

Es gilt das gesprochene Wort!

Wer die Mobilität der Zukunft will, braucht Continental

Rede des Vorsitzenden des Vorstands

Dr. Elmar Degenhart

Continental Aktiengesellschaft, Hannover

auf der

Hauptversammlung

am 26. April 2019 in Hannover



Meine Damen und Herren! Guten Morgen!

Schön, Sie zu sehen!

Herzlich willkommen zum Wettrennen!

Ein Marathon! Er ist im vollen Gange. Es geht um die Mobilität von morgen.

Wir laufen voraus. In der Spitzengruppe.

Denn Ihre Continental ist stark!

Technologisch.

Organisatorisch.

Mental.

Wir begleiten und schützen Millionen Menschen. Jeden Tag.

Sie fahren selbst. Oder sie fahren mit. Oder sie lassen sich automatisiert fahren. Alle vertrauen auf uns.

Sicher. Sauber. Und intelligent.

Darauf steuert die Mobilität zu.

Wir gestalten ihr neues Ökosystem.

Für null Unfälle.

Mit saubereren Antrieben.

Vollem Komfort.

Und voller Vernetzung.

Dafür arbeiten wir.

Und damit schaffen wir Wert.

Für alle!

Und auch für Sie: unsere Aktionärinnen und Aktionäre!

Unser Anspruch ist die Spitze. Dort gehören wir hin.

Spitze in Qualität.

Spitze bei Innovationen.

Spitze in der Finanzkraft.

Damit wachsen wir schneller als die Märkte.

Und wir wachsen profitabel.

Die Kraft dafür steckt in unserem Werte- und Wertverbund.

Unsere rund 245.000 Beschäftigten arbeiten nicht nur miteinander. Sie arbeiten füreinander. Jeden Tag.

Sie tun das mit Leidenschaft und vollem Einsatz. Dafür danke ich allen herzlich.

Unser Erfolg ist Ihr Erfolg, liebe Gäste!

Ihr Applaus mit voller Leidenschaft: das motiviert uns alle extrem stark.

Wir wachsen an unseren neuen Aufgaben.

Jetzt stellen wir uns dafür neu auf.

Damit fördern wir den großen Einsatzwillen aller.

Flexibler. Schneller. Gesünder. Das ist das Ziel.

Es gilt für alle Abläufe.

So schaffen unsere Werte Wert!

Geschäftsjahr 2018



Das Geschäftsjahr 2018 war für uns sehr herausfordernd.

Ab Jahresmitte schwächte sich das wirtschaftliche Umfeld deutlich ab. Vor allem die Märkte in China und Europa wachsen seitdem langsamer.

Die Folgen spüren wir noch im ersten Halbjahr dieses Jahres.

2018 liefen weniger Fahrzeuge vom Band als im Jahr zuvor: über eine Million Pkw und leichte Nutzfahrzeuge weltweit.

Hauptgrund: die ungelösten Handelskonflikte der USA mit China und Europa. Hinzu kam der sich hinziehende BREXIT.

Europa schreibt darüber hinaus seit Ende 2017 den neuen Abgastest WLTP vor. Unsere Kunden stellen seit 2018 darauf um. Der Ablauf ist komplex und aufwändig. Er bremst bis heute Produktion und Absatz.

Hinzu kamen zusätzliche Kosten, für die wir selbst verantwortlich waren. Es waren vor allem solche für Gewährleistungen. Dazu für Anläufe in der Produktion und für neue Werke. Daneben investierten wir mehr als geplant in neue Komponenten und Systeme. Darunter zum Beispiel in Hybrid- und Elektroantriebe.

Aus all diesen Gründen verringerten wir unsere Prognose für Umsatz und Ergebnis.

Wir haben auf diese Lage schnell reagiert.

Als erstes nahmen wir unsere Herstellungs- und Prozesskosten in den Blick. Wir optimieren sie weiter Schritt für Schritt.

Darüber hinaus erhöhen wir die Produktivität in den betroffenen Bereichen. Dafür legten wir gezielte Programme auf.

Starke Bereiche haben wir weiter gestärkt.

Sehr empfehlenswert!
PremiumContact™ 6



ACE TEST
empfehlenswert
Continental PremiumContact 6

AUTO ZEITUNG
SEHR EMPFEHLENSWERT
CONTINENTAL PremiumContact 6 SUV
Dimension 225/45 R 17 W1
Ausgabe 7/2018

auto motor sport
Empfehlenswert
Continental PremiumContact 6 SUV/4x4 R17 ACY

motor
Zeyevicizici testleri
Continental PremiumContact™ 6
225/50 R17

За рулем 4/2018
225/45 R17
12 brands in test
"Test Wien"

TM
10 brands in test
"2nd place"

ARTO PECO 4/2018
225/45R R17 54 Y
11 brands in test
"2nd place"

Exzellente auf der Straße und in zahlreichen Reifentests

Eine gute Nachricht: Unser Reifenabsatz läuft weiter auf Rekordniveau. Weltweit haben wir 155 Millionen Pkw- und Lkw-Reifen verkauft. Vor allem das Geschäft mit Winterreifen und Lkw-Reifen lief gut.

Unsere Reifen sind wahre Champions. Das bewiesen sie in 40 unabhängigen Reifentests. Ob in Deutschland oder international: überall erhielten sie wieder Bestnoten.

Erfolg mit Bodenhaftung: das kennzeichnet Ihre Continental!

Gut spielen, wenn es nicht gut läuft. Das ist unser Anspruch!

Daher bewerten wir unser Ergebnis 2018 als solide und gut.

Unser Nettoergebnis ist ein Beleg dafür. Wir erreichten 2,9 Milliarden Euro. Damit lagen wir ungefähr auf dem Rekordniveau des Vorjahrs.

