich auf die Reduzierung der langfristigen Finanzschulden um 568,8 Mio € auf 1.449,0 Mio € (Vj. 2.017,8 Mio €) zurückzuführen. Dabei wirkt sich die Rückzahlung einer Euro-Anleihe der Continental AG über nominal 750,0 Mio € aus.

Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten

Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten erhöhten sich um 1.525,2 Mio € auf 15.713,9 Mio € (Vj. 14.188,7 Mio €). Dabei stiegen die kurzfristigen Finanzschulden um 1.085,7 Mio € auf 3.157,9 Mio € (Vj. 2.072,2 Mio €) und die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 494,5 Mio € auf 7.293,0 Mio € (Vj. 6.798,5 Mio €). Demgegenüber verringerten sich die kurzfristigen sonstigen Verbindlichkeiten um 151,3 Mio € auf 566,6 Mio € (Vj. 717,9 Mio €) sowie die Ertragsteuerverbindlichkeiten um 139,0 Mio € auf 750,7 Mio € (Vj. 889,7 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva erhöhten sich zum 31. Dezember 2018 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 1.540,1 Mio € auf 23.753,7 Mio € (Vj. 22.213,6 Mio €).

Der Gesamtbestand des Working Capital verringerte sich um 122,1 Mio € auf 5.083,9 Mio € (Vj. 5.206,0 Mio €). Diese Entwicklung ist auf die Erhöhung der operativen Verbindlichkeiten um 494,5 Mio € auf 7.293,0 Mio € (Vj. 6.798,5 Mio €) sowie den Rückgang der operativen Forderungen um 20,5 Mio € auf 7.855,8 Mio € (Vj. 7.876,3 Mio €) zurückzuführen. Gegenläufig wirkte der Bestandsaufbau von Vorräten um 392,9 Mio € auf 4.521,1 Mio € (Vj. 4.128,2 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 22.132,0 Mio € (Vj. 20.387,2 Mio €) auf und lagen damit um 1.744,8 Mio € über dem Vorjahreswert. Der Goodwill erhöhte sich um 223,3 Mio € auf 7.233,4 Mio € (Vj. 7.010,1 Mio €). Diese Veränderung resultierte im Wesentlichen aus Zugängen in Höhe von 189,8 Mio €. Gegenläufig wirkten Wechselkurseffekte in Höhe von 33,5 Mio €. Das Sachanlagevermögen stieg aufgrund von Investitionstätigkeit um 1.173,4 Mio € auf 12.375,5 Mio € (Vj. 11.202,1 Mio €). Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 41,0 Mio € auf 1.566,3 Mio € (Vj. 1.607,3 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 173,0 Mio € (Vj. 170,7 Mio €) wirkten sich wertmindernd auf die immateriellen Vermögenswerte aus.

Der Erwerb der Tyre and Auto Pty Ltd, Melbourne, Australien, trug mit 226,6 Mio € zu einem Anstieg der operativen Aktiva der Division Reifen bei.

Aus dem Verkauf einer Gesellschaft resultierte in den Divisionen Interior und Powertrain eine Verringerung der operativen Aktiva um insgesamt 17,8 Mio €.

Konzernbilanz

Aktiva in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Goodwill	7.233,4	7.010,1
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.566,3	1.607,3
Sachanlagen	12.375,5	11.202,1
Anteile an nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	644,9	414,8
Langfristige übrige Vermögenswerte	1.838,6	1.804,1
Langfristige Vermögenswerte	23.658,7	22.038,4
Vorräte	4.521,1	4.128,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.631,9	7.669,3
Kurzfristige übrige Vermögenswerte	1.872,3	1.723,1
Flüssige Mittel	2.761,4	1.881,5
Kurzfristige Vermögenswerte	16.786,7	15.402,1
Bilanzsumme	40.445,4	37.440,5
Passiva in Mio €	31.12.2018	31.12.2017
Eigenkapital	18.333,3	16.290,3
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	6.398,2	6.961,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.293,0	6.798,5
Kurzfristige sonstige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	8.420,9	7.390,2
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	15.713,9	14.188,7
Bilanzsumme	40.445,4	37.440,5
Netto-Finanzschulden	1.661,3	2.047,6
Gearing Ratio in %	9,1	12,6

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

Während im Vorjahr Wechselkurseffekte den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Konzerns um 900,7 Mio € verminderten, wirkten sie sich im Berichtsjahr mit 61,7 Mio € erhöhend aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 1.468,1 Mio € auf 23.640,5 Mio € (Vj. 22.172,4 Mio €).

Überleitung zu operativen Aktiva 2018

Mio €	Chassis & Safety	Powertrain	Interior	Reifen	ContiTech	Sonstiges/ Konsolidierung	Continental- Konzern
Summe Aktiva/Bilanzsumme	7.668,6	5.797,3	8.313,9	9.083,9	4.412,5	5.169,2	40.445,4
Flüssige Mittel	—	—	—	—	—	2.761,4	2.761,4
Kurz- und langfristige derivative Finanzinstrumente, verzinsliche Anlagen	—	—	—	—	—	184,2	184,2
Andere finanzielle Vermögenswerte	9,9	20,4	14,5	20,1	5,9	4,1	74,9
Abzüglich finanzieller Vermögenswerte	9,9	20,4	14,5	20,1	5,9	2.949,7	3.020,5
Abzüglich sonstiger nicht operativer Vermögenswerte	-41,4	-53,6	-90,0	-25,8	14,8	470,5	274,5
Aktive latente Steuern	—	—	—	—	—	1.464,4	1.464,4
Ertragsteuerforderungen	—	—	—	—	—	208,2	208,2
Abzüglich Ertragsteuervermögen	—	—	—	—	—	1.672,6	1.672,6
Segmentvermögen	7.700,1	5.830,5	8.389,4	9.089,6	4.391,8	76,4	35.477,8
Summe Verbindlichkeiten und Rückstellungen	3.856,1	3.131,0	3.283,8	3.433,9	1.822,3	6.585,0	22.112,1
Kurz- und langfristige Finanzschulden	—	—	—	—	—	4.606,9	4.606,9
Zins- und andere finanzielle Verbindlichkeiten	—	—	—	—	—	75,8	75,8
Abzüglich finanzieller Verbindlichkeiten	—	—	—	—	—	4.682,7	4.682,7
Passive latente Steuern	—	—	—	—	—	315,7	315,7
Ertragsteuerverbindlichkeiten	—	—	—	—	—	750,7	750,7
Abzüglich Ertragsteuerverpflichtungen	—	—	—	—	—	1.066,4	1.066,4
Abzüglich sonstiger nicht operativer Verbindlichkeiten	1.146,5	858,2	682,5	779,6	551,4	620,7	4.638,9
Segmentschulden	2.709,6	2.272,8	2.601,3	2.654,3	1.270,9	215,2	11.724,1
Operative Aktiva	4.990,5	3.557,7	5.788,1	6.435,3	3.120,9	-138,8	23.753,7

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

Automotive Group

Automotive Group in Mio €	2018	2017	Δ in %
Umsatz	26.855,8	26.565,4	1,1
EBITDA	3.177,1	3.296,4	-3,6
in % vom Umsatz	11,8	12,4	
EBIT	1.890,4	2.086,8	-9,4
in % vom Umsatz	7,0	7,9	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	2.760,5	2.675,5	3,2
in % vom Umsatz	10,3	10,1	
Abschreibungen ¹	1.286,7	1.209,6	6,4
davon Wertminderungen ²	19,2	37,3	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	14.336,3	13.187,2	8,7
Operative Aktiva (Durchschnitt)	14.095,6	12.874,1	9,5
Kapitalrendite (ROCE)	13,4	16,2	
Investitionen ³	2.019,1	1.789,5	12,8
in % vom Umsatz	7,5	6,7	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	140.016	134.286	4,3
Umsatz bereinigt ⁵	26.840,7	26.546,3	1,1
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	1.886,3	2.180,7	-13,5
in % des bereinigten Umsatzes	7,0	8,2	

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** (21 % 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** (22 % des Konzernumsatzes) ist auf das Informationsmanagement spezialisiert. Sie entwickelt und produziert Informations-, Kommunikations- und Vernetzungslösungen sowie Services für Pkw und Nutzfahrzeuge.

Die insgesamt 13 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 ca. 44 % des Einkaufsvolumens für Produktionsmaterial ausmachen.

Entwicklung der Division Chassis & Safety

- › Umsatzrückgang um 1,8 %
- › Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 0,5 %
- › Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 12,6 %

Absatz

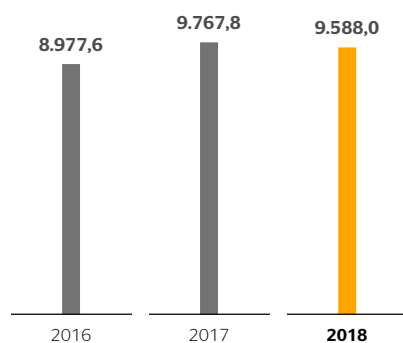
Im Geschäftsbereich Vehicle Dynamics verringerte sich das Absatzvolumen von elektronischen Bremssystemen im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 1,8 %. Die Verkaufszahlen von Bremskraftverstärkern im Geschäftsbereich Hydraulic Brake Systems verringerten sich um 2,2 % gegenüber dem Vorjahresniveau. Der Absatz der Bremsättel mit integrierter elektrischer Parkbremse erhöhte sich um 17 % gegenüber dem Vorjahr und überkompensierte damit den Rückgang der Verkaufszahlen von konventionellen Bremsätteln, die um 13 % unter dem Vorjahresniveau lagen. Im Geschäftsbereich Passive Safety & Sensorics sank der Absatz bei Airbagsteuergeräten um 4 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Die Verkaufszahlen von Fahrerassistenzsystemen erhöhten sich um 31 %.

Umsatzrückgang um 1,8 %; Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 0,5 %

2018 reduzierte sich der Umsatz der Division Chassis & Safety im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 1,8 % auf 9.588,0 Mio € (Vj. 9.767,8 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 0,5 %.

Umsatz

Mio €



Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 12,6 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division Chassis & Safety verringerte sich im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 113,2 Mio € bzw. 12,6 % auf 784,9 Mio € (Vj. 898,1 Mio €) und entspricht 8,2 % (Vj. 9,2 %) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnisrückgang (EBIT) um 12,8 %

Die Division Chassis & Safety verzeichnete 2018 einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 115,2 Mio € bzw. 12,8 % auf 782,5 Mio € (Vj. 897,7 Mio €). Die Umsatzrendite verringerte sich auf 8,2 % (Vj. 9,2 %).

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 16,0 % (Vj. 19,9 %).

Sondereffekte 2018

Aus Wertminderungen auf Sachanlagen in der Division Chassis & Safety entstand ein Aufwand in Höhe von 1,5 Mio €.

Außerdem ergab sich ein Ertrag aus Anteilsverkäufen von zwei Gesellschaften in Höhe von 3,0 Mio €.

Im Rahmen der Verselbstständigung der Division Powertrain ergab sich ein Aufwand in Höhe von 4,3 Mio €.

Für die Division Chassis & Safety beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2018 insgesamt 2,8 Mio €.

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 ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2017 in Höhe von insgesamt 0,4 Mio €.

Beschaffung

Der Beschaffungsmarkt für Chassis & Safety entwickelte sich im Jahr 2018 stabil. Die Versorgung war zu jeder Zeit sichergestellt. Marktbedingte Versorgungsengpässe bei diskreten und passiven Elektronikkomponenten führten jedoch zu einem erheblichen Mehraufwand zur Sicherstellung der Lieferfähigkeit. Im Rohstoffsektor kam es im ersten Halbjahr bedingt durch eine weltweit starke Nachfrage sowie Zollbeschränkungen für Aluminium- und Stahlimporte zu Preiserhöhungen. Der Trend wurde durch drohende US-Sanktionen gegenüber Russland verschärft. Im vierten Quartal 2018 resultierte eine Abkühlung der Nachfrage in China in einer Trendwende der Preisentwicklung für die meisten Rohstoffe.

Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 109,4 Mio € bzw. 12,0 % auf 1.023,2 Mio € (Vj. 913,8 Mio €) und lagen damit bei 10,7 % vom Umsatz (Vj. 9,4 %).

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2017 um 26,9 Mio € auf 430,8 Mio € (Vj. 403,9 Mio €) und betragen 4,5 % vom Umsatz (Vj. 4,1 %). Darin enthalten sind 2018 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 1,5 Mio € (Vj. 0,5 Mio €).

