

Lagebericht

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

Ausgewählte finanzwirtschaftliche Begriffe	36	Die Continental AG – Kurzfassung nach HGB	84
Unternehmensprofil	38	Sonstige Angaben	87
Konzernstruktur	38	Abhängigkeitsbericht	87
Konzernstrategie	41	Ergänzende Angaben und Erläuterungen gemäß § 289a und § 315a HGB	87
Unternehmenssteuerung	43	Vergütung des Vorstands	88
Forschung und Entwicklung	46	Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB	89
Nachhaltigkeit und zusammengefasste nichtfinanzielle Konzernklärung	48		
Hinweise zur Berichterstattung	48		
Unser Ansatz für das Nachhaltigkeitsmanagement	48	Risiko- und Chancenbericht	90
Entwicklung der strategischen Kernthemen der Nachhaltigkeit	49	Risiko- und Chancenmanagement und internes Kontrollsystem	90
Entwicklung weiterer Nachhaltigkeitsthemen	50	Wesentliche Risiken	92
Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers	53	Finanzrisiken	92
		Markt Risiken	93
		Operative Risiken	94
		Rechtliche und umweltbezogene Risiken	96
		Wesentliche Chancen	98
		Aussage zur Gesamtrisiko- und Gesamtchancensituation	99
Wirtschaftsbericht	55		
Rahmenbedingungen	55	Prognosebericht	100
Gesamtwirtschaftliche Entwicklung	55	Künftige Rahmenbedingungen	100
Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen	55	Prognose der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung	100
Entwicklung der Rohstoffmärkte	57	Prognose der Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen	101
Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage	59	Ausblick des Continental-Konzerns	102
Ertragslage	60		
Finanzlage	66		
Vermögenslage	68		
Automotive Group	72		
Entwicklung der Division Chassis & Safety	73		
Entwicklung der Division Powertrain	75		
Entwicklung der Division Interior	77		
Rubber Group	79		
Entwicklung der Division Reifen	80		
Entwicklung der Division ContiTech	82		

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.

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.

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. 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

Neue Unternehmensstruktur zur langfristigen Sicherung der Zukunftsfähigkeit und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit.

Seit 1. Januar 2020 ist Continental neu organisiert. So können wir noch flexibler auf die Anforderungen unterschiedlicher Kunden, Märkte, Regulierungsbehörden und Gesellschaften reagieren und unsere Chancen schneller und effizienter nutzen.

Seit 1. Oktober 2019 firmiert das rechtlich verselbstständigte Geschäftsfeld Powertrain (bis 31.12.2019 im Wesentlichen Division Powertrain) unter dem Namen Vitesco Technologies. Dies hat keine Auswirkung auf die Finanzberichterstattung über das Geschäftsfeld Powertrain innerhalb des Continental-Konzerns. Vorbehaltlich der Zustimmung der Hauptversammlung am 30. April 2020 soll im Lauf des Jahres 2020 die Abspaltung von Vitesco Technologies erfolgen.

Neue Organisationsstruktur

Continental gliedert sich seit 1. Januar 2020 in die Unternehmensbereiche Automotive Technologies, Rubber Technologies und Powertrain Technologies. Diese umfassen fünf Geschäftsfelder mit insgesamt 23 Geschäftseinheiten. Technologien, Produktgruppen und Services bilden die Grundlage für die Zuordnung zu einem Geschäftsfeld bzw. zu einer Geschäftseinheit. Die Geschäftsfelder und Geschäftseinheiten haben eine durchgängige Geschäftsverantwortung einschließlich der Ergebnisverantwortung.

Geschäftsverantwortung

Die Gesamtverantwortung für die Geschäftsleitung trägt der Vorstand der Continental Aktiengesellschaft (AG). Die Geschäftsfelder sind mit jeweils einem Vorstandsmitglied vertreten. Dabei bildet das Geschäftsfeld Powertrain eine Ausnahme. Aufgrund seiner Verselbstständigung seit 1. Januar 2019 ist hier eine Geschäftsführung verantwortlich.

Zur einheitlichen Ausrichtung der Geschäftspolitik ist im Unternehmensbereich Automotive Technologies seit 1. April 2019 das Automotive Board mit einem Vorstandsmitglied als „Sprecher“ etabliert. Das neue Gremium soll u.a. Entscheidungswege verkürzen und Synergieeffekte aus dem stärkeren Zusammenwachsen der Geschäftsfelder Autonomous Mobility and Safety und Vehicle Networking and Information erzielen.

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 geschäftsfeldübergreifend für die Steuerung des Konzerns notwendig sind. Dazu gehören insbesondere die Bereiche Finanzen, Controlling, Compliance, Recht und IT, Nachhaltigkeit sowie Qualität und Umwelt.

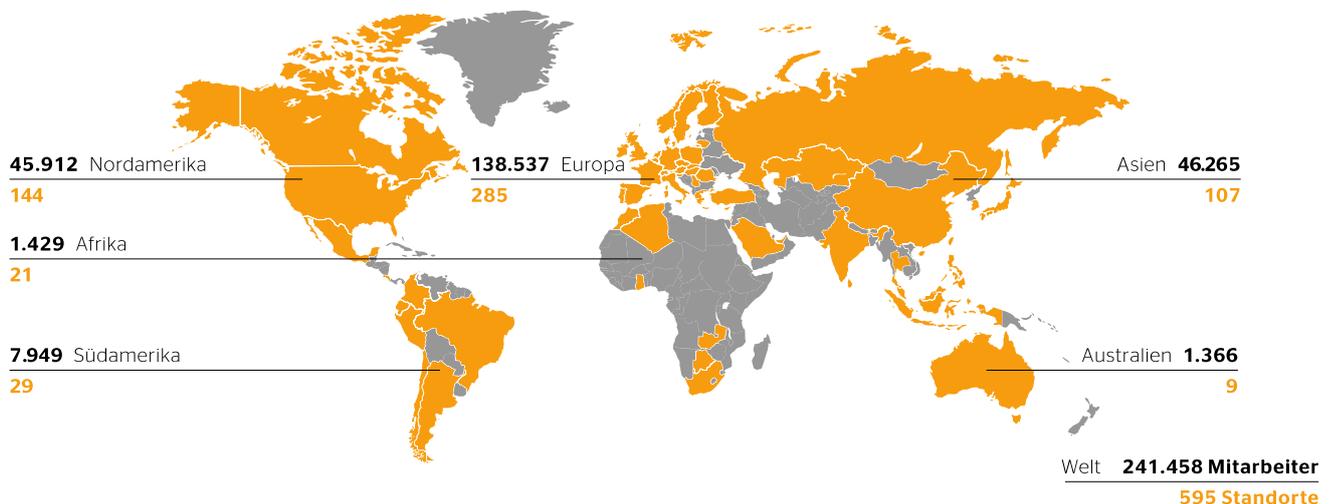
Gesellschaften und Standorte

Die Continental AG ist die Muttergesellschaft des Continental-Konzerns. Dieser umfasst neben der Continental AG 581 Gesellschaften einschließlich nicht beherrschter Unternehmen. Das Continental-Team besteht aus 241.458 Mitarbeitern an insgesamt 595 Standorten in 59 Ländern und Märkten. Als Standort werden alle postalischen Adressen der von uns kontrollierten Gesellschaften definiert.