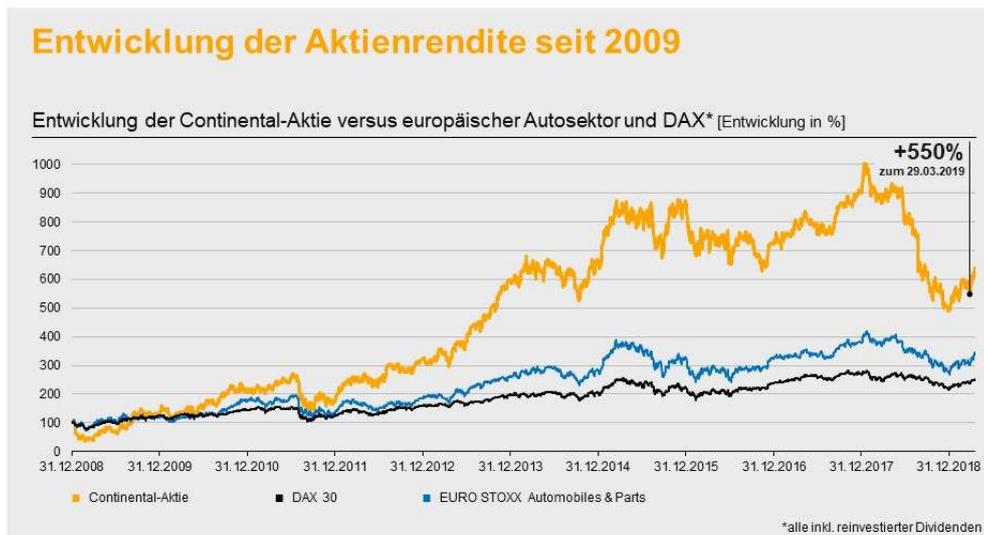
Und das im geschilderten, schwachen Marktumfeld!

Das gute Ergebnis hat uns geholfen. Ihre Continental ist in sehr guter finanzieller Verfassung!

Wir besitzen mehr als 18 Milliarden Euro Eigenkapital. Das entspricht einer Quote von 45 Prozent. Das ist ein neuer Höchststand!

Den Aufschwung der jüngsten Jahre haben wir gut genutzt. Wir haben unsere Netto-Finanzschulden konsequent abgebaut. Sie lagen am Jahresende unter 1,7 Milliarden Euro. Das sind im Verhältnis zum Eigenkapital nur noch neun Prozent.

Damit trauen wir uns zu, Zukäufe bis fünf Milliarden Euro mühelos zu stemmen.



2018 schnitt unsere Aktie schwach ab.

Die wesentliche Ursache: das sprunghaft schwankende Geschäft für Autozulieferer.

Umso mehr strengen wir uns jetzt an.

Seit Jahresbeginn haben wir einen Teil des sinkenden Kurses wieder kompensiert. Er ist um 23 Prozent gestiegen.

Wir danken Ihnen für Ihr Vertrauen. Das hilft uns. Gerade dann, wenn die Wirtschaft nicht läuft.

Durchhalten lohnt sich. Seit 2009 kletterte der Aktienkurs Ihrer Continental. Er stieg von damals rund 28,00 Euro auf gestern 149,02 Euro. Im Durchschnitt legte er jährlich um rund 18 Prozent zu.

Selbst mit Blick auf 2018 gilt daher: Ihre Continental ist eines der stärksten Rennpferde im DAX!

Dafür kämpfen wir weiter!



Zur Dividende. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen 4,75 Euro pro Aktie vor. Das sind nahezu 33 Prozent vom Nettoergebnis. Der Betrag liegt 25 Cent über dem für das Geschäftsjahr 2017.

Unser Vorschlag zielt auf Ihre Gesamtrendite. Er berücksichtigt den Verlauf unseres Aktienkurses 2018.

Daher übersteigt der Betrag dieses Mal die Marke von 30 Prozent vom konzernweiten Ergebnis.

Ende 2018 verlief die industrielle Nachfrage sehr schleppend. Ebenso unser Geschäft. Diese Tendenz setzte sich im ersten Quartal 2019 fort. Das hatten wir so erwartet.

Die gute Nachricht: Wir haben im ersten Quartal ein solides Ergebnis erzielt. Wir verdanken es unserer starken Marktposition weltweit. Unsere erhöhte Kostendisziplin hat dazu ebenfalls beigetragen.

Mit Blick auf das zweite Halbjahr sind wir wieder zuversichtlicher. Wir erkennen dort das Potenzial für eine leicht bessere Tendenz.

Auf dem Weg dahin gibt es einige Schlaglöcher. Dazu zählen wir vor allem die folgenden:

- Den sich hinziehenden BREXIT. Die Folgen daraus sind offen.
- Die Handelskonflikte zwischen den USA und China. Und die zwischen den USA und Europa. Offen ist, ob sie sich verschärfen.
- Einen weiter eingeschränkten Freihandel.
- Und eine weiter nachlassende Konjunktur in wichtigen Industrieländern.

Weltweit laufen voraussichtlich in diesem Jahr rund 94 Millionen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge vom Band. Das entspricht dem Niveau von 2018. Das nehmen wir als Basis.



Wir bekräftigen daher heute unsere Prognose von Anfang Januar. Für 2019 rechnen wir weiter mit:

- Einem Umsatz von rund 45 bis 47 Milliarden Euro. Dies vor Einflüssen aus Wechselkursen.
- Und einer bereinigten EBIT-Marge von rund acht bis neun Prozent.

Drei bis fünf Prozent schneller wachsen als die für uns relevanten Märkte: das bleibt unser Ziel im Bereich Automotive.

Unsere Auftragsbücher sind gut gefüllt. Sie bestätigen unsere Erwartung. Denn seit mehreren Jahren steigt unser Auftragseingang. Er hat 2018 wieder das Rekordniveau von rund 40 Milliarden Euro erreicht.

Wir wachsen in den kommenden Jahren nicht allein mit der steigenden Zahl an produzierten Fahrzeugen. Wir wachsen immer stärker mit dem Wert ihrer Ausstattung.

Millionen Fahrzeuge fahren mit Continental an Bord. Wir statten sie mit unseren Innovationen aus. Deren Wert erreicht alles in allem bis zu 6.000,00 Euro je Fahrzeug.

Dafür investieren wir weiter auf hohem Niveau. Jedes Jahr rund 14 Prozent unseres Umsatzes. 2018 waren das mehr als 6,3 Milliarden Euro. Die Hälfte davon floss in das Forschen und Entwickeln von Innovationen.

Mit einem Großteil davon gestalten wir neue Funktionen im Fahrzeug.