Chassis & Safety in Mio €	2018	2017	Δ in %
Umsatz	9.588,0	9.767,8	-1,8
EBITDA	1.213,3	1.301,6	-6,8
in % vom Umsatz	12,7	13,3	
EBIT	782,5	897,7	-12,8
in % vom Umsatz	8,2	9,2	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	1.023,2	913,8	12,0
in % vom Umsatz	10,7	9,4	
Abschreibungen ¹	430,8	403,9	6,7
davon Wertminderungen ²	1,5	0,5	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	4.990,5	4.545,6	9,8
Operative Aktiva (Durchschnitt)	4.887,1	4.519,6	8,1
Kapitalrendite (ROCE)	16,0	19,9	
Investitionen ³	749,7	682,5	9,8
in % vom Umsatz	7,8	7,0	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	49.509	47.788	3,6
Umsatz bereinigt ⁵	9.586,6	9.767,8	-1,9
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	784,9	898,1	-12,6
in % des bereinigten Umsatzes	8,2	9,2	

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 2018 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 444,9 Mio € auf 4.990,5 Mio € (Vj. 4.545,6 Mio €).

Das Working Capital verringerte sich um 24,8 Mio € auf 581,7 Mio € (Vj. 606,5 Mio €). Diese Veränderung resultierte im Wesentlichen aus dem Rückgang der operativen Forderungen um 132,5 Mio € auf 1.576,6 Mio € (Vj. 1.709,1 Mio €) sowie aus der Erhöhung der operativen Verbindlichkeiten um 0,7 Mio € auf 1.609,1 Mio € (Vj. 1.608,4 Mio €). Gegenläufig wirkte im Vorratsbereich ein Bestandsaufbau von 108,4 Mio € auf 614,2 Mio € (Vj. 505,8 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 5.267,6 Mio € (Vj. 4.911,5 Mio €) auf und lagen damit um 356,1 Mio € über dem Vorjahreswert. Der Goodwill erhöhte sich um 13,3 Mio € auf 2.644,0 Mio € (Vj. 2.630,7 Mio €). Die Erhöhung resultierte mit einem Anteil von 3,2 Mio € aus einem Share Deal. Gegenläufig wirkten Wechselkurseffekte in Höhe von 10,1 Mio €. Das Sachanlagevermögen stieg im Rahmen der Investitionstätigkeiten um 333,5 Mio € auf 2.413,3 Mio € (Vj. 2.079,8 Mio €). Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 5,0 Mio € auf 77,2 Mio € (Vj. 82,2 Mio €).

Die operativen Aktiva in der Division Chassis & Safety stiegen im Rahmen eines Share Deal um 5,2 Mio € und durch die Auflösung einer Kaufpreisverbindlichkeit um 6,3 Mio €.

Während im Vorjahr Wechselkurseffekte den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division Chassis & Safety um 122,2 Mio € verminderten, wirkten sie sich 2018 mit 30,3 Mio € erhöhend aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva der Division Chassis & Safety erhöhten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2017 um 367,5 Mio € auf 4.887,1 Mio € (Vj. 4.519,6 Mio €).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang der Division Chassis & Safety erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 67,2 Mio € auf 749,7 Mio € (Vj. 682,5 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 7,8 % (Vj. 7,0 %).

Neben dem Ausbau von Fertigungskapazitäten in Europa wurden die Produktionsanlagen in Asien sowie in Nordamerika 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 1.721 Beschäftigte auf 49.509 (Vj. 47.788). Dies resultiert aus der Anpassung an gestiegene Absatzvolumina im Geschäftsbereich Advanced Driver Assistance Systems sowie aus dem kontinuierlichen Ausbau des Forschungs- und Entwicklungsbereichs.

Entwicklung der Division Powertrain

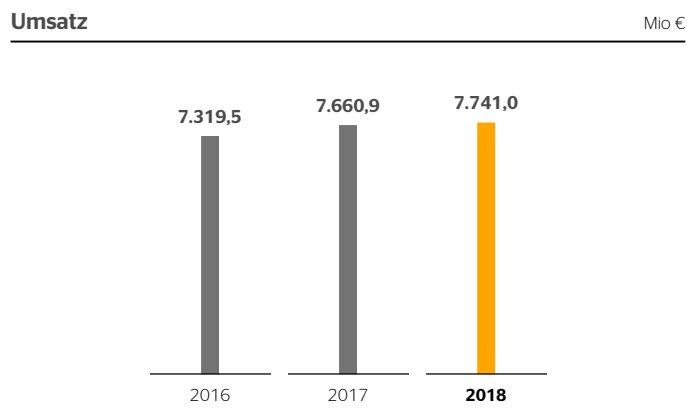
- › **Umsatzanstieg um 1,0%**
- › **Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 2,9%**
- › **Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 56,9%**

Absatz

Im Geschäftsbereich Engine Systems stieg im Geschäftsjahr 2018 das Absatzvolumen von Motorsteuergeräten, Injektoren, Pumpen und Turboladern. Der Geschäftsbereich Sensors & Actuators befindet sich weiterhin auf Wachstumskurs. Begünstigt durch die Abgasgesetzgebung erhöhten sich insbesondere die Verkaufszahlen von Abgassensoren. Im Geschäftsbereich Hybrid Electric Vehicle lief der Absatz von 48-Volt-Antriebssystemen an. Das Absatzvolumen von Leistungselektronik lag über dem Vorjahr, während das der Batterie- und Bordnetzsysteme unter dem Vorjahr lag. Die Verkaufszahlen des Geschäftsbereichs Transmission lagen leicht unter dem Vorjahresniveau. Im Geschäftsbereich Fuel & Exhaust Management erhöhte sich das Absatzvolumen von elektronischen Steuerungen für Kraftstofffördereinheiten, Katalysatoren und SCR-Systemen gegenüber dem Vorjahr, während der Absatz von Kraftstofffördereinheiten leicht unter dem Vorjahr lag.

Umsatzanstieg um 1,0%; Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 2,9%

2018 erhöhte sich der Umsatz der Division Powertrain im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 1,0% auf 7.741,0 Mio € (Vj. 7.660,9 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 2,9%.



Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 56,9%

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division Powertrain verringerte sich im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 267,6 Mio € bzw. 56,9% auf 202,3 Mio € (Vj. 469,9 Mio €) und entspricht 2,6% (Vj. 6,1%) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnisrückgang (EBIT) um 72,8%

Die Division Powertrain verzeichnete 2018 einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 320,1 Mio € bzw. 72,8% auf 119,8 Mio € (Vj. 439,9 Mio €). Die Umsatzrendite reduzierte sich auf 1,5% (Vj. 5,7%).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 11,4 Mio € (Vj. 11,9 Mio €).

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 3,3% (Vj. 13,2%).

Sondereffekte 2018

In der Division Powertrain ergab sich ein Restrukturierungsaufwand für den Standort Roding, Deutschland, in Höhe von 14,2 Mio €. Darin enthalten sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 3,3 Mio €.

Des Weiteren ergab sich für den Standort Gifhorn, Deutschland, ein Restrukturierungsaufwand in Höhe von 8,6 Mio €.

Aus Wertminderungen und einer Wertaufholung auf Sachanlagen entstand ein Aufwand in Höhe von insgesamt 16,0 Mio €.

Im Rahmen der Verselbstständigung ergab sich ein Aufwand in Höhe von 32,3 Mio €.

Für die Division Powertrain beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2018 insgesamt 71,1 Mio €.

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 ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2017 in Höhe von insgesamt 18,1 Mio €.

Beschaffung

Der Beschaffungsmarkt war im Jahr 2018 durch eine angespannte Versorgungslage gekennzeichnet. Aufgrund der hohen marktbedingten Nachfrage nach Komponenten, insbesondere für Benzinmotoren, und des damit verbundenen Mehrbedarfs an Stahl-Langprodukten kam es zu längeren Lieferzeiten in der Stahlindustrie. Die durchschnittlichen Preise der in US-Dollar gehandelten Edel- und Industriemetalle lagen etwas über dem Vorjahr. Trotz gegebener Engpässe im Halbleitermarkt war die Versorgung abgesichert. Am Ende des Jahres konnte eine erste Entspannung der Rohstoffpreise beobachtet werden. 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 26,4 Mio € bzw. 3,8% auf 672,6 Mio € (Vj. 699,0 Mio €) und lagen damit bei 8,7% vom Umsatz (Vj. 9,1%).

Powertrain in Mio €	2018	2017	Δ in %
Umsatz	7.741,0	7.660,9	1,0
EBITDA	574,6	854,8	-32,8
in % vom Umsatz	7,4	11,2	
EBIT	119,8	439,9	-72,8
in % vom Umsatz	1,5	5,7	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	672,6	699,0	-3,8
in % vom Umsatz	8,7	9,1	
Abschreibungen ¹	454,8	414,9	9,6
davon Wertminderungen ²	19,3	18,6	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	3.557,7	3.400,8	4,6
Operative Aktiva (Durchschnitt)	3.582,2	3.325,6	7,7
Kapitalrendite (ROCE)	3,3	13,2	
Investitionen ³	691,0	653,7	5,7
in % vom Umsatz	8,9	8,5	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	42.601	40.492	5,2
Umsatz bereinigt ⁵	7.741,0	7.660,9	1,0
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	202,3	469,9	-56,9
in % des bereinigten Umsatzes	2,6	6,1	

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 2017 um 39,9 Mio € auf 454,8 Mio € (Vj. 414,9 Mio €) und betragen 5,9 % vom Umsatz (Vj. 5,4 %). Darin enthalten sind im Jahr 2018 Wertminderungen in Höhe von insgesamt 19,3 Mio € (Vj. 18,6 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva der Division Powertrain erhöhten sich zum 31. Dezember 2018 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 156,9 Mio € auf 3.557,7 Mio € (Vj. 3.400,8 Mio €).

Das Working Capital reduzierte sich um 4,1 Mio € auf 368,5 Mio € (Vj. 372,6 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsaufbau von 105,0 Mio € auf 575,4 Mio € (Vj. 470,4 Mio €). Die operativen Forderungen erhöhten sich zum Stichtag um 18,5 Mio € auf 1.373,8 Mio € (Vj. 1.355,3 Mio €). Der Gesamtbestand der operativen Verbindlichkeiten stieg um 127,6 Mio € auf 1.580,7 Mio € (Vj. 1.453,1 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 3.736,9 Mio € (Vj. 3.454,6 Mio €) auf und lagen damit um 282,3 Mio € über dem Vorjahreswert. Der Goodwill erhöhte sich aufgrund von Wechselkurseffekten um 7,5 Mio € auf 993,8 Mio € (Vj. 986,3 Mio €). Das Sachanlagevermögen lag mit 2.456,1 Mio € um 267,3 Mio € über dem Vorjahresniveau von 2.188,8 Mio €. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich um 13,7 Mio € auf 191,7 Mio € (Vj. 178,0 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe

von 11,4 Mio € (Vj. 11,9 Mio €) wirkten sich wertmindernd auf die immateriellen Vermögenswerte aus.

Während im Vorjahr Wechselkurseffekte den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division Powertrain um 97,6 Mio € verminderten, wirkten sie sich 2018 mit 19,0 Mio € erhöhend aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva der Division Powertrain erhöhten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2017 um 256,6 Mio € auf 3.582,2 Mio € (Vj. 3.325,6 Mio €).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang der Division Powertrain erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 37,3 Mio € auf 691,0 Mio € (Vj. 653,7 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 8,9 % (Vj. 8,5 %).

In der Division Powertrain wurden die Fertigungskapazitäten an den deutschen Standorten, in China, Tschechien, in den USA sowie in 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 2.109 auf 42.601 Personen (Vj. 40.492). Dies resultierte aus der Anpassung an gestiegene Absatzvolumina sowie aus dem Ausbau im Bereich Forschung und Entwicklung.

Entwicklung der Division Interior

- › **Umsatzanstieg um 4,3 %**
- › **Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 6,3 %**
- › **Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 10,6 %**

Absatz

Das Absatzvolumen im Geschäftsbereich Body & Security lag im Geschäftsjahr 2018 leicht unterhalb des Vorjahresniveaus. In Europa wurde ein leichtes Wachstum verzeichnet. Die rückläufige Entwicklung in den Regionen Nordamerika und Asien konnte dadurch nicht vollständig ausgeglichen werden. Die Verkaufszahlen des Geschäftsbereichs Infotainment & Connectivity überstiegen deutlich den Vorjahresvergleichswert. Die Bereiche Multimedia und Connectivity verzeichneten einen deutlichen Anstieg, während sich der Bereich Audio etwas schwächer als 2017 zeigte. Der Absatz des Geschäftsbereichs Commercial Vehicles & Aftermarket lag insgesamt über dem Vorjahresniveau. Dies ist maßgeblich auf die steigende Nachfrage im Ersatzteil- und Aftermarket-Geschäft zurückzuführen. Der Absatz im Bereich Nutzfahrzeuge war dagegen leicht rückläufig. Im Geschäftsbereich Instrumentation & Driver HMI lag der Absatz im Jahr 2018 über dem des Vorjahreszeitraums. Steigerungen wurden vor allem mit europäischen und chinesischen Automobilherstellern, insbesondere bei Instrument Cluster und Display-Lösungen erzielt.