Kundenstruktur

Das Geschäft mit den Automobilherstellern umfasst mit einem Anteil von 71 % am Konzernumsatz unseren größten Kundenkreis. Entsprechend hoch ist die Bedeutung dieser Industrie für das Wachstum der Unternehmensbereiche Automotive Technologies und Powertrain Technologies. Im Unternehmensbereich Rubber Technologies dominiert im Geschäftsfeld Tires das Reifengeschäft mit Endkunden. Im Geschäftsfeld ContiTech sind neben der Automobilindustrie auch andere Schlüsselindustrien wichtige Kunden, etwa der Schienenverkehr, der Maschinen-, Apparate- und Bergbau sowie das Ersatzgeschäft.

595 Standorte in 59 Ländern und Märkten



Konzernstruktur 2020 im Überblick

Continental Group

Automotive Technologies		Rubber Technologies		Powertrain Technologies
Autonomous Mobility and Safety	Vehicle Networking and Information	Tires	ContiTech	Powertrain

Automotive Technologies (seit 01.01.2020):

Das **Geschäftsfeld Autonomous Mobility and Safety** (bis 31.12.2019 im Wesentlichen Division Chassis & Safety) integriert Sicherheitstechnologien und beherrscht die Fahrdynamik, um sicheres und komfortables Fahren zu ermöglichen. Ziel dabei ist es, die „Vision Zero“ umzusetzen, die Vision vom unfallfreien Fahren. Die Komponenten und die Systemkompetenz von Autonomous Mobility and Safety sind Voraussetzungen für die autonome Mobilität. Das Geschäftsfeld gliedert sich in vier Geschäftseinheiten:

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

Das **Geschäftsfeld Vehicle Networking and Information** (bis 31.12.2019 im Wesentlichen Division Interior) entwickelt entlang der strategischen Säulen „Vernetzen. Informieren. Integrieren.“ Bausteine und End-to-End-Systeme für die vernetzte Mobilität, d.h. Hardware, Software und Services. Durch Lösungen für Vernetzung, Mensch-Maschine-Interaktion, Systemintegration und High-Performance Computing für Pkw, Nutzfahrzeuge und Flotten stellt Vehicle Networking and Information funktionierende Netzwerke und einen reibungslosen Informationsfluss für die vernetzte Mobilität sicher. Das Geschäftsfeld gliedert sich in drei Geschäftseinheiten:

- > Commercial Vehicles and Services
- > Connected Car Networking
- > Human Machine Interface

Rubber Technologies (bis 31.12.2019 Rubber Group):

Das **Geschäftsfeld Tires** (bis 31.12.2019 Division Reifen) bietet die richtigen Reifen für eine breite Palette von Anwendungen - von Pkw über Lkw, Busse und Spezialfahrzeuge bis hin zu Fahrrädern und Motorrädern. Dienstleistungen für den Handel und für das Flottenmanagement sowie digitale Reifenüberwachungs- und -managementsysteme bilden weitere Schwerpunkte. Ziel ist es, zur sicheren, wirtschaftlichen und ökologisch effizienten Mobilität beizutragen. Der Umsatz entfiel im Berichtsjahr zu 26 % auf das Geschäft mit den Fahrzeugherstellern und zu 74 % auf das Ersatzgeschäft. Das Geschäftsfeld gliedert sich in sechs Geschäftseinheiten:

- > Commercial Vehicle Tires
- > Original Equipment Passenger and Light Truck Tires (PLT)
- > Replacement APAC (Asien und Pazifik-Region) PLT
- > Replacement EMEA (Europa, Mittlerer Osten und Afrika) PLT
- > Replacement The Americas (Nord-, Mittel- und Südamerika) PLT
- > Two-Wheel Tires

Das **Geschäftsfeld ContiTech** (bis 31.12.2019 Division ContiTech) entwickelt, produziert und vermarktet Produkte, Systeme sowie intelligente Komponenten aus Kautschuk, Kunststoff, Metall und Gewebe. Sie kommen im Bergbau, in der Agrarindustrie, im Schienenverkehr, im Maschinen- und Anlagenbau, in der Automobilindustrie sowie in weiteren zukunftssträchtigen Industrien zum Einsatz. Der Umsatz entfiel im Berichtsjahr zu 50% auf das Geschäft mit den Fahrzeugherstellern und zu 50% auf das Geschäft mit anderen Industrien sowie auf das Ersatzgeschäft. Das Geschäftsfeld umfasst sieben Geschäftseinheiten:

Konzernstruktur 2019 im Überblick

Continental-Konzern

Umsatz: 44,5 Mrd €; Mitarbeiter: 241.458

Automotive Group			Rubber Group	
Umsatz: 26,5 Mrd €; Mitarbeiter: 138.295			Umsatz: 18,0 Mrd €; Mitarbeiter: 102.685	
Chassis & Safety Umsatz: 9,4 Mrd € Mitarbeiter: 48.434	Powertrain Umsatz: 7,8 Mrd € Mitarbeiter: 41.744	Interior Umsatz: 9,6 Mrd € Mitarbeiter: 48.117	Reifen Umsatz: 11,7 Mrd € Mitarbeiter: 56.884	ContiTech Umsatz: 6,4 Mrd € Mitarbeiter: 45.801

- > Air Spring Systems
- > Conveying Solutions (bis 09.01.2020 Conveyor Belt Group)
- > Industrial Fluid Solutions
- > Mobile Fluid Systems
- > Power Transmission Group
- > Surface Solutions
- > Vibration Control

Powertrain Technologies (seit 01.01.2020):

Das **Geschäftsfeld Powertrain** (bis 31.12.2019 Division Powertrain) bietet effiziente und saubere Fahrzeugantriebe. Themenschwerpunkte bilden dabei intelligente Systeme und Komponenten für die Elektrifizierung von Fahrzeugen sowie elektronische Steuerungen, Sensoren, Aktuatoren und Abgasnachbehandlungslösungen. Das Geschäftsfeld beinhaltet drei Geschäftseinheiten:

- > Electronic Controls
- > Electrification Technology
- > Sensing and Actuation

Vernetzte Wertschöpfung

Forschung und Entwicklung (F&E) erfolgte im Berichtsjahr an 88 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 im Geschäftsfeld Tires weitgehend zentral strukturiert. Continental investiert jährlich 7 % bis 8 % 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 20,1 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. 43 % 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.

Produktion und Vertrieb in 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 Reifenvertrieb erfolgt weltweit über unser Händlernetz mit Reifenfach- und Franchisebetrieben sowie über den Reifenhandel allgemein.

Global vernetzte Wertschöpfung

F&E	Einkauf	Produktion	Vertrieb
Innovativ 3,4 Mrd € Aufwand	Vielfältig 29,9 Mrd € Volumen	Weltweit 249 Standorte	Vor Ort 44,5 Mrd € Umsatz

Konzernstrategie

Neuorganisation für strategische Flexibilität und langfristigen Erfolg.

Um die Mobilität der Zukunft aktiv zu gestalten, hat sich Continental seit 1. Januar 2020 neu aufgestellt. Wir reagieren damit auf die Beschleunigung des Technologiewandels im Antriebsbereich, die verstärkte Nachfrage nach digitalen Lösungen sowie die zunehmend digitalisierte Arbeitswelt. Weitere Informationen zur Neuorganisation finden Sie im Kapitel Konzernstruktur.

Abspaltung des Geschäftsfelds Powertrain

Für das Geschäftsfeld Powertrain bereiten wir eine vollständige Abspaltung mit anschließender Börsennotierung vor, über die auf der Hauptversammlung am 30. April 2020 abgestimmt wird. Grund für die Verselbstständigung und die Abspaltung 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 aktiv zu begleiten.