Elektronik und Software beschleunigen unser Wachstum.

Die Evolution der Automobilität



Die Geschichte des Lebens! Sie geht einher mit der sich entwickelnden Intelligenz.

In der menschlichen Geschichte dauert sie seit Millionen Jahren an. Und sie ist nicht abgeschlossen.

Je intelligenter der Mensch wurde, desto intelligenter bewegte er sich. Vor allem immer schneller.

Vom Rad bis zur Kutsche brauchte es über 5.000 Jahre.

Von der Kutsche bis zu Berthas Fahrt im ersten Benz waren dann keine 400 Jahre mehr notwendig.

Der Käfer folgte darauf in einem Wimpernschlag.

Seine Intelligenz erhielt das Auto tatsächlich erst vor rund 50 Jahren.

Eine Revolution!

Bis dahin bestand das Auto vor allem aus mechanischen Bauteilen.

Dann zogen Elektronik und Software ein.

Und jetzt? Das Internet!

Und die Daten aus der Wolke. Der Cloud!

Und künftig? Die künstliche Intelligenz!

Erst mechanisch unterwegs, bald mit Hilfe von Künstlicher Intelligenz gesteuert: das ist ein Riesenschritt in nur einem halben Jahrhundert.

Unser Arbeitsauftrag ist damit klar:

- Null Unfälle auf den Straßen. Das wünschen sich alle.
- Saubere Antriebe. Die fordern Gesellschaft und Politik.
- Lückenlos kommunizieren im Auto. Damit machen wir das Fahren sicherer und komfortabler.

Damit gestalten wir das Ökosystem der Mobilität der kommenden 20 Jahre.



Wir steuern wegweisende Technologien bei.

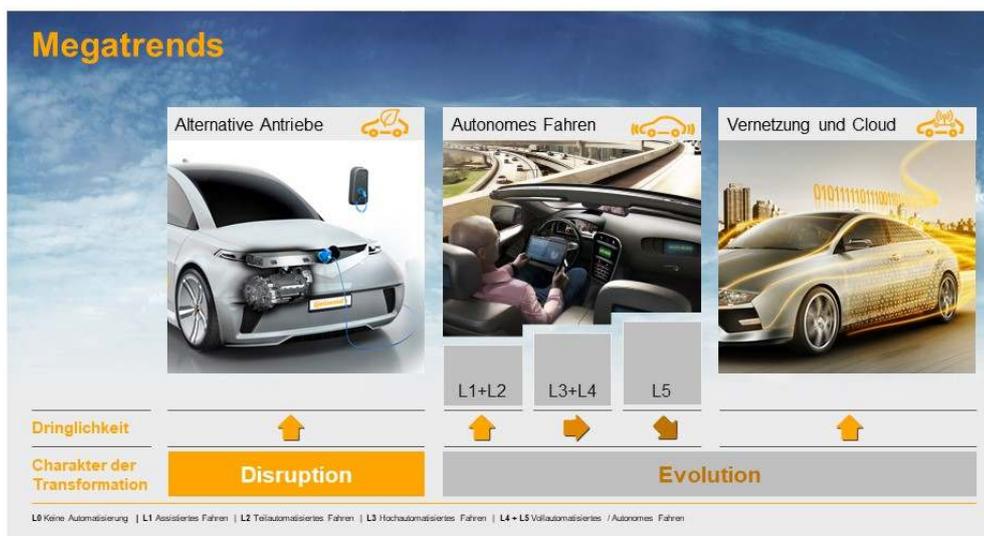
Dies auf drei Feldern. Es sind:

1. Die alternativen Antriebe.
2. Das autonome Fahren.
3. Und das vernetzte Fahrzeug und die Cloud samt Datenmanagement.

Warum diese drei?

Weil sie so vordringlich sind.

Alternative Antriebe



Das autonome Fahren und die Vernetzung: zwei Technologien, die sich evolutionär entfalten. Denn sie kommen schrittweise. Als Assistenzsysteme machen sie das Fahren sicherer und komfortabler. Die Autokäufer begrüßen sie. Sie bezahlen dafür extra. Sie geben damit den Takt des Fortschritts vor.

Anders die alternativen Antriebe. Sie verändern sich klar disruptiv.

Radikal. Und rasant.

Hier geben nicht die Autokäufer den Takt vor. Hier bestellt die Politik die Technologie.

Sie setzt vor allem auf elektrische Antriebe mit Batterie. Sie zeigt dabei keine Geduld. Sie hat wenig Verständnis für technische Reifeprozesse. Darüber hinaus fehlt ihr immer wieder der ausreichende Sachverstand. Das ist nachvollziehbar. Denn das Thema ist komplex.

Deshalb stehen jetzt die Autohersteller unter maximalem Druck. Grund: Die deutlich strengeren Grenzwerte für Kohlendioxid. Sie treiben zu höchster Eile. Daher setzen die Hersteller jetzt vor allem auf Hybrid- und Elektroantriebe.



So sieht wahrscheinlich der weitere Fahrplan aus:

- Nach 2030 geht die letzte Generation an Diesel- und Benzinmotoren an den Start.
- Nach 2040 stoppt der Verkauf von Diesel- und Benzinmotoren.
- Ab 2050 sind Straßen und Städte idealerweise frei von CO₂-Emissionen.

In China verläuft dieser Fortschritt voraussichtlich noch schneller.

Stellt sich dennoch die Frage: Ist der Elektroantrieb in jedem Fall die öko-effizienteste Wahl? Ist er der Beste für Ökologie und Ökonomie?

Die Antwort: es kommt auf den Einsatzzweck an.

Und über den bestimmen vor allem die Märkte. Nicht allein die Politik.

**Nach 2040 "kein Verkauf mehr von Verbrennern!"
Und was dann?**

Batterie	Brennstoffzelle	Synthetische Kraftstoffe
		
		
Nutzung 1h/Tag max. 300 km/Tag Reichweite für Städte	Nutzung >1h/Tag > 300 km/Tag Reichweite Mittel- und Langstrecke	Nutzung 24/7 > Mittel- und Langstrecke

Für kleinere, leichte Fahrzeuge ist der reine Elektroantrieb wahrscheinlich die beste Wahl. Vor allem dann, wenn sie in der Stadt unterwegs sind. Hier genügt eine Reichweite von 300 Kilometern.