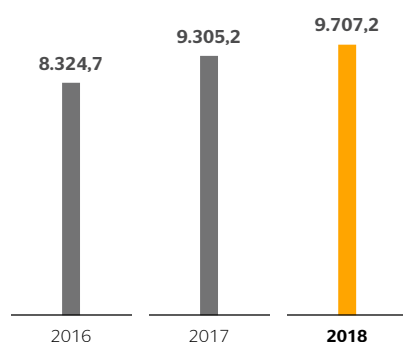
Umsatzanstieg um 4,3 %;

Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 6,3 %

2018 erhöhte sich der Umsatz der Division Interior im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 4,3 % auf 9.707,2 Mio € (Vj. 9.305,2 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 6,3 %.

Umsatz

Mio €



Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 10,6 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division Interior erhöhte sich im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 86,4 Mio € bzw. 10,6 % auf 899,1 Mio € (Vj. 812,7 Mio €) und entspricht 9,3 % (Vj. 8,8 %) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 31,9 %

Die Division Interior verzeichnete 2018 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 238,9 Mio € bzw. 31,9 % auf 988,1 Mio € (Vj. 749,2 Mio €). Die Umsatzrendite erhöhte sich auf 10,2 % (Vj. 8,1 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 51,1 Mio € (Vj. 46,1 Mio €).

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 17,6 % (Vj. 14,9 %).

Sondereffekte 2018

Nach erfolgreichem Abschluss aller Verhandlungen und Erteilung der notwendigen Fusionskontrollfreigaben nahm die OSRAM CONTINENTAL GmbH, München, Deutschland, am 2. Juli 2018 weltweit den Betrieb auf. Aus der Einbringung von Netto-Vermögen inklusive immaterieller Vermögenswerte ergab sich in der Division Interior ein Ertrag in Höhe von 183,7 Mio €.

Des Weiteren entstand ein Aufwand aus dem Verkauf einer Gesellschaft in Höhe von 28,9 Mio €.

Aus Wertminderungen auf Sachanlagen resultierte ein Aufwand in Höhe von 1,2 Mio €.

Die Auflösung nicht mehr benötigter Restrukturierungsrückstellungen führte zu einem Ertrag in Höhe von insgesamt 3,0 Mio €. Darin enthalten ist eine Wertaufholung auf Sachanlagen in Höhe von 2,8 Mio €.

Darüber hinaus führte ein Asset Deal zu einem Ertrag in Höhe von 2,9 Mio €.

Im Rahmen der Verselbstständigung der Division Powertrain ergab sich ein Aufwand in Höhe von 4,3 Mio €.

Für die Division Interior beträgt die Entlastung durch Sondereffekte im Jahr 2018 insgesamt 155,2 Mio €.

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 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 entstand 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 ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2017 in Höhe von insgesamt 15,7 Mio €.

Interior in Mio €	2018	2017	Δ in %
Umsatz	9.707,2	9.305,2	4,3
EBITDA	1.389,2	1.140,0	21,9
in % vom Umsatz	14,3	12,3	
EBIT	988,1	749,2	31,9
in % vom Umsatz	10,2	8,1	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	1.064,7	1.062,7	0,2
in % vom Umsatz	11,0	11,4	
Abschreibungen ¹	401,1	390,8	2,6
davon Wertminderungen ²	-1,6	18,2	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	5.788,1	5.240,8	10,4
Operative Aktiva (Durchschnitt)	5.626,3	5.028,9	11,9
Kapitalrendite (ROCE)	17,6	14,9	
Investitionen ³	578,4	453,3	27,6
in % vom Umsatz	6,0	4,9	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	47.906	46.006	4,1
Umsatz bereinigt ⁵	9.693,3	9.286,1	4,4
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	899,1	812,7	10,6
in % des bereinigten Umsatzes	9,3	8,8	

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 2018 war für die Division Interior durch Versorgungsprobleme aufgrund der Allokation auf dem Halbleitermarkt geprägt. Der Bedarf an Passiven und Diskreten Bausteinen konnte nur mit großem Aufwand und hohen Kosten in der Lieferkette gedeckt werden. Bandstillstände aufgrund von Komponentenengpässen konnten erfolgreich vermieden werden. 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. Das Qualitätsniveau für Kaufteile konnte in Summe weiter verbessert werden.

Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 2,0 Mio € bzw. 0,2 % auf 1.064,7 Mio € (Vj. 1.062,7 Mio €) und lagen damit bei 11,0 % vom Umsatz (Vj. 11,4 %).

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2017 um 10,3 Mio € auf 401,1 Mio € (Vj. 390,8 Mio €) und betrugen 4,1 % vom Umsatz (Vj. 4,2 %). Darin enthalten sind im Jahr 2018 Wertaufholungen in Höhe von insgesamt 1,6 Mio € (Vj. Wertminderungen 18,2 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva der Division Interior erhöhten sich zum 31. Dezember 2018 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 547,3 Mio € auf 5.788,1 Mio € (Vj. 5.240,8 Mio €).

Das Working Capital reduzierte sich um 85,9 Mio € auf 693,0 Mio € (Vj. 778,9 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsaufbau von 58,6 Mio € auf 882,3 Mio € (Vj. 823,7 Mio €). Die operativen Forderungen verringerten sich zum Stichtag um 8,2 Mio € auf 1.587,7 Mio € (Vj. 1.595,9 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten stiegen um 136,3 Mio € auf 1.777,0 Mio € (Vj. 1.640,7 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 5.705,0 Mio € (Vj. 5.076,4 Mio €) auf und lagen damit um 628,6 Mio € über dem Vorjahreswert. Der Goodwill erhöhte sich aufgrund von Wechselkurseffekten um 8,3 Mio € auf 2.709,7 Mio € (Vj. 2.701,4 Mio €). Das Sachanlagevermögen lag mit 1.782,1 Mio € um 263,1 Mio € über dem Vorjahresniveau von 1.519,0 Mio €. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich um 11,4 Mio € auf 696,2 Mio € (Vj. 684,8 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 51,1 Mio € (Vj. 46,1 Mio €) wirkten sich wertmindernd auf die immateriellen Vermögenswerte aus.

Insgesamt führte ein Asset Deal mit 3,9 Mio € zu einem Anstieg der operativen Aktiva in der Division Interior.

Aus dem Verkauf einer Gesellschaft resultierte in der Division Interior eine Verringerung der operativen Aktiva um insgesamt 17,6 Mio €.

Während im Vorjahr Wechselkurseffekte den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division Interior um 131,8 Mio € verminderten, wirkten sie sich im Berichtsjahr mit 13,0 Mio € erhöhend aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva der Division Interior stiegen gegenüber dem Geschäftsjahr 2017 um 597,4 Mio € auf 5.626,3 Mio € (Vj. 5.028,9 Mio €).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang der Division Interior erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 125,1 Mio € auf 578,4 Mio € (Vj. 453,3 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 6,0 % (Vj. 4,9 %).

Neben dem Ausbau der Produktionskapazitäten an den deutschen Standorten wurde in China, Rumänien, Tschechien, Mexiko 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 1.900 auf 47.906 Personen (Vj. 46.006). Der Personalaufbau ist auf den kontinuierlichen Ausbau im Bereich Forschung und Entwicklung sowie auf die Anpassung an gestiegene Volumina zurückzuführen.

Rubber Group

Rubber Group in Mio €	2018	2017	Δ in %
Umsatz	17.603,1	17.494,7	0,6
EBITDA	3.196,6	3.499,6	-8,7
in % vom Umsatz	18,2	20,0	
EBIT	2.278,3	2.593,5	-12,2
in % vom Umsatz	12,9	14,8	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	448,5	428,2	4,7
in % vom Umsatz	2,5	2,4	
Abschreibungen ¹	918,3	906,1	1,3
davon Wertminderungen ²	1,5	2,9	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	9.556,2	9.073,6	5,3
Operative Aktiva (Durchschnitt)	9.618,1	9.325,1	3,1
Kapitalrendite (ROCE)	23,7	27,8	
Investitionen ³	1.087,3	1.060,2	2,6
in % vom Umsatz	6,2	6,1	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	102.763	100.749	2,0
Umsatz bereinigt ⁵	17.463,0	17.482,7	-0,1
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	2.372,8	2.686,6	-11,7
in % des bereinigten Umsatzes	13,6	15,4	

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.

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 zukunftssträchtige Industrien.

Im Berichtsjahr erzielten die insgesamt 13 Geschäftsbereiche 40 % des Konzernumsatzes.

Die Rubber Group war zur Jahresmitte 2018 mit deutlich erhöhten Preisen für Rohöl und für Butadien, ein Vormaterial für synthetische Kautschuke, konfrontiert. Engpässe im Bereich Chemikalien und hohe Einfuhrzölle auf Stahl in den USA führten zu zusätzlichen Preisanstiegen. Der Markt für Naturkautschuk entspannte sich hingegen im Vergleich zum Vorjahr.

Entwicklung der Division Reifen

- › **Umsatzanstieg um 0,2 %**
- › **Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 3,1 %**
- › **Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 11,5 %**

Absatz

Die Verkaufszahlen lagen im Jahr 2018 im Pkw-Erstausrüstungsgeschäft leicht unter und im Pkw-Reifenersatzgeschäft mit 1 % leicht über dem Vorjahresvergleichswert. Die Absatzzahlen im Nutzfahrzeugreifengeschäft lagen 5 % über dem Vorjahresniveau. Damit wurden 2018 erneut 155 Mio Reifen verkauft.

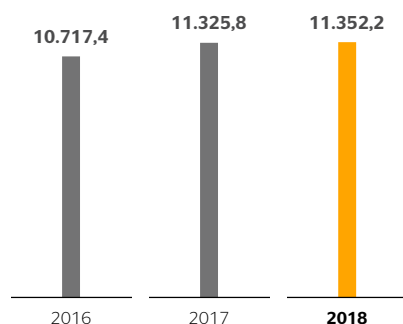
Umsatzanstieg um 0,2 %;

Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 3,1 %

2018 erhöhte sich der Umsatz der Division Reifen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 0,2 % auf 11.352,2 Mio € (Vj. 11.325,8 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 3,1 %.

Umsatz

Mio €



Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 11,5 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division Reifen verringerte sich im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 246,8 Mio € bzw. 11,5 % auf 1.900,0 Mio € (Vj. 2.146,8 Mio €) und entspricht 16,8 % (Vj. 19,0 %) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnismrückgang (EBIT) um 12,5 %

Die Division Reifen verzeichnete 2018 einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 269,2 Mio € bzw. 12,5 % auf 1.882,1 Mio € (Vj. 2.151,3 Mio €). Die Umsatzrendite verringerte sich auf 16,6 % (Vj. 19,0 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 19,3 Mio € (Vj. 19,5 Mio €).

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 29,1 % (Vj. 35,0 %).

Sondereffekte 2018

Für die Division Reifen beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2018 insgesamt 1,2 Mio €, welche aus einer Wertminderung auf Sachanlagen resultierte.

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 ein Aufwand in Höhe von insgesamt 0,5 Mio €.

Für die Division Reifen ergab sich eine Entlastung durch Sondereffekte im Jahr 2017 in Höhe von insgesamt 24,0 Mio €.

Beschaffung

Die Preise für wichtige Rohmaterialien stiegen ab Ende des ersten Quartals kontinuierlich an. Insbesondere die Preise von Vormaterialien wie Butadien und Rohöl waren aufgrund gestiegener Nachfrage, aber auch infolge von Spekulationen sehr volatil. Der Ölpreis erreichte zum Ende des dritten Quartals den höchsten Wert der letzten Jahre. Der Anstieg des Ölpreises führte folglich auch zu einem Preisanstieg bei weiteren ölabhängigen Vormaterialien, etwa bei Rußen. Im vierten Quartal 2018 notierten die Preise für Öl und Butadien wieder deutlich niedriger. Die Preise für Stahl und einige Textilien stiegen infolge der erhöhten Einfuhrzölle in den USA zum Jahresende deutlich an. Der Naturkautschukpreis hingegen zeigte im gesamten Jahresverlauf eine sinkende Tendenz. Im Durchschnitt lag das Gesamtjahr 2018 etwa auf dem Preisniveau des Vorjahres, allerdings ergab sich durch Währungseffekte und den zeitlichen Versatz zwischen Beschaffung, Lieferung und Einsatz eine leichte Kostenbelastung für die Division Reifen im Vorjahresvergleich.

Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 9,6 Mio € bzw. 3,3 % auf 299,4 Mio € (Vj. 289,8 Mio €) und lagen damit wie im Vorjahr bei 2,6 % vom Umsatz.

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2017 um 15,7 Mio € auf 613,1 Mio € (Vj. 597,4 Mio €) und betragen 5,4 % vom Umsatz (Vj. 5,3 %). Darin enthalten ist im Jahr 2018 eine Wertminderung in Höhe von insgesamt 1,2 Mio € (Vj. 0,5 Mio €).

Reifen in Mio €	2018	2017	Δ in %
Umsatz	11.352,2	11.325,8	0,2
EBITDA	2.495,2	2.748,7	-9,2
in % vom Umsatz	22,0	24,3	
EBIT	1.882,1	2.151,3	-12,5
in % vom Umsatz	16,6	19,0	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	299,4	289,8	3,3
in % vom Umsatz	2,6	2,6	
Abschreibungen ¹	613,1	597,4	2,6
davon Wertminderungen ²	1,2	0,5	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	6.435,3	5.995,7	7,3
Operative Aktiva (Durchschnitt)	6.471,2	6.143,0	5,3
Kapitalrendite (ROCE)	29,1	35,0	
Investitionen ³	837,1	847,0	-1,2
in % vom Umsatz	7,4	7,5	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	55.840	53.811	3,8
Umsatz bereinigt ⁵	11.304,9	11.325,8	-0,2
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	1.900,0	2.146,8	-11,5
in % des bereinigten Umsatzes	16,8	19,0	

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 2018 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 439,6 Mio € auf 6.435,3 Mio € (Vj. 5.995,7 Mio €).

Das Working Capital reduzierte sich um 33,6 Mio € auf 2.440,6 Mio € (Vj. 2.474,2 Mio €). Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf den Anstieg der operativen Verbindlichkeiten um 190,1 Mio € auf 1.487,3 Mio € (Vj. 1.297,2 Mio €) zurückzuführen. Gegenläufig wirkten der Bestandsaufbau im Vorratsbereich von 36,8 Mio € auf 1.645,0 Mio € (Vj. 1.608,2 Mio €) sowie die Erhöhung der operativen Forderungen um 119,7 Mio € auf 2.282,9 Mio € (Vj. 2.163,2 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 4.998,5 Mio € (Vj. 4.492,8 Mio €) auf und lagen damit um 505,7 Mio € über dem Vorjahreswert. Der Goodwill erhöhte sich um 187,0 Mio € auf 392,2 Mio € (Vj. 205,2 Mio €). Diese Erhöhung resultierte aus dem Erwerb von Tyre and Auto Pty Ltd, Melbourne, Australien, in Höhe von 180,5 Mio €, einem Share Deal mit 6,2 Mio € sowie aus Wechselkurseffekten in Höhe von 0,3 Mio €. Das Sachanlagevermögen erhöhte sich um 263,7 Mio € auf 4.287,1 Mio € (Vj. 4.023,4 Mio €). Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich um 16,6 Mio € auf 145,9 Mio € (Vj. 129,3 Mio €). Diese Erhöhung ist auf den Erwerb von Tyre and Auto Pty Ltd, Melbourne, Australien, mit einem Anteil von 45,0 Mio € sowie zwei Asset Deals mit einem Anteil von insgesamt 2,1 Mio € zurückzuführen. Gegenläufig wirkten Abschreibungen auf immaterielle

Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 19,3 Mio € (Vj. 19,5 Mio €).

Insgesamt führten der Erwerb von Tyre and Auto Pty Ltd, Melbourne, Australien, mit 226,6 Mio €, ein Share Deal mit 8,3 Mio €, zwei Asset Deals mit insgesamt 3,2 Mio € sowie die Auflösung einer Kaufpreisverbindlichkeit mit 0,4 Mio € zu einem Anstieg der operativen Aktiva in der Division Reifen.

Wechselkurseffekte wirkten sich im Geschäftsjahr mit 14,8 Mio € (Vj. 353,7 Mio €) vermindern auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division Reifen aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva der Division Reifen stiegen gegenüber dem Geschäftsjahr 2017 um 328,2 Mio € auf 6.471,2 Mio € (Vj. 6.143,0 Mio €).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang der Division Reifen verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 9,9 Mio € auf 837,1 Mio € (Vj. 847,0 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 7,4 % (Vj. 7,5 %).

In der Division Reifen wurden die Fertigungskapazitäten in Europa, Nordamerika sowie in Asien ausgebaut. Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf die Werkneubauten in Rayong, Thailand, und Clinton, USA. Darüber hinaus wurden die Fertigungskapazitäten der bestehenden Werke in Hefei, China; Sumter, USA; und Lousado, Portugal;

ausgebaut. Weiterhin wurden Maßnahmen zur Qualitätssicherung und Kostensenkung durchgeführt.

Mitarbeiter

Die Mitarbeiterzahl der Division Reifen erhöhte sich um 2.029 auf 55.840 Personen (Vj. 53.811). In den Produktionsgesellschaften führte die Anpassung an eine bedarfsgerechte Produktion in den

Werken Lousado, Portugal; Otrokovice, Tschechien; Púchov, Slowakei; Rayong, Thailand; sowie Sumter und Mount Vernon, USA; zu einem Anstieg der Beschäftigtenzahl. Des Weiteren ist die Erhöhung der Mitarbeiteranzahl im Bereich der Vertriebs- und Handelsgesellschaften insbesondere durch den Erwerb der Tyre and Auto Pty Ltd, Melbourne, Australien, und den Ausbau der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten weltweit zurückzuführen.

Entwicklung der Division ContiTech

- › **Umsatzanstieg um 1,6 %**
- › **Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 3,2 %**
- › **Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 12,4 %**

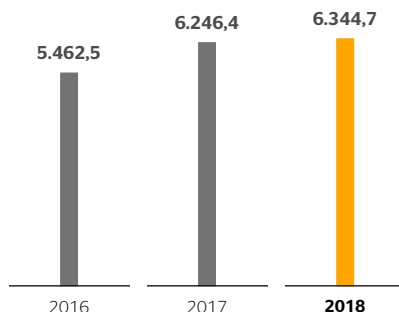
Umsatzanstieg um 1,6 %;

Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 3,2 %

2018 erhöhte sich der Umsatz der Division ContiTech im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 1,6 % auf 6.344,7 Mio € (Vj. 6.246,4 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 3,2 %. Starke Umsatzzuwächse wurden im Industriesektor, insbesondere in den Geschäftsbereichen Conveyor Belt Group und Industrial Fluid Solutions, verzeichnet. Darüber hinaus wurde der Vorjahresumsatz im Automobilersatzgeschäft übertroffen. In der Automobilerstausrüstung wurde das Umsatzniveau des Vorjahres erreicht.

Umsatz

Mio €



Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 12,4 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division ContiTech verringerte sich im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 67,0 Mio € bzw. 12,4 % auf 472,8 Mio € (Vj. 539,8 Mio €) und entspricht 7,6 % (Vj. 8,7 %) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnismrückgang (EBIT) um 10,4 %

Die Division ContiTech verzeichnete 2018 einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 46,0 Mio € bzw. 10,4 % auf 396,2 Mio € (Vj. 442,2 Mio €). Die Umsatzrendite verringerte sich auf 6,2 % (Vj. 7,1 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 91,2 Mio € (Vj. 93,2 Mio €).

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 12,6 % (Vj. 13,9 %).

Sondereffekte 2018

In der Division ContiTech ergab sich im Rahmen einer Restrukturierung aus einer Wertminderung auf Sachanlagen ein Aufwand in Höhe von 0,2 Mio €.

Es ergab sich ein Ertrag aus dem Verkauf einer Gesellschaft in Höhe von 0,4 Mio €.

Aus einer Wertminderung auf Sachanlagen resultierte ein Aufwand in Höhe von 0,1 Mio €.

Für die Division ContiTech beträgt die Entlastung durch Sondereffekte im Jahr 2018 insgesamt 0,1 Mio €.

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 €.

Es entstand ein Aufwand aus dem Abgang von Gesellschaften und Vermögenswerten in Höhe von insgesamt 1,6 Mio €.

Für die Division ContiTech ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2017 in Höhe von insgesamt 3,8 Mio €.

Beschaffung

Im Zuge der anziehenden Nachfrage auf den Rohstoffmärkten verzeichnete die Division ContiTech in einem sehr volatilen Umfeld steigende Preise für zahlreiche Rohmaterialien. Insbesondere die Preise für Ruße, ölabhängige Materialien und wichtige Chemikalien wiesen deutliche Erhöhungen gegenüber dem Vorjahr auf. Die Preise für Rohöl erreichten zum Ende des dritten Quartals 2018 den höchsten Wert seit Jahren. Insgesamt stiegen die Materialpreise im Jahresdurchschnitt gegenüber dem Vorjahr.

Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 10,7 Mio € bzw. 7,7 % auf 149,1 Mio € (Vj. 138,4 Mio €) und lagen damit bei 2,3 % (Vj. 2,2 %) vom Umsatz.

Abschreibungen

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2017 um 3,5 Mio € auf 305,2 Mio € (Vj. 308,7 Mio €) und betragen 4,8 % vom Umsatz (Vj. 4,9 %). Darin enthalten sind im Jahr 2018 Wertminderungen in Höhe von insgesamt 0,3 Mio € (Vj. 2,4 Mio €).

ContiTech in Mio €	2018	2017	Δ in %
Umsatz	6.344,7	6.246,4	1,6
EBITDA	701,4	750,9	-6,6
in % vom Umsatz	11,1	12,0	
EBIT	396,2	442,2	-10,4
in % vom Umsatz	6,2	7,1	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	149,1	138,4	7,7
in % vom Umsatz	2,3	2,2	
Abschreibungen ¹	305,2	308,7	-1,1
davon Wertminderungen ²	0,3	2,4	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	3.120,9	3.077,9	1,4
Operative Aktiva (Durchschnitt)	3.146,9	3.182,1	-1,1
Kapitalrendite (ROCE)	12,6	13,9	
Investitionen ³	250,2	213,2	17,4
in % vom Umsatz	3,9	3,4	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	46.923	46.938	0,0
Umsatz bereinigt ⁵	6.251,9	6.234,4	0,3
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	472,8	539,8	-12,4
in % des bereinigten Umsatzes	7,6	8,7	

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 ContiTech erhöhten sich zum 31. Dezember 2018 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 43,0 Mio € auf 3.120,9 Mio € (Vj. 3.077,9 Mio €).

Das Working Capital erhöhte sich um 37,0 Mio € auf 1.058,8 Mio € (Vj. 1.021,8 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsaufbau um 84,1 Mio € auf 804,2 Mio € (Vj. 720,1 Mio €). Die operativen Forderungen verringerten sich zum Stichtag um 26,5 Mio € auf 1.034,6 Mio € (Vj. 1.061,1 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten stiegen um 20,6 Mio € auf 780,0 Mio € (Vj. 759,4 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 2.393,3 Mio € (Vj. 2.439,3 Mio €) auf und verringerten sich damit um 46,0 Mio €. Der Goodwill erhöhte sich aufgrund von Wechselkurseffekten um 7,2 Mio € auf 493,7 Mio € (Vj. 486,5 Mio €). Das Sachanlagevermögen lag mit 1.419,1 Mio € um 30,5 Mio € über dem Vorjahresniveau von 1.388,6 Mio €. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 79,6 Mio € auf 453,2 Mio € (Vj. 532,8 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 91,2 Mio € (Vj. 93,2 Mio €) reduzierten den Wert der immateriellen Vermögenswerte.

Während im Vorjahr Wechselkurseffekte den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division ContiTech um 196,4 Mio € verminderten, wirkten sie sich im Berichtsjahr mit 15,1 Mio € erhöhend aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva der Division ContiTech verringerten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2017 um 35,2 Mio € auf 3.146,9 Mio € (Vj. 3.182,1 Mio €).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang der Division ContiTech erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 37,0 Mio € auf 250,2 Mio € (Vj. 213,2 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 3,9 % (Vj. 3,4 %).