Strukturprogramm „Transformation 2019–2029“ zielt auf nachhaltige Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit

Mit dem Strukturprogramm „Transformation 2019–2029“ reagieren wir auf die Rückgänge in der weltweiten Automobilproduktion und auf die verstärkte Kundennachfrage nach digitalen Lösungen. Darüber hinaus trägt das Programm mehreren Entwicklungen Rechnung, die parallel verlaufen: einer zunehmend digitalisierten Arbeitswelt, der sich abzeichnenden Krise in der Automobilindustrie und dem durch verschärfte Abgasgesetze beschleunigten Technologiewandel im Antriebsbereich.

Das Programm zielt vor allem auf zwei Effekte ab: die Steigerung von Effizienz und Produktivität mittels Organisations- und Portfolioanpassungen sowie eine verstärkte Konzentration auf die entscheidenden Wachstumsfelder der Zukunft. Damit planen wir ab 2023 die Bruttokosten um rund 500 Mio € jährlich zu senken. Dafür rechnen wir mit einem Aufwand in Höhe von etwa 1,1 Mrd € innerhalb der zehnjährigen Laufzeit. Die Mehrheit dieser Aufwendungen wird zwischen 2019 und 2022 ergebniswirksam. Sollte die Wirkung des jetzigen Programms nicht ausreichen, schließen wir zusätzliche Projekte nicht aus.

Sieben strategische Handlungsfelder zur nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts

Unsere sieben strategischen Handlungsfelder haben nach wie vor Gültigkeit. Sie ergänzen sich gegenseitig und sind darauf ausgerichtet, nachhaltigen Wert für alle Stakeholder zu schaffen.

1. Wertsteigerung – dauerhafte Steigerung des Unternehmenswerts

Dauerhafte Steigerung des Unternehmenswerts ist für uns nachhaltiger Erfolg unter Berücksichtigung der Kapitalkosten. Unsere Zielmarke liegt langfristig bei mindestens 20 % Rendite auf das betrieblich gebundene Kapital. Nach 17,0 % im Jahr 2018 erzielten wir -1,0 % im Jahr 2019. Die Belastungen im EBIT durch Sondereffekte in Höhe von 3,31 Mrd €, die im Wesentlichen aus Wertminderungen und Restrukturierungsaufwendungen resultieren, haben zu diesem Wert beigetragen.

2. Regionale Umsatzbalance – weltweit ausgewogene Umsatzverteilung

Ein weiteres Ziel ist eine weltweit ausgewogene regionale Umsatzverteilung. So werden wir unabhängiger von einzelnen regionalen Absatzmärkten sowie von Markt- und Konjunkturschwankungen. Um das zu erreichen, nutzen wir die Chancen, die sich auf den vielversprechenden Märkten in Asien und Nordamerika bieten, und festigen 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.

2019 lag unser Umsatzanteil in Asien bei 22 % sowie in Nord- und Südamerika bei insgesamt 29 %.

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

Unsere Zukunft wollen wir 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 Geschäftsfelder von Automotive Technologies als auch ContiTech mit dem überwiegenden Anteil ihrer Produkte zu den führenden Anbietern. Im Reifengeschäft sind wir weltweit die Nummer vier. In einzelnen Segmenten und Märkten belegen wir auch in diesem Bereich 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 Softwareprodukte.

4. Im Markt für den Markt – hoher Lokalisierungsgrad

Unser globales Geschäftsmodell fußt auf einem hohen Lokalisierungsgrad. Zahlreiche Produkte und Lösungen entwickeln und produzieren wir lokal. So können wir den jeweiligen Marktbedingungen und Anforderungen unserer Kunden am besten gerecht werden. Mindestens acht von zehn Applikationsentwicklungen sollen vor Ort entstehen, ebenso hoch soll der lokale Produktionsanteil sein. Durch unsere weltweit arbeitende Entwicklung und Fertigung 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 59 Ländern und Märkten, in denen wir vertreten sind, verfügen wir über Produktionsstätten. Im Berichtsjahr haben wir unsere Fertigung durch Akquisitionen und den Aufbau neuer Produktionsstätten erweitert. So eröffneten wir z. B. unsere neuen Reifenwerke für Pkw-Reifen in Thailand und für Lkw- und Busreifen in den USA. In Portugal wurde die Fertigungskapazität für Agrarreifen ausgebaut. Den Grundstein für eine Motorradreifenfabrik legten wir in Thailand. In Deutschland startete die Erweiterung der Produktion von Antriebsriemen für die Agrarindustrie. Insgesamt stieg die Anzahl unserer Produktionsstätten im Berichtsjahr von 233 auf 249 Standorte.

Weiterhin arbeiten wir 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

Die Abhängigkeit von der Automobilkonjunktur soll durch ein ausgewogenes Kundenportfolio verringert werden. Dafür wollen wir das Geschäft mit Branchen außerhalb der Automobilindustrie überproportional steigern, bei gleichzeitig weiterem Wachstum im Geschäft mit den Automobilherstellern. Mittel- bis langfristig wollen wir den Umsatzanteil mit Endverbrauchern und Industriekunden außerhalb der Automobilerausrüstung in Richtung 40 % erhöhen. Unsere Geschäftsfelder Tires und ContiTech bilden dafür die Basis.

Unsere Aktivitäten im Bereich der Softwareprodukte für den Endverbrauchermarkt und Industrien außerhalb der Automobilindustrie werden sich zunehmend auf unser Kundenportfolio auswirken. Beispiele dafür sind das erweiterte Verkehrsmanagement, die digitale Reifenüberwachung, intelligente Lösungen für die Agrarbranche und für Förderbänder sowie neue Technologien, die über das Fahrzeug hinaus Anwendung finden.

Der Umsatzanteil mit Endverbrauchern und Industriekunden außerhalb der Automobilerausrüstung ist 2019 mit 29 % stabil geblieben.

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 etablierten Kernmärkten entwickeln wir unsere Position als einer der führenden Produkt- und Systemlieferanten kontinuierlich weiter. Wir steuern und strukturieren unser Produkt- und Technologieportfolio mit dem Ziel, in allen Phasen der jeweiligen Produktlebenszyklen präsent und wettbewerbsfähig zu sein. Gleichzeitig treiben wir systematisch Produktinnovationen und Technologien voran. Wenn sich eine attraktive Chance ergibt, kaufen wir gezielt zukunftsweisende technologische Kompetenz hinzu oder schließen Kooperationen mit anderen Unternehmen.

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. 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.