Dann sind Elektro-Antriebe wirtschaftlich.

Dies aber nur, wenn der Strom aus sauberen Quellen kommt. Das gilt für Produktion und Betrieb. Und wenn die Entsorgung der Antriebe ebenfalls sauber ist.

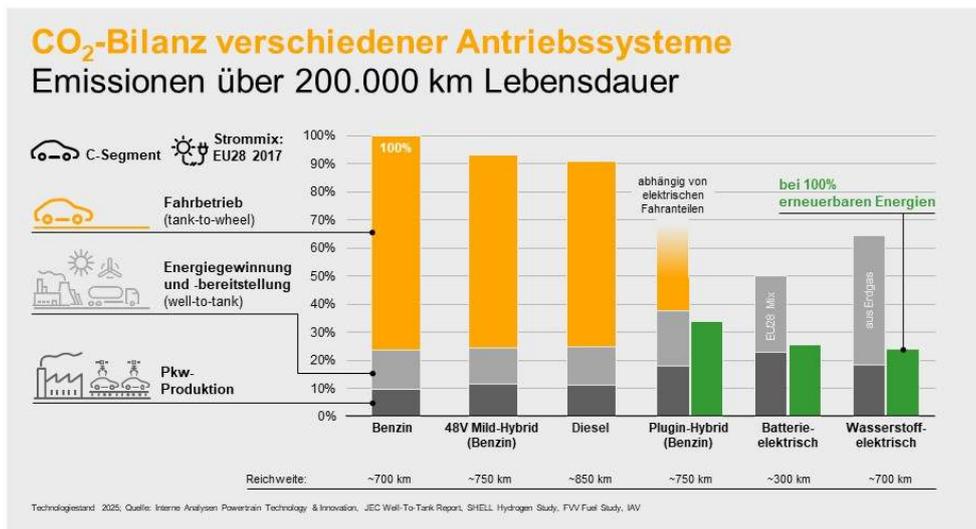
Dann sind E-Antriebe umweltfreundlich.

Wirtschaftlich und umweltfreundlich fahren: das nennen wir öko-effizient.

Wer öko-effizient fährt, tut Gutes: Für die Umwelt. Für den Wohlstand. Für die Gesellschaft.

Öko-Effizienz gilt auch für große und gewichtige Fahrzeuge. Die sind in den meisten Fällen länger unterwegs.

Für ihren Antrieb ist nicht der E-Antrieb öko-effizient. Hier kommt künftig die Brennstoffzelle ins Spiel.



Die Klimabilanz zeigt es klar auf. Sie berücksichtigt alle relevanten Faktoren:

- Die Produktion der Fahrzeuge.
- Die Quelle der Energie und deren Transport.
- Den Energieverbrauch beim Fahren.
- Das Wiederverwerten von Rohstoffen und Materialien.
- Und das Entsorgen der Abfälle.

Wir zählen alle fünf Faktoren zusammen und sehen: Mit heutigem Strom retten wir das Klima nicht. Denn der heutige Strom ist nicht grün genug dafür.

Zum Klimaschutz führen deshalb viele Wege. Sie sind alle technologisch sehr anspruchsvoll. Vor allem brauchen sie noch Zeit zum Reifen.

Was dem Klima schon heute hilft: Das sind der super-saubere Diesel und der saubere Benzinmotor kombiniert mit einem Elektro-Antrieb.

Jetzt alles auf Batterie und E-Antriebe setzen: das ist ein hohes Risiko.

Populistische Menschen sehen das anders.

Aber: Populismus vermehrt nur die Emotionen. Er verringert nicht die Emissionen.

Das geht nur über die öko-effizienten Antriebe. Sie allein sind akzeptabel und bezahlbar. Damit schützen sie jedes Klima am besten: Das ökologische. Das wirtschaftliche. Und das soziale.



E-Antriebe. Hybrid-Antriebe. Und Antriebe mit Brennstoffzelle.

In allen dreien stecken große Chancen für uns. Unter neuem Namen nehmen wir sie wahr: als **Vitesco Technologies**.

Vitesco steht für schnelles Handeln. Für saubere Mobilität. Für hoch wirksame Innovationen. Und für profitables Wachstum.

Wir erhielten dort 2018 Aufträge von rund elf Milliarden Euro. Davon gingen rund zwei Milliarden Euro in die Elektromobilität.

Seit Anfang des Jahres ist dieses Geschäft rechtlich selbstständig. Der Weg dorthin gelang uns mustergültig. Wir legten ihn in Rekordzeit zurück. Das war eine herausragende Leistung aller Mitwirkenden! Dafür danke ich allen herzlich.

Seitdem bereiten wir den möglichen Teilbörsengang vor. Wir arbeiten daran hoch konzentriert und sorgfältig.

Die in Frage kommenden Beschäftigten begrüßen unseren neuen Kurs. Über 99 Prozent von ihnen haben dem Wechsel in die neue Organisation zugestimmt. Das ist ein großer Vertrauensbeweis!

In unser Führungsteam.

In unsere Strategie.

In unsere Zukunft.

Zusammen bringen wir so unsere volle Antriebskraft auf die Straße. Wir verwandeln sie in nachhaltigen Wert.

Assistiertes, automatisiertes und autonomes Fahren

Assistiertes Fahren. Automatisiertes Fahren. Fahrerloses Fahren. Das sind drei weitere Beispiele dafür, wie wir profitabel wachsen.

So bewegen wir uns auf null Unfälle im Straßenverkehr zu.

Dort sterben 3.700 Menschen. Jeden Tag. Weltweit. Über 100.000 verletzen sich.

Wir machen das Fahren sicherer. Das ist unser Auftrag!