In der Division ContiTech wurden die Produktionsanlagen an deutschen Standorten sowie in China, den USA, Ungarn, Mexiko und Rumänien aus- und aufgebaut. Es wurden insbesondere die Fertigungskapazitäten für die Geschäftsbereiche Mobile Fluid Systems, Benecke-Hornschuch Surface Group und Power Transmission Group erweitert. In allen Geschäftsbereichen wurde zudem in die Rationalisierung bestehender Produktionsabläufe investiert.

Mitarbeiter

Die Mitarbeiterzahl der Division ContiTech blieb mit 46.923 Personen (Vj. 46.938) nahezu konstant.

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 erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 2.231,6 Mio € auf 21.033,1 Mio € (Vj. 18.801,5 Mio €). Die Veränderung auf der Aktivseite ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Finanzanlagen um 2.459,0 Mio € und der flüssigen Mittel um 195,1 Mio €

zurückzuführen. Gegenläufig hierzu verminderten sich die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen um 454,8 Mio € auf 6.987,7 Mio € (Vj. 7.442,5 Mio €).

Das Finanzanlagevermögen erhöhte sich, hauptsächlich aufgrund der Gründung von Tochterunternehmen, im Rahmen der rechtlichen Verselbstständigung der Division Powertrain gegenüber der Vergleichsperiode um 2.459,0 Mio € auf 13.454,4 Mio € (Vj. 10.995,4 Mio €) und bildet nunmehr einen Anteil von 64,0 % an der Bilanzsumme (Vj. 58,5 %).

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten erhöhten sich um 14,2 Mio € auf 42,8 Mio € (Vj. 28,6 Mio €). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus den sonstigen Kostenabgrenzungen. Gegenläufig hierzu verminderten sich die für den syndizierten Kredit abgegrenzten Kosten infolge der linearen Auflösung über die Restlaufzeit des syndizierten Kredits um 1,2 Mio €.

Auf der Passivseite erhöhten sich die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen im Vergleich zum Vorjahr um 1.814,3 Mio € auf 11.022,4 Mio € (Vj. 9.208,1 Mio €). Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten stiegen um 81,8 Mio € auf 295,8 Mio € (Vj. 214,0 Mio €) sowie die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 35,4 Mio € auf 60,9 Mio € (Vj. 25,5 Mio €).

Vermögens- und Finanzlage der Continental AG	31.12.2018	31.12.2017
Aktiva in Mio €		
Immaterielle Vermögensgegenstände	19,1	26,4
Sachanlagen	22,2	6,8
Finanzanlagen	13.454,4	10.995,4
Anlagevermögen	13.495,7	11.028,6
Vorräte	0,0	0,0
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	7.042,3	7.487,1
Flüssige Mittel	452,3	257,2
Umlaufvermögen	7.494,6	7.744,3
Rechnungsabgrenzungsposten	42,8	28,6
Bilanzsumme	21.033,1	18.801,5
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	570,4	253,1
Jahresüberschuss	1.188,1	1.217,3
Eigenkapital	6.504,3	6.216,2
Rückstellungen	936,4	963,1
Verbindlichkeiten	13.591,9	11.622,2
Rechnungsabgrenzungsposten	0,5	–
Bilanzsumme	21.033,1	18.801,5
Gearing Ratio in %	94,8	65,1
Eigenkapitalquote in %	30,9	33,1

Die Anleihen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 39,7 Mio € auf 2.207,9 Mio € (Vj. 2.168,2 Mio €). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf die Begebungen von kurzfristig laufenden Commercial Paper mit einem Nominalwert von insgesamt 800,0 Mio € zurückzuführen. Gegenläufig hierzu führte die Rückzahlung der am 16. Juli 2018 fälligen 3,0%-Euro-Anleihe im Nominalwert von 750,0 Mio € zu einer Reduzierung des Buchwerts der Anleihen.

Die Rückstellungen verringerten sich um 26,7 Mio € auf 936,4 Mio € (Vj. 963,1 €), bedingt durch den Rückgang der Steuerrückstellungen um 72,6 Mio € auf 624,4 Mio € (Vj. 697,0 Mio €). Gegenläufig hierzu erhöhten sich die Pensionsrückstellungen um 35,3 Mio € auf 210,6 Mio € (Vj. 175,3 Mio €). Ebenso stiegen die sonstigen Rückstellungen um 10,6 Mio € auf 101,4 Mio € im Berichtsjahr.

Das Eigenkapital erhöhte sich von 6.216,2 Mio € im Vorjahr auf 6.504,3 Mio €. Die Minderung aufgrund der Dividendenzahlung für 2017 in Höhe von 900,0 Mio € wurde durch den im Geschäftsjahr 2018 erwirtschafteten Jahresüberschuss in Höhe von 1.188,1 Mio € ausgeglichen. Die Eigenkapitalquote hat sich durch die gestiegene Bilanzsumme von 33,1 % auf 30,9 % verringert.

Die Umsatzerlöse erhöhten sich um 22,7 Mio € auf 260,4 Mio € (Vj. 237,7 Mio €), im Wesentlichen bedingt durch den Anstieg der Umsatzerlöse aus Konzerndienstleistungen.

Das Beteiligungsergebnis verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 274,4 Mio € auf 1.462,7 Mio € (Vj. 1.737,1 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 644,9 Mio €, der Continental Automotive GmbH, Hannover, in Höhe von 471,3 Mio € und der UMG Beteiligungsgesellschaft mbH, Hannover in Höhe von 188,9 Mio € sowie der Formpolster GmbH, Hannover, in Höhe von 131,0 Mio €.

Das negative Zinsergebnis des Geschäftsjahres 2018 verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 20,1 Mio € auf 65,5 Mio € (Vj. 85,6 Mio €). Die Zinsaufwendungen reduzierten sich dabei um 10,2 Mio € auf 108,1 Mio € (Vj. 118,3 Mio €), vor allem durch die am 16. Juli 2018 erfolgte Rückzahlung der mit 3,0 % p.a. verzinsten Euro-Anleihe mit einem Nominalwert von 750,0 Mio €.

Die Zinserträge erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 9,9 Mio € auf 42,6 Mio € (Vj. 32,7 Mio €). Dabei resultierte der Anstieg aus Zinsen und ähnlichen Erträgen von übrigen Unternehmen in Höhe von 20,4 Mio €. Gegenläufig hierzu verringerten sich die Zinsen und ähnliche Erträge aus verbundenen Unternehmen um 10,5 Mio €.

Der Steuerertrag in Höhe von 0,2 Mio € (Vj. Steueraufwand in Höhe von 265,6 Mio €) resultiert im Wesentlichen aus Steuererstattungen und Auflösung von Rückstellungen für Vorjahre, insbesondere aufgrund eines im Geschäftsjahr beendeten Rechtsstreits. Der Ertrag wird in nahezu gleicher Höhe durch laufenden Aufwand in Deutschland und durch nicht anrechenbare ausländische Quellensteuer kompensiert.

Nach Berücksichtigung der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag weist die Continental AG einen Jahresüberschuss in Höhe von 1.188,1 Mio € (Vj. 1.217,3 Mio €) aus. Die Eigenkapitalrendite nach Steuern beträgt 18,3 % (Vj. 19,6 %).

Unter Berücksichtigung des Gewinnvortrags aus dem Vorjahr in Höhe von 570,4 Mio € ergibt sich ein Bilanzgewinn in Höhe von 1.758,5 Mio €. Aufsichtsrat und Vorstand werden der Hauptversammlung vorschlagen, die Auszahlung einer Dividende von 4,75 € je Stückaktie zu beschließen. Die Ausschüttungssumme beträgt somit bei 200.005.983 dividendenberechtigten Aktien 950.028.419,25 €. Der verbleibende Betrag soll auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Für das Geschäftsjahr 2019 erwarten wir stabile Erträge aus Ergebnisabführungen und Beteiligungserträgen der Tochtergesellschaften.

Geschäftsverlauf der Continental AG in Mio €	2018	2017
Umsatzerlöse	260,4	237,7
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	-252,9	-230,9
Bruttoergebnis vom Umsatz	7,5	6,8
Allgemeine Verwaltungskosten	-193,7	-182,3
Sonstige betriebliche Erträge	25,5	35,8
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-59,4	-39,2
Beteiligungsergebnis	1.462,7	1.737,1
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	11,6	10,3
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	-0,8	–
Zinsergebnis	-65,5	-85,6
Ergebnis der Geschäftstätigkeit	1.187,9	1.482,9
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0,2	-265,6
Jahresüberschuss	1.188,1	1.217,3
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	570,4	253,1
Bilanzgewinn	1.758,5	1.470,4

Sonstige Angaben

Abhängigkeitsbericht

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

Die Continental AG war im Geschäftsjahr 2018 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 2018 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 2018 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 dividendenberechtigt. 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 von der Continental AG im Jahr 2013 ausgegebene Anleihe mit einem Nominalbetrag von 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 Wertpapiererwerbs- und Übernahmegesetz (WpÜG) gemeinsam handelnde Per-

sonen 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 für Europa an der Marke Uniroyal in das Unternehmen eingebracht. Die MC Projects B.V. lizenziert diese Rechte an Continental. Nach den Vereinbarungen kann u. a. diese Lizenz außerordentlich gekündigt werden, wenn ein wesentlicher Reifenwettbewerber mehr als 50 % der Stimmrechte an Continental erwirbt. Darüber hinaus hat Michelin in diesem Fall das Recht, die Mehrheit an der MC Projects B.V. zu erwerben und die MC Projects B.V. zu veranlassen, ihre Minderheitsbeteiligung am Produktionsbetrieb der Continental Barum s.r.o. 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 22 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 im Internet [☑](#) in der Rubrik Unternehmen/Corporate Governance zugänglich.

Risiko- und Chancenbericht

Im Rahmen des Risiko- und Chancenmanagements wird die Gesamtsituation 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.

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).

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 21) beschrieben ist, sind Bestandteile des Governance-Systems. Dabei umfasst das Risikomanagementsystem auch das Risikofrüherkennungssystem nach § 91 Abs. 2 AktG.

Verantwortlich für das Governance-System, das 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.

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.

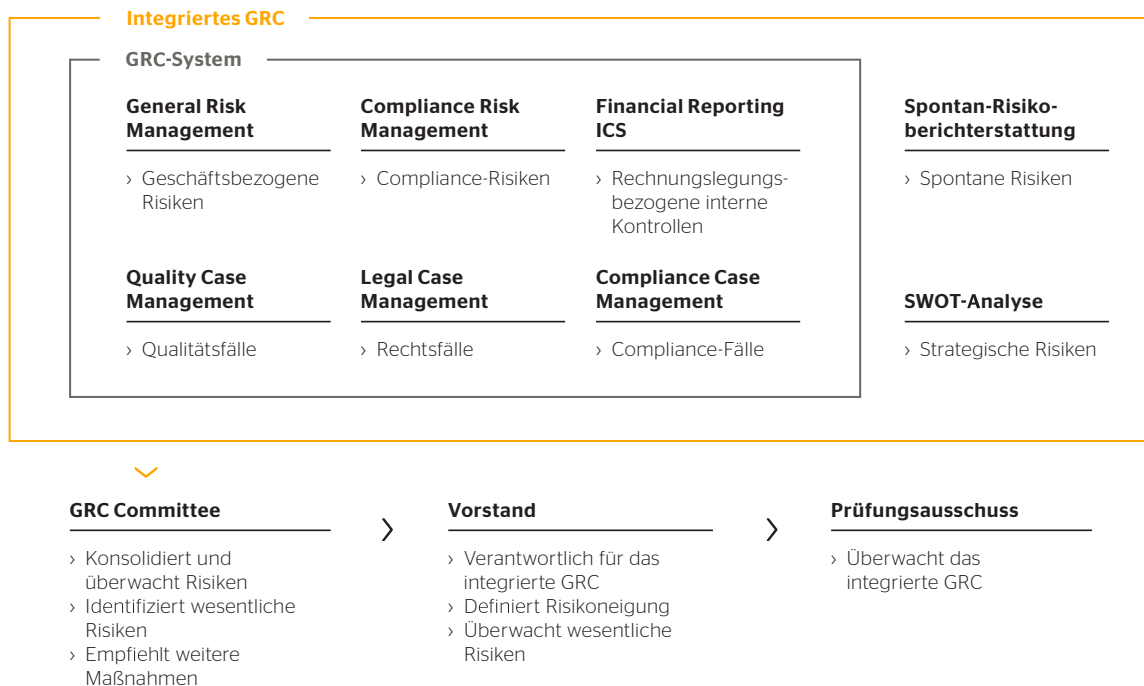
Im Rahmen unseres Chancenmanagements werten wir Markt- und Konjunkturanalysen sowie die Veränderung rechtlicher Vorschriften (z. B. hinsichtlich Verbrauchs-, Abgasnormen und Sicherheitsvorschriften) aus. Darüber hinaus befassen wir uns mit den entsprechenden Auswirkungen auf die Automobilbranche und 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 Risiko-berichterstattung 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 eingestufteten 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 Abschluss-erstellungprozess) 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 kartellrechts-

widrigem 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 Effektivität und Weiterentwicklung fortlaufend überwacht werden.