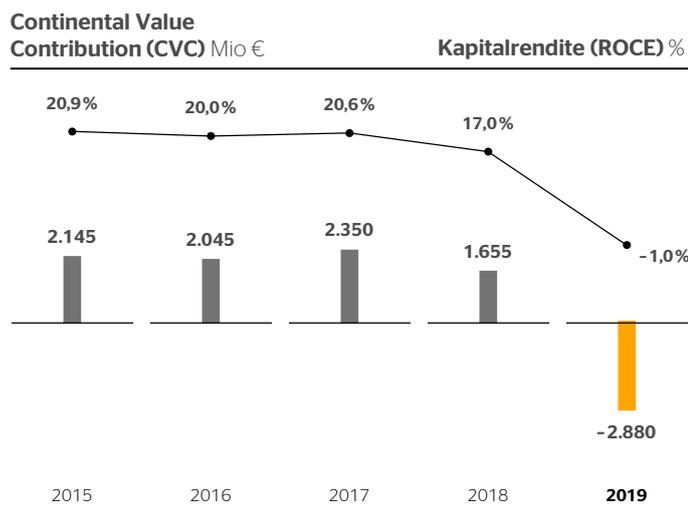
57.000 Mitarbeiter in 52 Ländern haben sich im Berichtsjahr an der Befragung beteiligt. Daraus ergeben hat sich beispielsweise, dass die Zustimmung zu unseren vier Unternehmenswerten mit 86 % nach wie vor hoch ist. An den Ergebnissen erkennen wir auch, dass die Klarheit über die strategische Ausrichtung des Unternehmens sowie das Vertrauen in die Entscheidungen des Top-Managements abgenommen haben (um drei bzw. zwei Prozentpunkte). Dabei gibt es deutliche Unterschiede in den einzelnen Geschäftsfeldern. Leichte Verbesserungen um jeweils zwei Prozentpunkte wurden beim Umgang mit Stress bzw. im Bereich Work-Life-Balance angegeben. Die Rückmeldungen unserer Mitarbeiter spiegeln unsere Stärken wider und zeigen zugleich Bereiche auf, an denen wir arbeiten müssen, um unsere Organisation und unsere Kultur stetig weiterzuentwickeln.

Unternehmenssteuerung

Ziel ist die dauerhafte Steigerung des Unternehmenswerts.

Wertmanagement

Wesentliche finanzielle Leistungsindikatoren für Continental sind die Entwicklung des Umsatzes, das betrieblich gebundene Kapital, 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 sie im Rahmen eines Werttreibersystems zu Kennzahlen. Im Mittelpunkt unserer Unternehmensziele steht die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts jeder einzelnen Geschäftseinheit. Dieses Ziel wird erreicht, wenn eine positive Rendite auf das in der jeweiligen Geschäftseinheit 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 Berichtsjahr lag das EBIT des Konzerns bei -0,3 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 2019 lagen die durchschnittlichen operativen Aktiva bei 26,2 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 Zeiträumbetrachtungen tragen wir über die Ermittlung des betrieblich gebundenen Kapitals als Durchschnittswert über die Quartalsstichtage Rechnung. Der ROCE lag im Jahr 2019 bei -1,0%.

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

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). 2019 lag der CVC bei -2.879,6 Mio €.

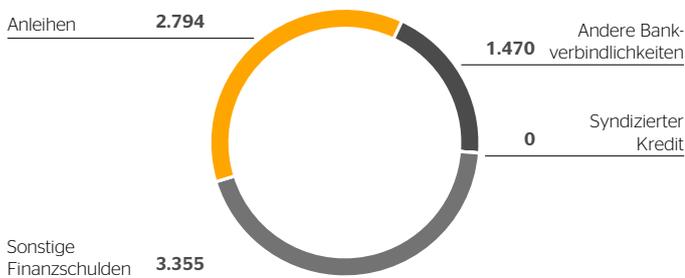
Kapitalrendite (ROCE) nach Divisionen (in %)	2019	2018
Chassis & Safety	-2,3	16,0
Powertrain	-16,9	3,3
Interior	-23,0	17,6
Reifen	21,2	29,1
ContiTech	8,7	12,6
Continental-Konzern	-1,0	17,0

Finanzierungsstrategie

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

Die Konzernfunktion Finance & Treasury stellt den notwendigen Finanzierungsrahmen zur Verfügung, um das Wachstum des Konzerns und den Bestand des Unternehmens langfristig zu sichern. Der jährliche Investitionsbedarf des Unternehmens dürfte in den kommenden Jahren zwischen 7% und 8% des Umsatzes liegen.

Zusammensetzung der Brutto-Finanzschulden (7.619 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 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 37,3 % und die Gearing Ratio bei 25,6 %.

Die Brutto-Finanzschulden sollen sich in einem ausgewogenen Mix aus Bankverbindlichkeiten und anderen Finanzierungsquellen des Kapitalmarkts bewegen, wobei wir gerade im kurzfristigen Bereich eine breite Palette von Finanzierungsinstrumenten nutzen. Zum Jahresende 2019 bestand der Mix aus Anleihen (37 %), syndiziertem Kredit (0 %), anderen Bankverbindlichkeiten (19 %) und sonstigen Finanzschulden (44 %), bezogen auf die Brutto-Finanzschulden in Höhe von 7.619,0 Mio €. Das zugesagte Volumen des syndizierten Kredits, der aus einer revolvingen Tranche besteht, beläuft sich seit seiner Erneuerung im Dezember 2019 auf 4,0 Mrd €. Zuvor waren es 3,0 Mrd €. Der neue syndizierte Kredit läuft bis Dezember 2024 und beinhaltet eine Abhängigkeit der Marge von der Nachhaltigkeitsleistung im Konzern. Aufgrund des seit 1. Januar 2019 verpflichtend anzuwendenden Standard IFRS 16, *Leasingverhältnisse*, sind alle Leasingverhältnisse in der Bilanz abzubilden. Dies führte zu einem deutlichen Anstieg der in den sonstigen Finanzschulden enthaltenen Leasingverbindlichkeiten. Zum 31. Dezember 2019 lagen diese bei 1,7 Mrd €. Der Finanzierungsmix dürfte sich nicht wesentlich verändern.

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 2019 lagen bei 3.114,3 Mio €. Es bestanden darüber hinaus zugesagte und ungenutzte Kreditlinien in Höhe von 4.702,2 Mio €.

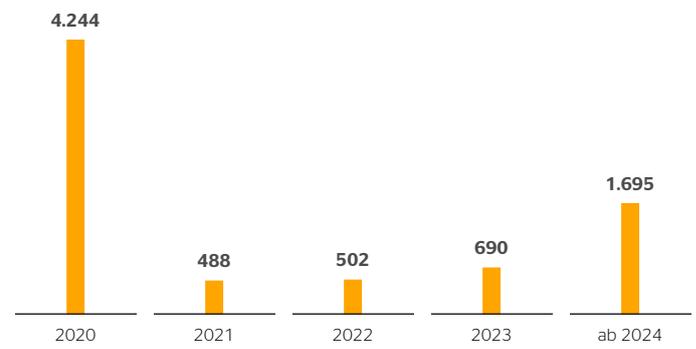
Zum 31. Dezember 2019 beliefen sich die Brutto-Finanzschulden auf 7.619,0 Mio €. Wesentliche Finanzierungsinstrumente sind der syndizierte Kredit mit einer revolvingen Kreditlinie im Volumen von 4,0 Mrd € und einer Laufzeit bis Dezember 2024 sowie am Kapitalmarkt emittierte Anleihen.

Zum 31. Dezember 2019 wurde die revolvingende Kreditlinie nicht in Anspruch genommen. Rund 37 % der Brutto-Finanzschulden sind über den Kapitalmarkt in Form von Anleihen finanziert. Die Zinskupons variieren zwischen 0,0 % und 3,9 %. Die Emission von neuen Anleihen im dritten und vierten Quartal 2019 mit Fälligkeiten im Zeitraum von 2021 bis 2025 führt insgesamt zu einem ausgewogenen Laufzeitenprofil der Rückzahlungsbeträge. Zum 31. Dezember 2019 bestanden neben den erwähnten Finanzierungsformen zusätzlich bilaterale Kreditlinien mit verschiedenen Kreditinstituten in Höhe von 2.210,2 Mio €. Derzeit gehören auch Forderungsverkäufe und Commercial-Paper-Programme zu den Finanzierungsinstrumenten des Konzerns. 2019 hatte der Continental-Konzern zwei Commercial-Paper-Programme in Deutschland und den USA.