Sensoren, Kosten und Akzeptanz

	Assistiertes Fahren (L1)	Teilautomatisiertes Fahren (L2)	Hochautomatisiertes Fahren (L3)
	 in Serie	 in Serie	 >2020
Anzahl Sensoren*	6	18	30
Kosten Endverbraucher	~ 500 €	~ 2.500 €	> 10.000 €
Akzeptanz Endverbraucher**	✓✓✓✓	✓✓✓	✓

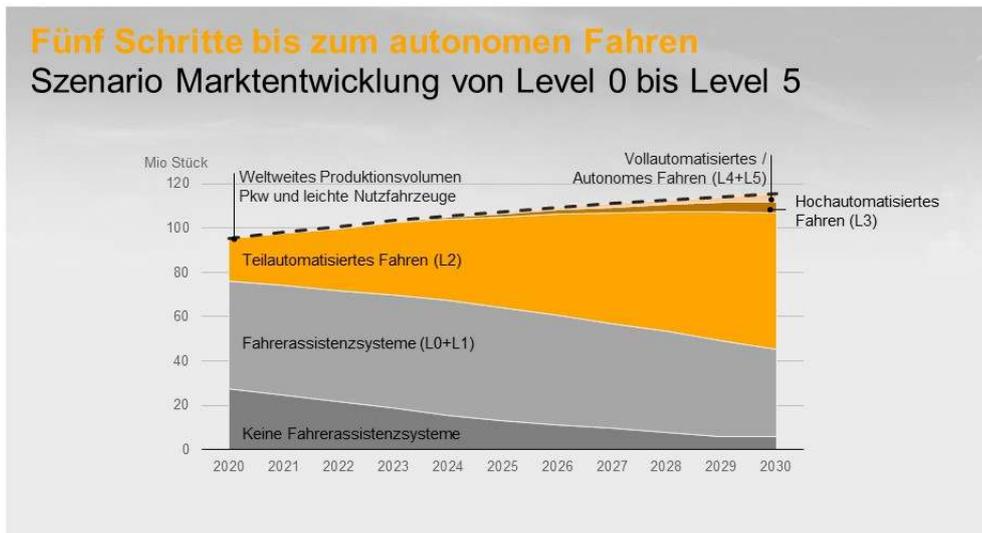
*Anzahl abhängig von Funktionen
**Kupplung Endverbraucher = Kosten-Nutzen-Verhältnis

Assistenzsysteme retten Leben und erhöhen den Komfort. Sie:

- Bremsen im Notfall das Fahrzeug selbstständig.
- Überwachen den toten Winkel.
- Halten einen sicheren Abstand oder die Fahrspur.
- Sie überwachen die Aufmerksamkeit am Steuer.
- Und sie helfen beim Einparken.

Sicherheit und Komfort lassen sich die Käufer eines Neuwagens etwas kosten. Aktuell sind es bis zu 3.000,00 Euro. Das wissen wir aus eigenen Studien.

Systeme für das hoch-automatisierte und autonome Fahren sind deutlich teurer. Wenn sie deutlich mehr als 3.000,00 Euro zusätzlich kosten, sinkt das Interesse der Käufer.



Daher treiben in den kommenden Jahren vor allem zwei Systeme das Wachstum an: solche für das assistierte Fahren. Und solche für das teilweise automatisierte Fahren.

Ihre Continental zählt dabei zu den Hauptgewinnern.

Denn gerade bei diesen Technologien sind wir ausgezeichnet aufgestellt.

In den letzten beiden Jahren erhielten wir dafür Aufträge von durchschnittlich um die drei Milliarden Euro.

Wir wachsen stark mit Systemen für das assistierte Fahren. Wir rechnen hier 2019 mit einem Umsatz von mehr als zwei Milliarden Euro.

Unsere Industrie investiert aktuell sehr viel Geld in das fahrerlose Fahren. Wir halten das vielfach für verfrüht. Denn erst in zehn Jahren rechnen wir dort mit einem nennenswerten Wachstum. Ausnahme: das Geschäft mit Robotaxis. Das sind fahrerlose Taxis. Sie starten wahrscheinlich früher durch.

Wir sind überzeugt: Wir sind mit dem richtigen Tempo unterwegs. Wir bauen unsere führende Position so weiter aus.



Sensoren sind die Sinnesorgane des Autos. Sie bieten uns große Wachstumschancen.

Denn ohne sie geht nichts beim assistierten Fahren. Und auch nichts beim autonomen Fahren.

Heute stecken weltweit in jedem Fahrzeug durchschnittlich zwei Sensoren. Es handelt sich dabei zum Beispiel um Radarsensoren und Kameras.

Oder um solche, die mit Ultraschall arbeiten. Deren Piepton kennen Sie vom Parken.

Künftig kommen Laser-Sensoren hinzu.

Für das teilweise automatisierte Fahren reichen zwei Sensoren nicht aus. Dafür braucht das Auto im Durchschnitt um die 18. Darunter befinden sich sechs hochwertige Sensoren. Diese sechs haben wir alle im Programm.

Ein fahrerloses Auto braucht künftig noch mehr Augen: so um die 30 Sensoren.

Stufe für Stufe nimmt unsere Industrie ihren Weg in diese Richtung.

Und wir wachsen mit jedem Schritt mit.

Millionen Autos senden und empfangen sicher mit Continental



Die neue Generation intelligenter Antennen



Ultraflach, verbesserte Leistung und bereit für 5G

Intelligent vernetzt: Millionen Autos senden und empfangen sicher mit Continental

Mehr Sicherheit und mehr Komfort: dafür steht auch die intelligente und vernetzte Mobilität.

Es kommt dabei auf das schnelle lückenlose Übertragen von Daten an. Wir haben das, was die Märkte dafür brauchen. Unser Programm reicht von der Antenne bis zum geschützten Austausch mit der Cloud.

Heute ist mehr als jedes zweite Neufahrzeug auf der Welt vernetzt. Mehr als 33 Millionen Fahrzeuge haben wir bereits dafür ausgestattet. Die Tendenz ist steigend. Bis 2026 nehmen weitere 50 Millionen Fahrzeuge unsere Technologie an Bord.

Dafür nutzen wir den neuen Standard im Mobilfunk. Er heißt 5G. Wir haben ihn weltweit getestet. Damit sind wir bereit für die schnelle und nahtlose Kommunikation von Fahrzeugen.