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 90 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 Verschuldungsgrenze 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 2018 von der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, in Höhe von 157,2 Mio € in Anspruch genommen.

Zum 31. Dezember 2018 lag die Kennzahl für die Verschuldung bei 0,19. 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 von 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 100 Mio € bis 200 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.

Aktuell entwickeln sich die Automobilmärkte in Europa und Nordamerika, aber auch in China deutlich schwächer als in der Vergangenheit, bei gleichzeitig steigender Volatilität und Ungewissheit. Sollte es sich hierbei um eine dauerhafte Marktschwäche handeln oder diese noch durch einen gesamtwirtschaftlichen Abschwung verstärkt werden, müsste Continental mit Umsatz- und Ertragseinbußen rechnen. Darüber hinaus wurden 2018 ca. 40 % 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.

Auf Basis einer Szenarioanalyse, die einen Volumenrückgang von 20 % im Geschäftsjahr 2019 unterstellt, rechnen wir unter Berücksichtigung von dadurch notwendigen Restrukturierungsmaßnahmen mit einer Verschlechterung der EBIT-Marge um etwa acht Prozentpunkte und der bereinigten EBIT-Marge um fünf bis sechs Prozentpunkte.

Continental ist in einer zyklischen Branche tätig.

Die weltweite Fahrzeugproduktion und damit auch der Verkauf an OEMs (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 Reduzie-

rung 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.

2018 erwirtschaftete Continental 49% des Gesamtumsatzes in Europa, 20% allein in Deutschland. Im Vergleich dazu wurden 25% des Gesamtumsatzes 2018 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. Zur Minimierung dieser Risiken strebt Continental deshalb eine Verbesserung der regionalen Umsatzverteilung, insbesondere durch den Ausbau des Umsatzes in Schwellenländern, vorrangig in Asien, an, wie sie im Rahmen der Konzernstrategie beschrieben ist. Aktuell zeigen jedoch sowohl die etablierten Märkte in Europa und Nordamerika als auch die Wachstumsmärkte, insbesondere in China, eine deutlich schwächere Entwicklung als in der Vergangenheit bei gleichzeitig steigender Volatilität und Ungewissheit, was die Planung und die Umsetzung entsprechender Maßnahmen zur Reduktion der regionalen Marktabhängigkeiten erschwert.

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 lösen einen Trend zu verbrauchsärmeren Fahrzeugen aus. 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 dem Risiko von zusätzlichen bzw. steigenden Zöllen ausgesetzt.

Aufgrund der aktuell weltweit verstärkten protektionistischen Tendenzen sowie der politischen Entwicklungen, wie dem Brexit, ist Continental dem Risiko von zusätzlichen bzw. steigenden Zöllen auf Automobile sowie Produkte, Komponenten und Rohmaterialien, die Continental liefert oder einkauft, ausgesetzt. Diese könnten zu einem Rückgang der Nachfrage nach Produkten von Continental bzw. zu Kostensteigerungen führen und damit eine negative Auswirkung auf die Geschäfts- und Ertragslage von Continental haben.

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 Synthesekautschukpreise abhängig. Die Preise für diese Rohmaterialien und Komponenten sind weltweit zum Teil erheblichen Schwankungen ausgesetzt. 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 2018 beliefen sich die Pensionsverpflichtungen auf 6.595,3 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, CTAs) ein. 2007 übernahm Continental in Verbindung mit der Übernahme der Siemens VDO zusätzliche CTAs. Zum 31. Dezember 2018 beliefen sich die Netto-Pensionsverpflichtungen von Continental (Anwartschaftsbarwerte abzüglich des Fondsvermögens zum Zeitwert) auf 3.866,8 Mio €.

Das extern investierte Fondsvermögen wird von extern gemanagten Fonds und Versicherungsgesellschaften verwaltet. Continental legt zwar die grundsätzlichen Vorgaben für die Anlagestrategien

dieser Fonds fest und berücksichtigt diese bei der Auswahl der externen Fondsmanager, hat jedoch keinen Einfluss auf deren Investitionsentscheidungen im Einzelnen. Die Mittel werden in verschiedenen Anlageklassen wie Aktien, festverzinslichen Wertpapieren, Immobilien und anderen Anlageinstrumenten investiert. Die Werte des extern investierten Fondsvermögens unterliegen Schwankungen an den Kapitalmärkten, auf die Continental keinen Einfluss hat. Ungünstige Kapitalmarktentwicklungen könnten bei diesen Pensionsverpflichtungen zu erheblichen Deckungsausfällen führen und die Netto-Pensionsverpflichtungen von Continental deutlich steigern.

Eine solche Steigerung der Netto-Pensionsverpflichtungen könnte die Finanzlage der Gesellschaft wegen des vermehrten zusätzlichen Mittelabflusses zur Finanzierung der Pensionsverpflichtungen beeinträchtigen. Zudem ist Continental Risiken im Zusammenhang mit der Lebenserwartung und den Zinsänderungen bei ihren Pensionsverpflichtungen ausgesetzt, da sich eine Zinssenkung negativ auf die im Rahmen dieser Pensionspläne bestehenden Verbindlichkeiten von Continental auswirken könnte. Ferner haben sich einige Tochtergesellschaften von Continental in den USA dazu verpflichtet, Beiträge zu den Gesundheitsvorsorgekosten ihrer ehemaligen 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 600 Mio € bis 700 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 könnte unter Umständen zu Umsatz- und Ergebnisausfällen führen. Außerdem könnten OEM-Kunden Schadenersatzforderungen stellen, auch wenn die Fehlerursache später behoben wird. Abgesehen davon könnte die Nichterfüllung von Qualitätsvorgaben die Marktakzeptanz der anderen Produkte von Continental und den Ruf der Gesellschaft in verschiedenen Marktsegmenten beeinträchtigen.

Die möglichen, quantifizierbaren Risiken aus Gewährleistungs- und Produkthaftungsansprüchen belaufen sich zum 31. Dezember 2018 unter Berücksichtigung bereits zurückgestellter Beträge auf 200 Mio € bis 300 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 durch Naturkatastrophen 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. Dementsprechend können solche Entwicklungen und Ereignisse Verzögerungen bei der Auslieferung oder Fertigstellung von Continental-Produkten oder -Projekten mit sich bringen und dazu führen, dass Continental Produkte oder Dienstleistungen zu höheren Kosten von Dritten beziehen oder sogar ihre eigenen Zulieferer finanziell unterstützen muss. Darüber hinaus haben OEM-Kunden in vielen Fällen ein Einspruchsrecht bezüglich der von Continental eingesetzten Zulieferer, wodurch es unmöglich werden könnte, die zu verbauenden Produkte kurzfristig von anderen Lieferanten zu beziehen, wenn der betreffende OEM-Kunde nicht bereits früher eine Freigabe für andere Lieferanten erteilt hat. 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 informationstechnischen Risiken ausgesetzt.

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

Wenngleich Continental entsprechende Vorkehrungen für das Management der mit System- und Netzwerkstörungen und entsprechenden Angriffen verbundenen Risiken getroffen hat, könnten ein längerer Ausfall in einem Rechenzentrum, Telekommunikationsnetzwerk oder ein vergleichbares Ereignis dazu führen, dass Systeme oder Netzwerke unvorhergesehen und über längere Zeit hinweg nicht einsatzbereit sind. Die getroffenen Maßnahmen zur Minimierung solcher Risiken umfassen dabei technische und organisatorische Vorkehrungen wie doppelte Datenhaltung und Notfallpläne, aber auch entsprechende Schulungsmaßnahmen, die insbesondere zur Steigerung des Bewusstseins für die zunehmende Bedrohung durch Cyber-Kriminalität kontinuierlich erweitert werden.

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

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 Verwen-

dung 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-, Lizenztausch-, Kooperations- und Entwicklungsvereinbarungen mit Kunden, Wettbewerbern und anderen Dritten abgeschlossen, in deren Rahmen Continental Rechte an gewerblichen Schutzrechten und/oder Know-how solcher Drittparteien eingeräumt werden. Solche Lizenzvereinbarungen könnten u.U. bei Zahlungsunfähigkeit oder Konkurs des Lizenzpartners und/oder Kontrollwechsel bei einer Partei gekündigt werden, wodurch der Zugang von Continental zu Rechten an geistigem Eigentum für die Kommerzialisierung ihrer eigenen Technologien eingeschränkt wäre.

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 2,7 Mio €) auferlegt, die dann auf 10,8 Mio BRL (rund 2,4 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 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. Am 21. Mai 2018 hat die KFTC das Bußgeld neu in Höhe von 32.101 Mio KRW (rund 25 Mio €) festgesetzt. Diese Entscheidung ist bestandskräftig. Am 24. November 2014 sind die CAE und die Continental Automotive Korea Ltd., Seongnam-si, Südkorea, eine am 1. April 2015 vom zuständigen US-Gericht bestätigte Vereinbarung mit dem DOJ 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 3,5 Mio €) verpflichten. In Verfahren über in den USA erhobene Sammelklagen wegen angeblicher Schädigung durch die Kartellverstöße wurden 2018 Vergleiche in Höhe von insgesamt 5,0 Mio US-Dollar (rund 4,4 Mio €) abgeschlossen. Das Risiko von Ermittlungen anderer Kartellbehörden wegen dieses Sachverhalts und die weitere Geltendmachung von Schadenersatz durch weitere 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. Am 21. Februar 2018 hat die Kommission 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 bzw. DRS 20.154, 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 34.

Wesentliche Chancen

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

Continental hat Chancen bei einer besseren volkswirtschaftlichen Entwicklung als erwartet.

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 2018 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 Industriemärkten im Verlauf des Jahres 2019 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 Elektrifizierung von Fahrzeugen.

Sollte sich der Trend zur Elektrifizierung von Fahrzeugen verstärken und sich damit der Elektroantrieb oder der Hybridantrieb aufgrund von Größendegressionseffekten früher als bisher erwartet als kostengünstige Alternative darstellen, hätte dies positive Auswirkungen für Continental. Continental ist auf diesen Zukunftsmärkten bereits heute gut mit ihren Produkten positioniert.

Continental bieten sich Chancen aus der Digitalisierung, insbesondere 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 zählt 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 zu-

sätzlichem 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 OEMs gehen davon aus, diese Funktion bereits in wenigen Jahren bereitstellen zu können. Wesentliche Voraussetzung für das vollautomatisierte Fahren ist die Ausstattung der Fahrzeuge 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. OEMs beziffern den Bedarf an Sensoren auf bis zu 44 Stück, 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 über 20 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 bzw. emissionsreduzierten 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, 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 von Januar 2019 für das aktuelle Geschäftsjahr nochmals eine leichte Verlangsamung des Wachstums aufgrund eines gedämpften privaten Konsums, eines nachlassenden Zuwachses privater Investitionen sowie einer schwächeren Auslandsnachfrage. Für 2019 prognostiziert der IWF einen Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von Deutschland um 1,3 % und der Eurozone um 1,6 %.

Für die USA rechnet der IWF für das laufende Jahr mit einer Reduzierung des BIP-Wachstums auf 2,5 %. Bremsend auf die wirtschaftliche Aktivität könnten sich vor allem weitere Zinserhöhungen der US-amerikanischen Notenbank Fed auswirken. Daneben rechnet der IWF mit nachlassenden Effekten aus der US-amerikanischen Fiskalpolitik. Infolge des gegenüber vielen Währungen gestiegenen Wechselkurses des US-Dollars dürfte sich zudem das Außenhandelsdefizit durch steigende Importe ausweiten.