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. Im Jahr 2020 stehen neben den kurzfristigen Fälligkeiten, die in aller Regel in das nächste Jahr weitergerollt werden, insbesondere die Rückzahlung der im Februar und September 2020 fälligen Anleihen über 600,0 Mio € und 750,0 Mio € an. Die im dritten und vierten Quartal 2019 emittierten Anleihen führen zu Rückzahlungen in Höhe von 200,0 Mio € im Jahr 2021, 500,0 Mio € im Jahr 2023, 100,0 Mio € im Jahr 2024 und 600,0 Mio € im Jahr 2025.

Fälligkeiten der Brutto-Finanzschulden (7.619 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 im Verlauf des Jahres 2019 unverändert beibehielten. Moody's passte im August 2019 den Ausblick von stabil auf negativ an. Unser Ziel ist unverändert ein Kreditrating von BBB/BBB+.

Kreditrating der Continental AG

	31.12.2019	31.12.2018
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	negativ	stabil

1 Vertragsverhältnis seit 19. Mai 2000.

2 Vertragsverhältnis seit 7. November 2013.

3 Vertragsverhältnis seit 1. Januar 2019.

Forschung und Entwicklung

Automatisieren, digitalisieren, vernetzen für eine sichere, nachhaltige und komfortable Mobilität.

Zusammen mit unserer neuen Organisationsstruktur wurde im Januar 2020 bei **Automotive Technologies** der Bereich Holistic Engineering and Technologies, genannt he[a]t, für die Forschung und Entwicklung (F&E) eingerichtet. Die Einheit übernimmt Verantwortung für zentrale Entwicklungsaktivitäten der Geschäftsfelder Autonomous Mobility and Safety sowie Vehicle Networking and Information. he[a]t wird Zukunftsthemen wie Künstliche Intelligenz, zentrale Architekturen, Software oder Plattformen für Hochleistungsrechner (High-Performance-Computer, HPC) abdecken und das weltweite Engineering in einem Netzwerk sicherstellen. Grundlegende Standards sollen zentral definiert, koordiniert und entwickelt werden, um sie dezentral effizient und möglichst schnell auf Kundenbedürfnisse anzupassen. Durch he[a]t stärken wir unsere organisationsübergreifende Zusammenarbeit, verkürzen Innovationszyklen und erhöhen die Flexibilität unserer Innovationsprozesse. Im Unternehmensbereich **Rubber Technologies** sind die F&E-Organisationen nach wie vor unterschiedlich aufgestellt. Die F&E des Geschäftsfelds Tires ist weitgehend zentral organisiert, da die Produktanforderungen für Reifen weltweit sehr ähnlich sind. Im Geschäftsfeld ContiTech sind die F&E-Aktivitäten aufgrund der unterschiedlichen Produktbereiche vorwiegend dezentral organisiert. Die F&E des Unternehmensbereichs **Powertrain Technologies** ist in der Zentralfunktion Technology and Innovation zusammengefasst.

Kommunikation in Echtzeit

Vernetzte Fahrzeuge sind Grundlage für Echtzeit-Verkehrsmeldungen, Informationen zu Gefahrenstellen und zukünftige Fahrerassistenzfunktionen, da sie direkt mit anderen Fahrzeugen oder der Infrastruktur kommunizieren. So sorgen sie für mehr Fahrsicherheit und Effizienz bzw. weniger Kraftstoffverbrauch.

Ein Entwicklungsschwerpunkt von Continental im Berichtsjahr war die flexible 5G-Hybridplattform zur V2X-Kommunikation. V2X (Vehicle to Everything) wird die Kommunikation des Fahrzeugs, mit

z. B. anderen Fahrzeugen, der Verkehrsinfrastruktur, Personen oder Netzwerken genannt. Die Besonderheit der Plattform ist, dass sie sowohl die Kommunikation über das Mobilfunknetz als auch den schnellen und zuverlässigen direkten Datenaustausch ermöglicht.

Anders als bei der Kommunikation über das Mobilfunknetz ist die Technologie für eine direkte V2X-Kommunikation weltweit unterschiedlich. Die neue hybride V2X-Lösung bringt beide Kommunikationsstandards auf eine Hardware- und Softwareplattform. Das senkt die Kosten und verringert die Komplexität bei der weltweiten Anwendung der V2X-Kommunikation. Fahrzeughersteller können so den Herausforderungen beim globalen Einsatz von V2X begegnen.

Zur Erprobung des fahrerlosen Fahrens werden Verkehrsknotenpunkte mit smarterer Sensorik zu intelligenten Kreuzungen umgebaut. Sensoren in Ampeln und Straßenlampen tauschen dann Daten mit Fahrzeugen in der Nähe aus, um insbesondere Fußgänger und Fahrradfahrer zu schützen. Die Technologie kann z. B. einen Fahrer beim Abbiegen vor verdeckten Fußgängern oder Radfahrern warnen. Durch die Verkehrsdaten der Straßenlampen können Emissionen gesenkt werden, denn die Signalwechsel der Ampeln können so gesteuert werden, dass der Verkehrsfluss optimiert und Stillstandzeiten an Kreuzungen verringert werden.

Server ersetzt Steuergeräte

Leistungsstarke Server werden in Zukunft die Rechenleistung von bis zu 100 Steuergeräten im Auto übernehmen. Der von uns entwickelte High-Performance-Computer (HPC) ermöglicht ein hohes Maß an Fahrzeugvernetzung, z. B. um Funktions- und Sicherheits-Updates im Fahrzeug zu installieren, die drahtlos übertragen werden. So werden Fahrzeuge einfacher und schneller aktuell gehalten. Der HPC geht bei den ID-Elektromodellen von Volkswagen in Serie.

Zusammenspiel von Mensch und Maschine

Mit der Entwicklungsplattform CUbE (Continental Urban Mobility Experience) erforschen und erproben wir den fahrerlosen Transport von Personen oder Gütern und die stärkere Vernetzung aller Verkehrsteilnehmer untereinander. CUbE ist ausgestattet mit einer Reihe von Continental-Produkten und -Systemen, darunter Sensoren, Bremsen, Steuergeräte, Fahrerassistenzsysteme, Oberflächenmaterialien

Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	2019		2018	
	Mio €	% vom Umsatz	Mio €	% vom Umsatz
Chassis & Safety	1.048,7	11,2	1.023,2	10,7
Powertrain	664,1	8,5	672,6	8,7
Interior	1.189,2	12,4	1.064,7	11,0
Reifen	299,4	2,6	299,4	2,6
ContiTech	162,8	2,5	149,1	2,3
Continental-Konzern	3.364,2	7,6	3.209,0	7,2
Aktivierung von Forschungs- und Entwicklungskosten	232,4		158,0	
in % der Forschungs- und Entwicklungskosten	6,5		4,7	
Abschreibungen auf aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten	120,4		90,0	

und Reifen. Unsere Technologien für das autonome Fahren, die in CUBe eingesetzt sind, sind bereits in den USA, Japan, China, Singapur und Deutschland im Einsatz. Dabei handelt es sich um mehrere Pilotprojekte auf vorgegebenen öffentlichen Strecken, Universitäts- und Messgeländen sowie an unseren Standorten. Autonome Shuttlebusse oder Robo-Taxis werden in Zukunft als Ergänzung des öffentlichen Nahverkehrs eine entscheidende Rolle spielen.