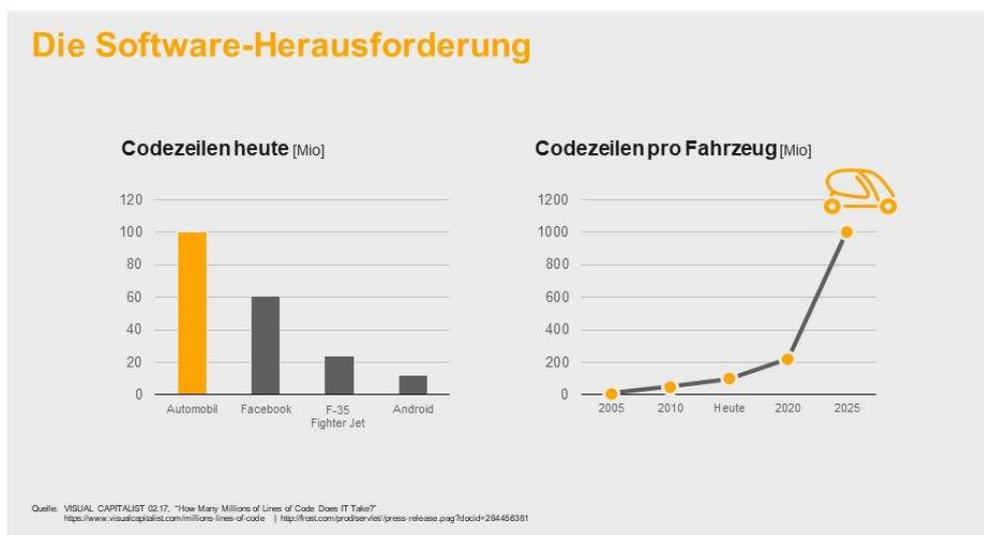
Einen ersten Serienauftrag für eine 5G-Vernetzung haben wir bereits erhalten.

Den nächsten Schritt bereiten wir schon vor. Zusammen mit Hewlett Packard nutzen wir die moderne Technologie mit Hilfe von Blockchain. Das ist eine dezentrale Datenbank. Sie hält eine ständig wachsende Liste abgelaufener Aufträge vor. Neue Aufträge gleicht sie damit ab. So schützt sie die Daten und beschleunigt das Abarbeiten großer Datenmengen.

So machen wir das Übertragen von Daten schneller. Und sicherer. Damit beschleunigen wir unser Servicegeschäft für Fahrzeugflotten: für Nutzfahrzeuge und Mietwagen. Zu unseren digitalen Lösungen gehört das Erfassen von Fahrzeugdaten aus der Ferne. Wir beobachten zum Beispiel den Reifenzustand. Oder wir machen das intelligente Mobiltelefon zum Autoschlüssel.

Mit solchen Dienstleistungen stehen wir noch am Anfang. Wir kommen heute auf einen Umsatz von rund 120 Millionen Euro. Wir steigern ihn auf das Dreifache in den kommenden fünf Jahren.

Das geht nur mit mehr Computereinsatz.



Software ist der Sauerstoff für das Ökosystem der Mobilität.

Ohne sie kaum Wachstum.

Sie fordert außerdem alle Beteiligten maximal heraus.

Software steckt schon heute im Auto. Sie besteht bereits aus über 100 Millionen programmierten Code-Zeilen. Das sind mehr als zum Beispiel ein Flugzeug braucht.

In den nächsten sechs, sieben Jahren wird sich die Zahl der Zeilen verzehnfachen.

Erfolgskritische Kompetenz

Software, Software, Software.

Die **Automobilindustrie** hat Software-Kompetenz nicht in ausreichendem Maße!
Es bleibt ihr nicht viel Zeit, sich diese anzueignen!

Die **IT-Industrie** hat die Kompetenz und drängt in die Automobilindustrie!
Ihr fehlt das Know-how in den Bereichen Spezifikation, Validierung und Homologation zur sicheren Zulassung!

```

# input of network
input1 = Input(batch_shape=(None, self.img_height, self.img_width, self.channels))

# 1st convolution block
conv11 = Conv2D(25, (5, 5), padding='same', activation='relu')(input1)
maxp11 = MaxPooling2D(pool_size=(2, 2), padding='same')(conv11)
conv12 = Conv2D(25, (5, 5), padding='same', activation='relu')(maxp11)
maxp12 = MaxPooling2D(pool_size=(2, 2), padding='same', name='maxp12')(conv12)
conv13 = Conv2D(25, (1, 1), padding='same', activation='relu')(maxp12)

# downsampling of input and concatenation with output of 1st convolution block
scal21 = AveragePooling2D(pool_size=(4, 4), padding='same')(input1)
merg21 = concatenate([scal21, conv13], name='merg21')

# 2nd convolution block with upsampling
conv21 = Conv2D(25, (5, 5), padding='same', activation='relu')(merg21)
maxp21 = MaxPooling2D(pool_size=(2, 2), padding='same')(conv21)
conv22 = Conv2D(25, (5, 5), padding='same', activation='relu')(maxp21)
maxp22 = MaxPooling2D(pool_size=(2, 2), padding='same', name='maxp22')(conv22)
conv23 = Conv2D(25, (1, 1), padding='same', activation='relu')(maxp22)
upsa21 = UpSampling2D(size=(2, 2))(conv23)

# downsampling of input and concatenation with output of 2nd convolution block
scal31 = AveragePooling2D(pool_size=(4, 4), padding='same')(input1)
merg31 = concatenate([scal31, upsa21], name='merg31')

# 1st upscale convolution block with upsampling
conv31 = Conv2D(100, (5, 5), padding='same', activation='relu')(merg31)
conv32 = Conv2D(50, (5, 5), padding='same', activation='relu')(conv31)
upsa31 = UpSampling2D(size=(2, 2))(conv32)

# concatenation with output of 2nd convolution block
merg41 = concatenate([scal31, upsa31, conv13], name='merg41')

# 2nd upscale convolution block
conv41 = Conv2D(100, (5, 5), padding='same', activation='relu')(merg41)
conv42 = Conv2D(50, (5, 5), padding='same', activation='relu')(conv41)

# put model input and output together
model = Model(inputs=input1, outputs=conv42)

```

Die Autoindustrie hat zu wenig Erfahrung mit Software!

Denn sie kommt aus der Welt der Hardware. Dort gelten andere Gesetze als beim Programmieren.

Die IT-Industrie dagegen hat hier ihren Heimvorteil. Aber ein Fahrzeug betriebssicher auf die Straße bringen: das schafft sie noch nicht.