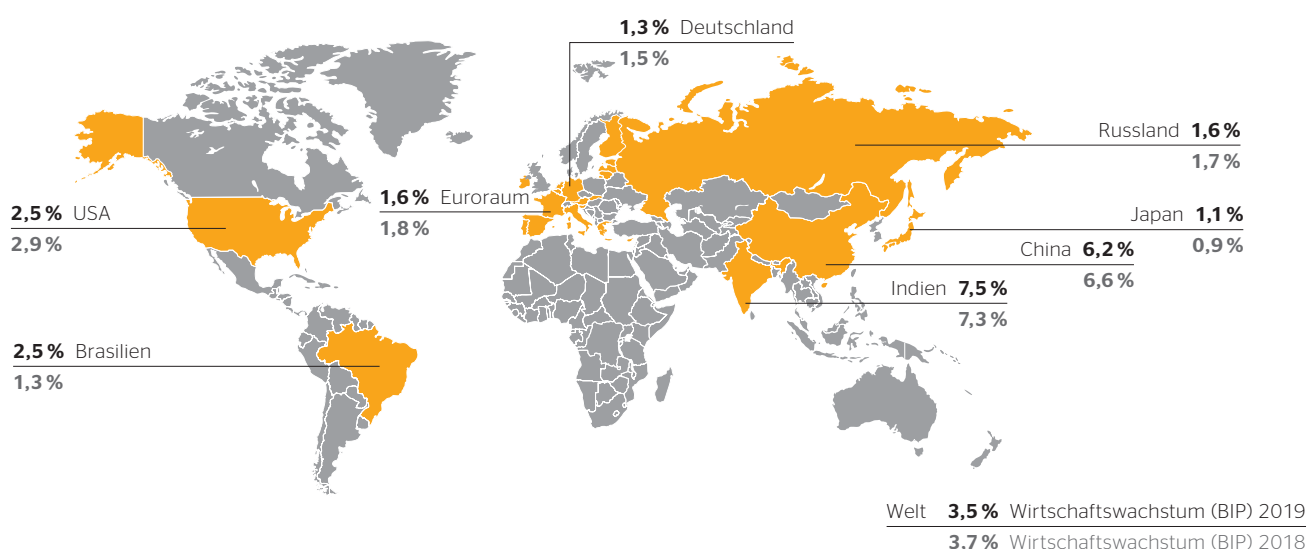
Für Japan prognostiziert der IWF für 2019 ein Wachstum von 1,1 %. Der IWF erwartet hierbei eine Ausweitung fiskalpolitischer Maßnahmen, um die Effekte der Konsumsteuererhöhung, die für Oktober 2019 geplant ist, abzumildern. Positiv wirkt weiterhin das niedrige Zinsumfeld, das private Investitionen begünstigt. Da der

Wechselkurs des japanischen Yen zuletzt gegenüber vielen anderen Währungen gestiegen war, könnte allerdings 2019 der Beitrag des japanischen Außenhandels niedriger als 2018 ausfallen.

Die Schwellen- und Entwicklungsländer sollen 2019 gemäß IWF einen BIP-Anstieg von 4,5 % erreichen. Die wesentliche Ursache für das im Vergleich zu 2018 niedrigere Wachstum ist durch China begründet, für das der IWF aufgrund des anhaltenden Handelskonflikts mit den USA einen Rückgang des Wachstums auf 6,2 % erwartet. Auch für Russland rechnet der IWF mit einem etwas niedrigeren Wachstum von 1,6 %. Dagegen prognostiziert der IWF für Indien erneut ein starkes Wachstum von 7,5 %. Für Brasilien erwartet der IWF eine leichte Wachstumssteigerung auf 2,5 %.

Auf Basis seiner Einschätzungen für die einzelnen Länder und Regionen prognostiziert der IWF für die Weltwirtschaft für das Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr einen Rückgang des Wachstums um 0,2 Prozentpunkte auf 3,5 %. Als eine wesentliche Risikoquelle für seine Prognose nennt der IWF eine Eskalation verschiedener Handelskonflikte. Angesichts der hohen öffentlichen und privaten Verschuldung könnten sich auch die allgemeine Risikostimmung und die finanziellen Rahmenbedingungen nochmals verschlechtern. Zu den potenziellen Auslösern zählt der IWF einen Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union ohne jegliches Abkommen und eine stärkere Verlangsamung des Wachstums in China.

Wirtschaftswachstum 2019 im Vergleich zu 2018



Quellen: IWF – World Economic Outlook Update Januar 2019, Eurostat, statistische Ämter der genannten Länder, Bloomberg.

Prognose der Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen

Prognose der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

Für die globale Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen < 6 t erwarten wir für 2019 derzeit, dass sich die Fertigungsvolumina auf dem Niveau des Vorjahres von 94 Mio Einheiten bewegen werden.

Im ersten Halbjahr 2019 wird es voraussichtlich zu einer rückläufigen Entwicklung der globalen Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen kommen, die durch Produktionszuwächse in der zweiten Jahreshälfte bei zugleich niedrigeren Vorjahreswerten kompensiert werden sollte. Steigende Produktionsvolumina dürften nach unserer Einschätzung insbesondere Brasilien, Indien, Indonesien und Russland aufweisen. Für Europa erwarten wir ein Produktionsvolumen auf Höhe des Vorjahres, da aus unserer Sicht die Effekte der Einführung der Abgasprüfmethode WLTP auch das erste Halbjahr 2019 belasten werden. Für Nordamerika rechnen wir mit einer Fertigung auf Vorjahresniveau. Während es in Mexiko zu einem Produktionszuwachs kommen sollte, erwarten wir sinkende Volumina in Kanada und den USA. Auch für Asien gehen wir von einer Produktion auf Vorjahresniveau aus. Hierbei sind insbesondere die Entwicklungen der Nachfrage in China sowie die Auswirkungen des Kaufanreizprogrammes der chinesischen Regierung maßgeblich. Für Südamerika rechnen wir infolge der erwarteten wirtschaftlichen Belebung mit einem Produktionsanstieg um 4 %.

Prognose der Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen

Die weltweite Produktion von Nutzfahrzeugen > 6 t dürfte 2019 nach unserer Einschätzung um 1 % gegenüber dem Vorjahr sinken.

Für China und Indien erwarten wir dabei eine rückläufige Fertigung. Infolgedessen rechnen wir für Asien mit einem Produktionsrückgang um 3 %. Für Westeuropa erwarten wir eine eher verhaltende Nachfrage und leicht rückläufige Produktionsvolumina, die jedoch durch einen stärkeren Bedarf in Russland und weiteren Ländern

Osteuropas kompensiert werden sollten. Für Nordamerika rechnen wir, nach dem starken Zuwachs im Vorjahr und den zuletzt rückläufigen Auftragseingängen, mit stagnierenden Produktionsvolumina. In Südamerika sollte dagegen die Fortsetzung der konjunkturellen Erholung zu einem Produktionszuwachs von 10 % führen.

Prognose der Ersatzreifenmärkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Der positive Nachfragetrend von Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge < 6 t wird sich voraussichtlich auch 2019 in allen Regionen fortsetzen. Weltweit erwarten wir einen Anstieg um 2 %.

Rund die Hälfte dürfte hierzu der asiatische Markt mit einem Wachstum von voraussichtlich 3 % beitragen. Wesentlicher Treiber sollte eine steigende Nachfrage in China infolge des weiter wachsenden Fahrzeugbestands und der Wiederauffüllung der Läger sein. Dazu dürfte der Bedarf in Indien, Indonesien und Südkorea wachsen. Für Europa rechnen wir 2019 mit einem Anstieg der Ersatzreifennachfrage für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge um 2 %. Insbesondere für Russland erwarten wir weiterhin starke Wachstumszahlen. In Nordamerika sollte sich aus unserer Sicht die Nachfrage 2019 um 2 % erhöhen. Auch für Südamerika erwarten wir derzeit einen Absatzanstieg von Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge um 2 %.

Prognose der Ersatzreifenmärkte für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge

Die weltweite Nachfrage nach Ersatzreifen für Nutzfahrzeuge > 6 t dürfte 2019 aufgrund der wachsenden Weltwirtschaft weiter zunehmen und insgesamt um 2 % steigen.

Der Großteil des erwarteten Nachfrageanstiegs dürfte in Asien anfallen. Hier rechnen wir infolge steigender Transportvolumina und der Wiederauffüllung der Läger in China mit einer Zunahme des Bedarfs an Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge um 2 %. Für Europa erwarten wir einen um 2 % steigenden Ersatzreifenabsatz. Für Nordamerika halten wir eine Abschwächung des positiven Trends auf 2 % für realistisch. Für Südamerika gehen wir ebenfalls von einem um 2 % steigenden Bedarf an Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge 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	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Europa	21,7	21,7	663	663	364	358	26,3	25,8
Nordamerika	17,0	17,0	638	638	301	296	27,0	26,5
Südamerika	3,6	3,4	170	155	68	67	15,1	14,8
Asien	50,5	50,6	2.170	2.240	465	450	89,0	87,0
Übrige Märkte	1,3	1,3	0	0	50	49	8,0	7,9
Weltweit	94,0	94,0	3.641	3.695	1.248	1.220	165,4	162,0

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 gibt Continental eine erste Einschätzung zur Entwicklung der wichtigsten Produktions- und Absatzmärkte für das gerade begonnene Geschäftsjahr 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 zu erwartende 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 zu erwartende Konzernergebnis. Außerdem veröffentlichen wir eine Prognose zu den für das laufende Jahr geplanten Sachinvestitionen und dem Free Cashflow vor Akquisitionen und gegebenenfalls besonderen Effekten.

Im Rahmen der Geschäftsberichtserstellung 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 der Veröffentlichung 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 abgelaufene Geschäftsjahr, 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 mittelfristig einen Umsatz von mehr als 50 Mrd € erwirtschaften. Je nach Entwicklung der Abnehmermärkte könnte dies bereits 2020 erreichbar sein, gegebenenfalls aufgrund der aktuell schwierigen Marktbedingungen und der volatilen Wechselkursparitäten aber auch erst nach 2020. Als Verzinsung des eingesetzten Kapitals (ROCE) streben wir langfristig eine Rendite von mindestens 20 % an. Diese Ziele wurden auch nach der im Jahr 2018 erfolgten Überprüfung bestätigt.

Prognosevergleich für das vergangene Geschäftsjahr

Unsere Prognose für das Geschäftsjahr 2018, die wir vollständig im März 2018 veröffentlicht hatten, verfehlten wir leider sowohl beim Umsatz als auch bei der bereinigten EBIT-Marge. Anstatt des geplanten Umsatzes von rund 47 Mrd €, unter Annahme konstanter Wechselkurse im Jahresvergleich, erwirtschaftete der Continental-Konzern einen Umsatz von 44,4 Mrd €. Als Zielwert für die bereinigte EBIT-Marge waren rund 10,5 % angestrebt, erreicht wurden 9,3 %.

Am 18. April 2018 senkten wir aufgrund von Wechselkurs- und Bestandsbewertungseffekten, die das Ergebnis der Rubber Group im ersten Halbjahr 2018 belasteten, die Ergebnisprognose der Rubber Group von rund 15 % auf mehr als 14 % für das Jahr 2018. Auf Konzernebene bedingte dies ebenfalls eine Absenkung der Prognose für die bereinigte EBIT-Marge von rund 10,5 % auf mehr als 10 %. Alle anderen Prognosebestandteile blieben unverändert. Die geänderte Prognose behielten wir im Rahmen der Berichterstattung zum ersten Quartal im Mai 2018 und im Rahmen der Berichterstattung zum ersten Halbjahr im August 2018 bei.

Am 22. August 2018 mussten wir aufgrund reduzierter Umsatz-erwartungen, Kostensteigerungen und Gewährleistungsfällen eine erneute Anpassung unserer Prognose bekanntgeben. Wesentliche

Prognosevergleich für das Geschäftsjahr 2018

	Konzern				Automotive Group		Rubber Group	
	Umsatz	bereinigte EBIT-Marge	Investitionen in % vom Umsatz	Free Cashflow ³	Umsatz	bereinigte EBIT-Marge	Umsatz	bereinigte EBIT-Marge
Erste Prognose für 2018 am 09.01.2018	~47 Mrd € ¹	~10,5 %	~7 %	~2 Mrd €				
Jahrespressekonferenz am 08.03.2018	~47 Mrd € ¹	~10,5 %	~7 %	~2 Mrd €	~28,5 Mrd € ¹	~8,5 %	~18,5 Mrd € ¹	~15 %
Prognoseanpassung am 18.04.2018	~47 Mrd € ¹	>10 %	~7 %	~2 Mrd €	~28,5 Mrd € ¹	~8,5 %	~18,5 Mrd € ¹	>14 %
Q1-2018-Finanzbericht am 08.05.2018	~47 Mrd € ¹	>10 %	~7 %	~2 Mrd €	~28,5 Mrd € ¹	~8,5 %	~18,5 Mrd € ¹	>14 %
H1-2018-Finanzbericht am 02.08.2018	~47 Mrd € ¹	>10 %	~7 %	~2 Mrd €	~28,5 Mrd € ¹	~8,5 %	~18,5 Mrd € ¹	>14 %
Prognoseanpassung am 22.08.2018	~45 Mrd € ²	>9 %	~7 %	~1,6 Mrd €	~27,5 Mrd € ²	~7 %	~17,5 Mrd € ²	>13 %
9M-2018-Finanzbericht am 08.11.2018	~44,5 Mrd € ²	>9 %	~7 %	~1,6 Mrd €	~27 Mrd € ²	~7 %	~17,5 Mrd € ²	>13 %
Geschäftsbericht 2018	44,4 Mrd €²	9,3 %	7,0 %	1,9 Mrd €	26,9 Mrd €²	7,0 %	17,6 Mrd €²	13,6 %

1 Unter Annahme konstanter Wechselkurse im Jahresvergleich.

2 Berichteter Umsatz inkl. Wechselkurseinflüssen. Die Belastung durch Wechselkurseinflüsse lag für den Konzern 2018 bei 1,1 Mrd €. Etwa die Hälfte davon entfielen auf die Automotive Group, die andere Hälfte auf die Rubber Group.