Digitales Reifenmanagement

Sensoren im Reifen liefern Informationen, die helfen, Sicherheit und Kraftstoffeffizienz zu erhöhen. Conti C.A.R.E. (Connected. Autonomous. Reliable. Electrified.) heißt unser Konzept, das Rad- und Reifentechnologie verbindet. Conti-C.A.R.E.-Reifen verfügen über Sensoren in der Reifenstruktur. Sie generieren und interpretieren kontinuierlich Daten über Profiltiefe, mögliche Beschädigungen, Reifentemperatur und Fülldruck. Die Daten werden an ContiConnect, unsere internetbasierte digitale Plattform für Pkw- und Nutzfahrzeugreifen, weitergeleitet und ausgewertet. Entsprechen die Werte nicht der Norm, wird der Flottenmanager automatisch per SMS oder E-Mail informiert. Durch Conti C.A.R.E. kann der CO₂-Ausstoß verringert, die Laufleistung verbessert und Reifenpannen können reduziert werden. Die Applikation wird kontinuierlich weiterentwickelt, um das Fahren noch sicherer, komfortabler und wirtschaftlicher zu machen. ContiConnect wurde von der Zeitschrift „Transport“ der Europäische Transportpreis für Nachhaltigkeit 2020 verliehen.

Hohe Leistung trotz geringer Spannung

Ein Voll-Hybrid-Fahrzeug mit 48-Volt-Technologie galt bislang als nicht realisierbar. Fährt ein Hybridfahrzeug rein elektrisch, arbeitet der elektrische Teil des Antriebs üblicherweise mit Hochvolttechnik, d.h. hohen Spannungen von bis zu 800 Volt. Nun ist es uns gelungen, ein 48-Volt-Hybridssystem zu entwickeln, das vergleichbare Merkmale wie ein Hochvolt-Elektroantrieb aufweist: die 48-Volt-High-Power-Technologie. Schlüsselkomponente dabei ist eine neue, wassergekühlte Elektromaschine mit hohem Wirkungsgrad, deren Spitzenleistung im Vergleich zu bislang eingesetzten auf 30 kW verdoppelt werden konnte. Damit wird rein elektrisches Fahren bis zu einem Geschwindigkeitsbereich von 80 bis 90 km/h möglich.

Das neue System aus E-Maschine mit integrierter Leistungselektronik und einer Batterie senkt den Spritverbrauch und somit auch den CO₂-Ausstoß gegenüber vergleichbaren Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor um rund 20%. Zugleich ist die neue Technologie auf 48-Volt-Basis deutlich kostengünstiger als die bislang verwendeten Hochvoltssysteme.

Zentrum für funktionale Drucktechnologien

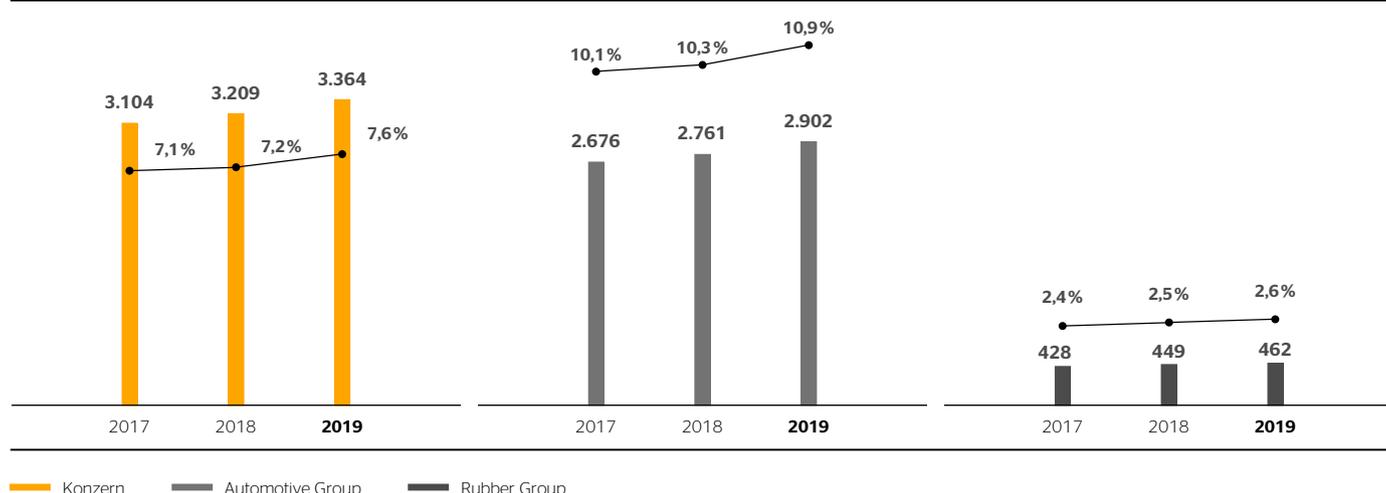
Am Standort Freiburg richten wir ein Technikum ein, um mit Kooperationspartnern aus Industrie und Wissenschaft den funktionalen Druck, z.B. gedruckte Elektronik, zur Marktreife zu entwickeln. Die Möglichkeiten für eine kosteneffiziente, schnelle und nachhaltige Herstellung von intelligenten Oberflächen sind breit gefächert. Sie dienen u.a. als Basis für Industrie 4.0. Gedruckte Elektronik steht für elektronische Anwendungen, die per Druckverfahren hergestellt werden. Statt Druckfarben werden elektrisch leitfähige Tinten als Leiterbahnen und Bauteile auf Oberflächen gedruckt. So werden heute beispielsweise bereits Sensoren oder Solarzellen mithilfe dieser Methode hergestellt. Weiteres Geschäftspotenzial ergibt sich in der Verpackungsindustrie. Funktionale und individuell gestaltete Verpackungen werden künftig ein wichtiges verkaufsunterstützendes Element werden.

Umweltschonendes Haftsystem für textile Festigkeitsträger

Continental und Kordsa haben COKOON™, ein umweltschonendes Haftsystem für textile Festigkeitsträger mit Gummimischungen entwickelt, die z.B. in der Reifenindustrie, in Industrieschläuchen und Förderbändern verwendet werden. Die neue Technologie ermöglicht die Haftung von textilen Festigkeitsträgern ohne Einsatz der als gesundheitsschädlich eingestuften Chemikalien Resorcin und Formaldehyd. Erste Serienreifen mit der Technologie sind bereits im Markt. Beide Partner verfolgen das Ziel, COKOON™ als neuen Haftsystem-Standard zu etablieren und damit das bisherige Haftsystem abzulösen. Dafür ist eine lizenzrechtliche Open-Source-Lösung entwickelt worden, die interessierten Unternehmen zur Prüfung zur Verfügung gestellt wird. Continental und Kordsa verzichten auf Entwicklungs- oder Lizenzgebühren. Im Gegenzug verpflichten sich teilnehmende Unternehmen, ihre Patente zur Weiterentwicklung der Technologie anderen Partnern ebenfalls unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

F&E-Kosten (netto) Mio €

F&E-Quote %



Nachhaltigkeit und zusammengefasste nichtfinanzielle Konzernerkklärung

Hinweise zur Berichterstattung

Das folgende Kapitel stellt die zusammengefasste nichtfinanzielle Konzernerkklärung nach §§ 289 Abs. 3 und 315 Abs. 3 HGB für den Continental-Konzern und die Continental AG für das Geschäftsjahr 2019 dar.