Die Gretchenfrage lautet jetzt: Wer lernt schneller?

Die Autoindustrie die Kunst des leistungsfähigen Programmierens?

Oder die IT-Industrie die Kunst des Bauens von sicheren Autos?

Im Silicon Valley gilt der Grundsatz: Schnell ist wichtiger als perfekt.

In der Autoindustrie gilt dagegen: Perfekt ist wichtiger als schnell. Denn nur perfekt ist sicher.

Elektronik. Sensorik. Software. Und Mechanik. Beim sicheren Fahren kommt es auf das perfekte Zusammenspiel dieser vier Technologien an. Wir nutzen sie alle bereits heute in den meisten unserer Komponenten und Systeme.



Erst das Rad. Dann die Kutsche. Es folgte Berthas Benz. Und dann der Käfer.

Überall Hardware.

Heute erzielt die Industrie damit über zwanzig Mal so viel Umsatz wie vor 60 Jahren. Es sind rund 2.500 Milliarden US-Dollar.

Das hat ein Marktberater berechnet.

Mit Software macht die Industrie nur 280 Milliarden US-Dollar Umsatz. In Form von Dienstleistungen macht sie nur 30 Milliarden.

Das ist nichts zu dem, was kommt.

Denn der Umsatz mit Hardware steigt in den kommenden Jahren nur leicht.

Dagegen bringen Rechner-Programme deutlich mehr. Sie verzehnfachen ihren heutigen Umsatz. Rund ums Auto wächst er auf 2.700 Milliarden US-Dollar.

Ein gigantischer Kuchen!

Aber wer sichert sich davon die größten Stücke?

Denn alle haben großen Appetit darauf. Vor allem die Unternehmen aus der Welt der Computer, Elektronik und des Internets. Ihre Mission lautet: das Auto erobern! So wie sie bereits unser Büro und unser Zuhause erobert haben. Denn sie riechen das ganz große Geschäft mit Informationen. Mit Unterhaltung. Und vor allem mit Werbung im vernetzten Auto.

Dagegen steht die Autoindustrie. Sie hat ebenfalls großen Hunger.

Hersteller und Zulieferer greifen selbst nach den größten Stücken.

Da sind wir dabei!

Wir entwickeln dafür Rechner-Programme. Zum einen vernetzen wir damit die im Auto eingebauten Systeme. Zum andern machen wir es zum Bestandteil des Internets.

Bereits heute erzielen wir mehr als 60 Prozent unseres Umsatzes im Bereich Automotive mit Elektronik, Software und Sensorik.

In immer mehr Fahrzeugen ist unsere Technologie das Gehirn der modernen Mobilität.

Hier sehen Sie zum Beispiel das Gehirn eines Elektroantriebs. Sie sehen pure Elektronik. Sie ist extrem klein. Sie passt in eine Jackentasche. Aber sie ist extrem leistungsstark. Sie steuert mehrere hundert Pferdestärken. Die geballte Intelligenz für sauberes Fahren.

Gebaut von einigen unserer rund 49.000 Ingenieurinnen und Ingenieure.

Mehr als ein Drittel von ihnen kommt aus der Welt der Computer und ihrer Programme. Bis Ende 2022 erhöhen wir diesen Anteil um 6.000 Köpfe.

In unserer Software-Akademie bilden wir jährlich mehr als 2.000 Fachpersonen weiter.

Sie haben bei uns großartige Chancen. Sie leisten großartige Beiträge. Zu null Unfällen auf unseren Straßen. Und zu sauberer Luft.

Haben Ihre begabten Töchter und Söhne daran Interesse? Dann geben Sie bitte unsere Adresse weiter!

Mobilität der Zukunft geht nicht ohne starke Partner

Kooperationen im Bereich **Vernetzung**:
4 in 2014 → 18 in 2018
@continental

[ui!] the urban institute® Smart City Solution	NTT docomo Mobilfunkbetreiber	OSRAM CONTINENTAL Intelligente Automobil-Beleuchtung		
easymile	here	nexteer a leader in intuitive motion control	NEXTEV	NVIDIA
Autonomes Fahren				
DIGILENS	Hewlett Packard Enterprise	China unicom 中国联通		
Holographische Optik-Technologie	Blockchain-Technologie	Mobilitätsdienste		

Mit starken Partnern machen wir uns klüger. Und schneller.

Denn im neuen Ökosystem der Mobilität gilt: Niemand kann alles allein machen.

Unsere Kunden brauchen starke und verlässliche Verbündete.

Solche wie uns.

Weil wir vernetzen.

Weil wir vernetzt denken.

Weil wir vernetzt handeln.

Wir arbeiten dafür eng mit anderen Industrien zusammen.

Unsere Liste an strategischen Partnern ist lang. Sie ist außerdem prominent besetzt. Und sie wird rapide länger.

Allein im letzten Jahr kamen 18 neue Partnerschaften im Bereich Vernetzung hinzu.



Schneller und flexibler handeln: Dafür stellen wir Ihre Continental gerade neu auf. Anfang 2020 sind wir so weit. Dann steht der Rahmen. In einem übersichtlichen Aufbau machen wir weiter.

Vor allem verteilen wir so mehr Verantwortung. Führungskräfte erhalten mehr Freiräume. Sie entscheiden künftig mehr selbst. Wir sorgen für einfachere Abläufe. Unsere Beschäftigten organisieren sich künftig stärker selbst. Auf allen Ebenen.

Wir haben ständig viele neue Ideen für das Fahren der Zukunft. Unser Ziel lautet: Sie künftig noch flexibler an Marktwünsche anpassen. Und sie vor allem noch schneller auf den Markt bringen. Dann behalten wir die Nase vorn.

Dafür stehen wir nie still. Wir verändern uns selbst immer weiter. In ein paar Jahren vollziehen wir dann den letzten Schritt: den zu einer Holding.

Aus den bisherigen Divisionen Chassis & Safety und Interior gehen zwei veränderte Geschäftsfelder hervor. Ihre neuen Namen lauten ab 2020:

- „Autonomous Mobility and Safety“.
- Und „Vehicle Networking and Information“.

Ihr Geschäft fassen wir unter „Automotive Technologies“ zusammen.