3 Vor Akquisitionen und vor dem Netto-Abfluss für die US-Pensionsplandotierung im Jahr 2018.

Gründe hierfür waren der Einbruch des Erstausrüstungsgeschäfts im zweiten Halbjahr 2018 in den großen Absatzmärkten Europa und China sowie ein nachfrageschwächeres Marktumfeld im Reifenbereich in diesen Regionen. Hinzu kamen höhere Entwicklungskosten in der Automotive Group als erwartet infolge des hohen Auftragsengagements sowie Anlaufkosten für neue Produkte und Werke.

Die Prognose für den Konzernumsatz im Jahr 2018 wurde – inkl. der Belastung durch Wechselkurseinflüsse – auf rund 45 Mrd € zurückgenommen und die bereinigte Konzern-EBIT-Marge auf mehr als 9 % abgesenkt. Die Erwartung für den Umsatz der Automotive Group wurde inkl. der Belastung durch Wechselkurseinflüsse auf rund 27,5 Mrd € reduziert, die bereinigte EBIT-Marge auf rund 7 %. Die Prognose für den Umsatz der Rubber Group wurde inkl. der Belastung durch Wechselkurseinflüsse auf rund 17,5 Mrd € zurückgenommen, die bereinigte EBIT-Marge auf mehr als 13 % angepasst. Die Erwartung für den Free Cashflow vor Akquisitionen und vor dem Netto-Abfluss für die US-Pensionsplandotierung wurde für das laufende Jahr auf rund 1,6 Mrd € verringert. Die geänderte Prognose wurde im Rahmen der Berichterstattung zu den ersten neun Monaten im November 2018 in fast allen Teilen bestätigt. Nur die Umsatzerwartung für den Konzern wurde wegen der schwächeren Entwicklung in China auf rund 44,5 Mrd € leicht gesenkt.

Continental erreichte im Geschäftsjahr 2018 einen Konzernumsatz von 44,4 Mrd € und eine bereinigte Konzern-EBIT-Marge von 9,3 %. Die Automotive Group erzielte einen Umsatz von 26,9 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von 7,0 %. Die Rubber Group erwirtschaftete einen Umsatz von 17,6 Mrd € mit einer bereinigten EBIT-Marge von 13,6 %.

Das negative Finanzergebnis sank im Jahr 2018 auf 177,8 Mio € und lag damit im Rahmen unserer Erwartungen. Im Januar 2018 hatten wir vor Effekten aus Währungsumrechnung sowie vor Effekten aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Bewertungseffekten ein negatives Finanzergebnis von unter 190 Mio € prognostiziert. Im März 2018 reduzierten wir diese Prognose auf unter 180 Mio €.

Die Steuerquote für das Geschäftsjahr 2018 verringerte sich auf 23,2 %. Im Januar 2018 hatten wir hier wie zu Beginn des Vorjahres einen Wert von unter 30 % angenommen. Im Rahmen der Berichterstattung zum Halbjahr senkten wir diesen Wert im August auf rund 25 %. Diese Absenkung resultierte im Wesentlichen aus den Auswirkungen der Steuerreform in den USA sowie aus Steuererstattungen für Vorjahre aufgrund einer höchstrichterlichen Entscheidung in Deutschland. Im November passten wir unsere Erwartung für die Steuerquote geringfügig auf rund 24 % an.

Die Investitionsquote erhöhte sich 2018, wie im Januar 2018 prognostiziert, auf 7,0 %. Der Free Cashflow vor Akquisitionen und vor dem Netto-Abfluss für die US-Pensionsplandotierung belief sich 2018 auf 1,9 Mrd €. Er lag damit zwischen der Erwartung vom 9. Januar 2018 und der reduzierten Prognose vom 22. August 2018.

Auftragslage

Die Auftragslage in der Automotive Group war im abgelaufenen Geschäftsjahr wie im Vorjahr sehr positiv. Der Auftragseingang der drei Automotive Divisionen bewegte sich dementsprechend wieder auf dem Rekordniveau des Vorjahres. In Summe akquirierten die Divisionen Chassis & Safety, Powertrain und Interior erneut Aufträge, die sich über die Gesamtdauer der Belieferung auf rund 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 Annahmen als zutreffend 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 auf das Geschäftsjahr 2019

Für das Geschäftsjahr 2019 erwarten wir derzeit, dass sich die globale Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in etwa auf dem Niveau des Vorjahres bewegen wird. Aller Voraussicht nach wird sich die rückläufige Marktentwicklung der zweiten Hälfte des Vorjahres im ersten Halbjahr 2019 unverändert fortsetzen. Für das zweite Halbjahr erwarten wir leichte Produktionszuwächse im Vergleich zur niedrigen Vorjahresbasis. Der positive Nachfragetrend von Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge wird sich voraussichtlich auch 2019 in allen Regionen fortsetzen. Weltweit erwarten wir hier einen Anstieg um 2 %.

Auf Basis dieser Marktannahmen und vor dem Hintergrund des weiterhin sehr volatilen Marktumfelds erwarten wir für das Geschäftsjahr 2019 bei konstanten Wechselkursen insgesamt einen Umsatz in einer Bandbreite von rund 45 Mrd € bis 47 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 8 % bis 9 %.

Für die Automotive Group rechnen wir, bei konstanten Wechselkursen, mit einem Umsatz von rund 27 Mrd € bis 28 Mrd € und einer bereinigten EBIT-Marge von rund 6 % bis 7 %. Für die Rubber Group erwarten wir, bei konstanten Wechselkursen, einen Umsatz von rund 18 Mrd € bis 19 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 12 % bis 13 %.

Für die Rubber Group rechnen wir 2019 mit erhöhten Fixkosten in der Division Reifen. Diese Fixkostenerhöhung resultiert im Wesentlichen aus dem deutlichen Kapazitätsausbau über die vergangenen Jahre. Die Nutzung der neuen Kapazitäten und die Generierung entsprechender Umsatzerlöse werden erst ab 2020 zu einer Entlastung der Kostensituation führen.

Sofern die Reifennachfrage im Jahresverlauf wie erwartet weltweit anzieht, dürfte sich dies entsprechend schnell auf die Kautschukpreise auswirken. Für Naturkautschuk (TSR 20) rechnen wir mit einem Durchschnittskurs von 1,46 US-Dollar/kg (2018: 1,36 US-Dollar/kg) und für den Synthesekautschukgrundstoff Butadien mit einem Durchschnittskurs von 1,43 US-Dollar/kg (2018: 1,41 US-Dollar/kg). Ferner gehen wir von Kostensteigerungen für Stahlcord infolge der von verschiedenen Staaten eingeführten Importzölle aus. Für Ruße und andere Chemikalien erwarten wir durch den aktuell wieder steigenden Preis für Rohöl keine Entlastung gegenüber dem Vorjahr. Generell errechnet sich für Rohöl je 10 US-Dollar Steigerung des Durchschnittspreises ein negativer Bruttoeffekt von rund 50 Mio US-Dollar auf das operative Jahresergebnis der Rubber Group. Insgesamt erwarten wir für die Rubber Group im Jahr 2019 eine Belastung aus steigenden Rohmaterialpreisen von rund 50 Mio €.

Das negative Finanzergebnis vor Effekten aus Währungsumrechnung sowie vor Effekten aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Bewertungseffekten erwarten wir für 2019 bei rund 220 Mio €. Die Erhöhung gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf den ab dem Geschäftsjahr 2019 verpflichtend anzuwendenden Standard IFRS 16, Leasingverhältnisse, zurückzuführen. Demzufolge sind im Finanzergebnis Zinsaufwendungen aus der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten zu berücksichtigen.

Die Steuerquote sollte im Jahr 2019 inklusive der steuerlichen Effekte aus der rechtlichen Verselbstständigung der Division Powertrain bei rund 27 % liegen.

Für 2019 rechnen wir unter Berücksichtigung von Aufwendungen aus der rechtlichen Verselbstständigung der Division Powertrain mit negativen Sondereffekten in Höhe von rund 200 Mio €.

Die Abschreibungen aus Kaufpreisallokationen, die im Wesentlichen aus den Erwerben von Veyance Technologies (Erwerb 2015), Elektrobit Automotive (Erwerb 2015) und der Hornschuch Gruppe (Erwerb 2017) resultieren, werden voraussichtlich bei rund 200 Mio € liegen und hauptsächlich die Divisionen ContiTech und Interior betreffen.

Die Investitionen vor Finanzinvestitionen werden im Geschäftsjahr 2019 steigen und bei rund 8 % vom Umsatz liegen. Der Anstieg ist insbesondere durch die Berücksichtigung der Leasingverhältnisse aufgrund der erstmaligen Anwendung des IFRS 16 bedingt. Die Verteilung zwischen der Automotive Group und der Rubber Group wird etwa 60 % zu 40 % betragen.

Die größten Projekte innerhalb der Division Chassis & Safety sind im Jahr 2019 weiterhin der weltweite Ausbau der Fertigungskapazitäten im Geschäftsbereich Vehicle Dynamics für die neuen Generationen der elektronischen Bremssysteme. Im Geschäftsbereich Advanced Driver Assistance Systems sind weitere umfangreiche Investitionen in den weltweiten Ausbau der Produktionskapazitäten für Sensoren geplant. Die Division Powertrain wird die Investitionen in ein neues Werk in China fortsetzen. Daneben bilden Investitionen im Geschäftsbereich Hybrid Electric Vehicle einen weiteren Investitionsschwerpunkt. Die Division Interior investiert 2019 weiterhin in den Aufbau neuer Werke in Osteuropa, Nordamerika und China sowie in die Industrialisierung neuer Displaytechnologien.

Die Investitionsschwerpunkte in der Division Reifen sind wie im Vorjahr der Ausbau der Pkw-Reifenproduktion in Asien, Nordamerika sowie in Süd- und Osteuropa. Im Bereich Nutzfahrzeugreifen liegt der Fokus im Ausbau der Fertigungskapazitäten in Nordamerika und Osteuropa. Die Division ContiTech investiert 2019 insbesondere in die Produktionserweiterung im Geschäftsbereich Benecke-Hornschuch Surface Group in Asien, vor allem in China und Indien.

Continental wies zum Jahresende 2018 Netto-Finanzschulden in Höhe von 1,7 Mrd € aus. Die erstmalige Anwendung des IFRS 16, Leasingverhältnisse, wird zum 1. Januar 2019 die Netto-Finanzschulden in etwa verdoppeln. Auch in Zukunft wollen wir, im Einklang mit unserem Ziel, die Abhängigkeit von der Automobilerüstung zu verringern, insbesondere das Industriegeschäft weiter stärken. Hierfür sind Unternehmenszukäufe nicht ausgeschlossen. Ein weiterer Fokus liegt auf der gezielten Verstärkung unserer Technologiekompetenz in Zukunftsfeldern innerhalb der Automotive Group.

Wir planen, im Jahr 2019 einen Free Cashflow vor Akquisitionen und vor Effekten aus der rechtlichen Verselbstständigung der Division Powertrain von rund 1,4 Mrd € bis 1,6 Mrd € zu erreichen. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen operativ durch das Marktumfeld begründet. Zudem rechnen wir damit, dass ein Teil der 2018 gebildeten Gewährleistungsrückstellungen abfließen wird.

Der Start in das Jahr 2019 bestätigt bislang unsere Prognose für das Gesamtjahr. Wie erwartet sind die Marktbedingungen, insbesondere in China, aber auch in Europa, sehr herausfordernd.