Zur Aufstellung der zusammengefassten nichtfinanziellen Konzernerkklärung wurde das HGB als Rahmenwerk genutzt. Demnach enthält die zusammengefasste nichtfinanzielle Konzernerkklärung diejenigen wesentlichen Angaben, die nach §§ 315b und 315c i.V.m. 289b bis 289e HGB für das Verständnis des Geschäftsverlaufs, des Geschäftsergebnisses und der Lage des Unternehmens sowie der Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf nichtfinanzielle Belange erforderlich sind. Zu den nichtfinanziellen Belangen zählen Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Sozialbelange, Achtung der Menschenrechte und Bekämpfung von Korruption und Bestechung. Die zusammengefasste nichtfinanzielle Konzernerkklärung von Continental erstreckt sich somit gemäß einer internen Analyse auf die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten wesentlichen Themen.

Wesentliche Themen der Nachhaltigkeitsberichterstattung ¹	
Strategische Kernthemen der Nachhaltigkeit	<ul style="list-style-type: none"> > Saubere Mobilität > Klimaschutz > Zirkuläres Wirtschaften > Nachhaltige Lieferketten
Weitere Nachhaltigkeitsthemen	<ul style="list-style-type: none"> > Saubere und sichere Fabriken > Gute Arbeitsbedingungen > Produktqualität > Unternehmensführung (Corporate Governance) > Innovation und Digitalisierung² > Sichere Mobilität² > Nachhaltige Profitabilität² > Gesellschaftliches Engagement²

¹ Das Thema Menschenrechte berichten wir anders als in den Jahren zuvor nicht mehr separat, sondern betrachten es gemäß unserem internen Managementansatz integriert. Es fließt in dieser nichtfinanziellen Konzernerkklärung in die Themen nachhaltige Lieferketten (als Teil der Anforderungen an unsere Lieferanten), saubere und sichere Fabriken (hinsichtlich Arbeitssicherheit) sowie gute Arbeitsbedingungen (mit Blick auf einen fairen Umgang mit unseren Mitarbeitern) ein.

² Dieses Thema wurde zwar als relevant für die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens identifiziert, jedoch gemäß einer internen Analyse nicht als berichtsrelevant für die zusammengefasste nichtfinanzielle Konzernerkklärung eingestuft. Es ist somit kein Bestandteil der zusammengefassten nichtfinanziellen Konzernerkklärung.

Angaben zum Geschäftsmodell sind in den Kapiteln Konzernstruktur und Konzernstrategie auf Seite 38 f. bzw. 41 f. zu finden.

Die Risikoberichterstattung erfolgt im Risiko- und Chancenbericht auf Seite 90 ff. Darüber hinaus wurden keine zusätzlichen nichtfinanziellen Risiken gemäß §§ 289 Abs. 3 und 315 Abs. 3 HGB identifiziert.

Das Hauptmedium unserer Nachhaltigkeitsberichterstattung stellt der integrierte Nachhaltigkeitsbericht dar. Dieser führt die Informationen aus zusammengefasster nichtfinanzieller Konzernerkklärung,

Lagebericht, Konzernabschluss und anderen Quellen sowie ergänzende weitere Informationen in einem modularen Format zusammen.

Der integrierte Nachhaltigkeitsbericht ist im Internet unter www.continental-nachhaltigkeit.de in der Rubrik Downloads abrufbar.

Unser Ansatz für das Nachhaltigkeitsmanagement

Nachhaltigkeit bedeutet für Continental, einen wesentlichen gesellschaftlichen Mehrwert zu schaffen und negative Auswirkungen der Geschäftstätigkeit zu reduzieren. Nachhaltigkeit ist bei Continental ein fester Bestandteil der Konzernstrategie und basiert auf den vier Unternehmenswerten Vertrauen, Gewinnermentalität, Freiheit und Verbundenheit.

Die Unternehmensfunktion Nachhaltigkeit im Vorstandsressort Personal und Nachhaltigkeit ist für das Nachhaltigkeitsmanagement inklusive Steuerung eines bereichsübergreifenden Komitees zuständig. Spezielle Koordinatoren in den Geschäftsbereichen ergänzen die Nachhaltigkeitsorganisation. Darüber hinaus existieren in den Geschäftsbereichen zum Teil eigene bereichsübergreifende Nachhaltigkeitsgremien.

Im Geschäftsjahr 2019 hat der Vorstand eine Nachhaltigkeitsstrategie verabschiedet. Die wesentlichen Themen wurden auf Basis einer Befragung von Anspruchsgruppen identifiziert. Die Nachhaltigkeitsstrategie umfasst die vier strategischen Kernthemen saubere Mobilität, Klimaschutz, zirkuläres Wirtschaften und nachhaltige Lieferketten, für die die jeweiligen Herausforderungen definiert wurden. Die entsprechenden Konzepte, Ziele und zentralen Leistungsindikatoren werden sukzessive erarbeitet. Ein Nachhaltigkeits-Kennzahlenset (Sustainability Scorecard) umfasst neben den vier strategischen Kernthemen auch alle weiteren Nachhaltigkeitsthemen: saubere und sichere Fabriken, gute Arbeitsbedingungen, Produktqualität, Unternehmensführung, Innovation und Digitalisierung, sichere Mobilität, nachhaltige Profitabilität und gesellschaftliches Engagement.

Das Kennzahlenset stellt die formale Grundlage für die Integration von Nachhaltigkeit in weitere Prozesse dar. Ende 2019 wurden z. B. Nachhaltigkeitskriterien in die neue revolvingende Kreditlinie des Konzerns integriert, sodass die Höhe der Zinszahlungen für die Inanspruchnahme der Kreditlinie auch an eine Verbesserung der Nachhaltigkeitsleistung gekoppelt ist. Angaben hierzu sind auch im Kapitel Unternehmenssteuerung im Abschnitt Finanzierungsstrategie auf Seite 43 f. zu finden.

Die Nachhaltigkeitsstrategie wird einer regelmäßigen Überprüfung unterzogen und kontinuierlich weiterentwickelt. In diesen Prozess ist der gesamte Konzernvorstand eingebunden.

Entwicklung der strategischen Kernthemen der Nachhaltigkeit

Saubere Mobilität

Unser Konzept

Das emissionsfreie Fahren ist ein zentraler Baustein der gegenwärtigen Transformation in der Mobilitätsbranche und direkt mit Nachhaltigkeit verknüpft. Diese Transformation ist für Continental mit Chancen und Risiken zugleich verbunden. Auf der einen Seite entwickelt und produziert Continental wegweisende technologische Lösungen auf dem Weg zum emissionsfreien Fahren. Dazu gehören beispielweise elektrifizierte Antriebe, Leichtbaulösungen, Lösungen für das automatisierte Fahren, neue Verkehrskonzepte und rollwiderstandsoptimierte Reifen sowie Lösungen für saubere Benzin- und Dieselfahrzeuge als Brückentechnologien. Dabei setzen wir sowohl auf Produktneuentwicklungen als auch auf die Weiterentwicklung des bestehenden Produktportfolios. Auf der anderen Seite bedeutet die Geschwindigkeit der Transformation enorme Herausforderungen, denen wir im Rahmen des Strukturprogramms „Transformation 2019–2029“ mit verschiedenen Maßnahmen aktiv begegnen. Weitere Informationen hierzu finden Sie im Abschnitt gute Arbeitsbedingungen auf Seite 51.