Dieser Bereich ist auf die Elektronik im Fahrzeug spezialisiert. Wir bündeln dort einen bedeutsamen Teil unserer Forschung und Entwicklung.

Die machen wir so noch leistungsfähiger. Vor allem verkürzen wir so die Zeitspanne zwischen Idee und Marktreife.

Beispiel: Software. Wir nutzen sie als Baustein für vergleichbare Systeme. Wir entwickeln sie künftig zentral. Und dann verwenden wir sie mehrfach.

Dafür gestalten wir unsere Abläufe einheitlicher. Und wir standardisieren weiter unsere Methoden und Werkzeuge.

So schaffen wir wegweisende Innovationen. In unserem neuen Kraftzentrum.

Neu eingerichtet haben wir unser Automotive Board. Es ist ein sehr sichtbares Beispiel dafür, wie wir Verantwortung dezentralisieren. Seit Anfang April übernimmt es zahlreiche operative Entscheidungen. Es entlastet damit den Konzernvorstand. Gleichzeitig führen wir dort unser Know-how enger zusammen. So nutzen wir noch besser die Synergie-Effekte. Sie ergeben sich aus der engeren Zusammenarbeit im Bereich Automotive.

Als Sprecher unseres neuen Gremiums fungiert mein Kollege im Vorstand, Nikolai Setzer. Seine Hauptaufgabe: unsere Geschäftspolitik im Bereich Automotive einheitlich ausrichten.

Sein Nachfolger ist Christian Kötz. Er leitet die Division Reifen. Und er leitet ebenfalls den Konzerneinkauf. Ihn begrüße ich als neues Mitglied im Vorstand.

Lieber Christian! Lieber Niko!

Euch beiden alles Gute in Euren neuen Rollen! Und viel Erfolg!



Was uns Continentäler eint und stark macht? Unsere vier Werte.

- Freiheit.
- Gewinnermentalität.
- Vertrauen.
- Verbundenheit.

Unsere Belegschaft identifiziert sich voll mit ihnen. Die Zustimmungsrate liegt bei nahezu 90 Prozent.

Wir sind überzeugt: Werte schaffen Wert.

Deshalb ist Ihre Continental ein starker Werte- und Wertverbund. Und das bleibt er auch.

Drei Elemente halten ihn zusammen:

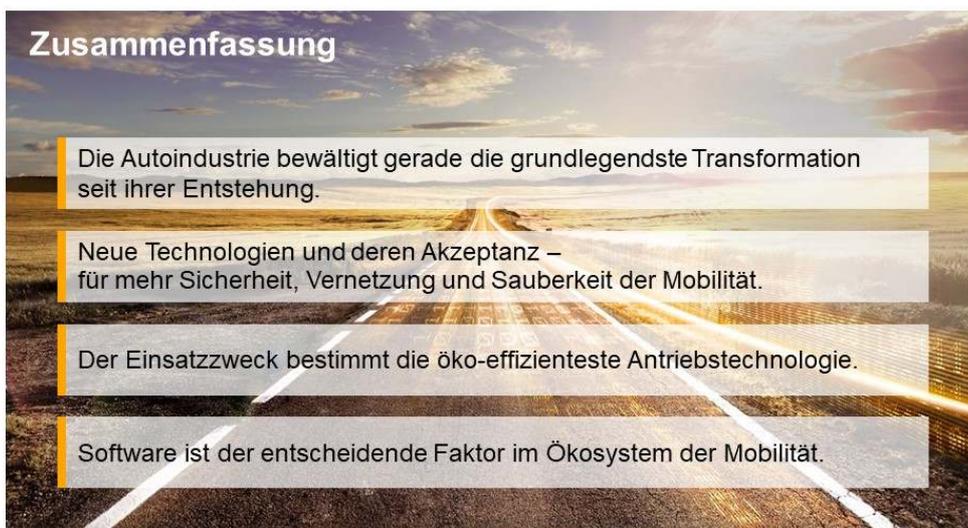
- Wir alle teilen dieselbe Vision.
- Wir alle teilen dieselben Werte.
- Wir alle streben nach dem höchsten, gemeinsam erzielbaren Wert.

Wir wertschätzen dabei unsere Verschiedenheit. Denn sie ist die wesentliche Quelle unserer Kreativität. Dafür erweitern wir die beruflichen Freiräume unserer Belegschaft.

Wir eröffnen so neue Karrierechancen: für Frauen wie Männer.

Der Anteil an weiblichen Führungskräften steigt daher. Einen Anteil von 16 Prozent hatten wir uns zum Ziel für 2020 gesetzt. Wir erreichen ihn voraussichtlich schon dieses Jahr.

Als neues Ziel setzen wir uns jetzt: 25-25. Das heißt: 25 Prozent weibliche Führungskräfte im Jahr 2025.



Meine Damen und Herren!

Wir erleben gerade einen Wandel in der Autoindustrie. Es ist der grundlegendste seit ihrer Geburt.

Wir sind überzeugt: Sie wächst daraus stärker hervor! Und wir wachsen mit ihr.

Mit wegweisenden Technologien. Für saubere Luft. Für null Unfälle. Für mehr Komfort.

Das alles machen wir intelligent vernetzt. Wir arbeiten dafür übergreifend zusammen: füreinander und mit anderen Industrien.

Entscheidend für unseren Erfolg ist die Akzeptanz unserer Ergebnisse. Die Akzeptanz der Märkte. Die der Gesellschaft. Die der Politik.

Klimaschutz ist das Ziel für neue Antriebe. Wir schützen es am besten mit öko-effizienten Technologien. Die sind bezahlbar. Und sie sind akzeptabel.

Computer und ihre Programme sind die entscheidenden Bausteine im Ökosystem der Mobilität.

Wir gestalten diese Lebenswelt mit. Wir bauen dabei unsere führende Position aus.

Das ist unser Weg!

Ihm folgen wir! Entschlossen und zuversichtlich.

Ihre Continental ist dafür sehr gut aufgestellt.

Sie wächst weiter schnell. Und profitabel.

Manchmal hören wir: „Wer die Mobilität der Zukunft will, braucht Continental.“

Das verstehen wir sehr gut.

Denn das meinen wir auch.