Im Geschäftsjahr 2019 hat Continental beschlossen, die Abspaltung der in Vitesco Technologies umbenannten Antriebssparte weiterzuverfolgen, damit diese eigenständiger und flexibler unternehmerisch handeln und den Übergang von Verbrennungsantrieben zu Elektromobilität und die damit verbundenen Wachstumschancen gestalten kann. Weitere Erläuterungen zur Konzernstrategie und Forschung und Entwicklung sind auf Seite 41 f. bzw. Seite 46 f. in diesem Geschäftsbericht zu finden.

Als Indikator für unser Produktangebot, das einen Beitrag zu sauberer Mobilität leistet, betrachten wir den Anteil an Produkten am Konzernumsatz, die nachweislich zu Energieeffizienz oder zur Reduktion von Schadstoff- oder Kohlendioxidemissionen beitragen.

Ergebnis des Konzepts

Im Geschäftsjahr 2019 erreichten Produkte, die nachweislich zu Energieeffizienz oder zur Reduktion von Schadstoff- oder Kohlendioxidemissionen beitragen, nach eigener Modellierung einen Anteil von 42 % am Konzernumsatz (Vj. rund 40 %).

Kennzahl saubere Mobilität	2019	2018
Anteil von Produkten, die nachweislich zu Energieeffizienz oder zur Reduktion von Schadstoff- oder Kohlendioxidemissionen beitragen, am Konzernumsatz in %	42	~40 ¹

¹ 2018 nicht als Kennzahl berichtet, sondern als indikative, gerundete Angabe im Text.

Weitere Informationen zum Thema saubere Mobilität finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht unter www.continental-nachhaltigkeit.de (Rubrik Downloads).

Klimaschutz

Unser Konzept

Continental bekennt sich zum Pariser Klimaschutzabkommen. Daher haben wir uns zum Ziel gesetzt, bis 2050 in den betrieblichen Prozessen und in den Wertschöpfungsketten komplett klimaneutral zu werden. Die Erfüllung dieses Ziels betrachten wir als eine wichtige Voraussetzung für die Zukunftsfähigkeit des Konzerns.

Bis Ende 2020 stellen wir in einem ersten Schritt den kompletten externen Strombezug in der weltweiten Produktion auf erneuerbare Energien um, u. a. durch sogenannte Herkunftsnachweise. Bis 2040 sollen dann auch die gesamten eigenen Produktionsprozesse und bis 2050 die gesamte Wertschöpfungskette klimaneutral sein. Die Wertschöpfungskette umfasst dabei insbesondere unsere Lieferketten, die Logistik und die Nutzung unserer Produkte. Wichtigste Hebel für diese Ziele sind der Einsatz erneuerbarer Energien, die Entwicklung neuer Technologien und Effizienzsteigerungen.

Ergebnis des Konzepts

Im Geschäftsjahr 2019 betrug der Anteil von Strom aus erneuerbaren Energiequellen rund 5,3 % am Gesamtstromeinkauf. Die eigenen CO₂-Emissionen (Scope 1 und 2 des Greenhouse Gas (GHG) Protocol) haben sich auf 3,22 Mio t (Vj. 3,35 Mio t) reduziert. Diese beinhalten die direkten CO₂-Emissionen aus fossilen Brennstoffen (Scope 1 des GHG Protocol) und die indirekten CO₂-Emissionen aus dem Bezug von Strom, Dampf und Wärme (Scope 2 des GHG Protocol). Die Reduktion für 2019 ergibt sich insbesondere konjunkturell bedingt aus einem Rückgang des Energieeinsatzes. Die Berichterstattung zu indirekten CO₂-Emissionen entlang der Wertschöpfungskette (Scope 3 des GHG Protocol), insbesondere zur Nutzung der eigenen Produkte sowie zugekaufter Materialien und Bauteile, erfolgt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht.

Kennzahlen Klimaschutz ¹	2019	2018
Direkte CO ₂ -Emissionen (Scope 1) in Mio t CO ₂	0,84	0,88
Indirekte CO ₂ -Emissionen (Scope 2) in Mio t CO ₂ ²	2,38	2,47 ³
Eigene CO₂-Emissionen gesamt (Scope 1 und 2) in Mio t CO₂	3,22	3,35³

¹ Basierend auf der Berichterstattung über das Umweltdatenerfassungssystem, das die relevanten Produktions- und Forschungs- und Entwicklungsstandorte beinhaltet (ohne Flottenverbräuche). Definitionen in Orientierung an den Standards der Global Reporting Initiative (GRI) und gemäß des Greenhouse Gas (GHG) Protocol.

² Berechnung der Scope-2-Emissionen erfolgt auf Grundlage des berichteten Energieeinsatzes auf Basis der standortbasierten Methode des GHG Protocol und größtenteils unter Anwendung von Emissionsfaktoren der Defra (01/2019) und IEA (05/2018).

³ Zahl für 2018 wurde aufgrund einer Anpassung in der Anwendung der standortbasierten Methode des GHG Protocol neu berechnet.

Weitere Informationen zum Thema Klimaschutz finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht unter www.continental-nachhaltigkeit.de (Rubrik Downloads).

Zirkuläres Wirtschaften

Unser Konzept

Bei Continental existieren verschiedene Initiativen und Projekte für die Umsetzung von zirkulärem Wirtschaften, die auf verschiedenen Ebenen im Konzern gesteuert werden. Sie setzen zirkuläres Wirtschaften hinsichtlich Materialbedarf und -einsatz in unterschiedlichen Ausprägungen um. Beispielhaft zu nennen sind der Einsatz von Rezyklaten, die Runderneuerung von Reifen, Plastikreduktion und das betriebliche Abfallmanagement.

Das Denken in Ressourcenkreisläufen stellt eine langfristige Transformation des bisherigen Ressourcenmanagements dar und erfordert ein Umweltbewusstsein und Wissen der Mitarbeiter über Wirkungszusammenhänge im Unternehmen. Hierfür wurde eine konzernweite Bewusstseins- und Mitmachkampagne zum Thema Ressourcenschonung und Abfallvermeidung konzipiert, die im Geschäftsjahr 2020 umgesetzt wird.

Als Indikator für das zirkuläre Wirtschaften bei Continental betrachten wir die Abfallverwertungsquote. Sie misst den Anteil des Abfalls, der durch externe Dienstleister einem Recycling oder der stofflichen, thermischen oder sonstigen Verwertung zugeführt wurde. Wir haben uns zum Ziel gesetzt, die Abfallverwertungsquote bis zum Jahr 2030 auf 95 % zu steigern.

Ergebnisse des Konzepts

Die Abfallverwertungsquote verbesserte sich im Geschäftsjahr 2019 auf 80 % (Vj. 78 %).

Kennzahl zirkuläres Wirtschaften ¹	2019	2018
Abfallverwertungsquote in %	80	78

¹ Basierend auf der Berichterstattung über das Umweltdatenerfassungssystem, das die relevanten Produktions- und Forschungs- und Entwicklungsstandorte beinhaltet. Definitionen in Orientierung an den Standards der Global Reporting Initiative (GRI).

Weitere Informationen zum Thema zirkuläres Wirtschaften finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht unter [☒](#) www.continental-nachhaltigkeit.de (Rubrik Downloads).

Nachhaltige Lieferketten

Unser Konzept

In unserem Verhaltenskodex für Geschäftspartner definieren wir die grundsätzlichen Nachhaltigkeitsanforderungen an unsere Lieferketten, u. a. in Bezug auf Menschenrechte, Arbeitsbedingungen, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung.

Bereits vor Aufnahme einer Geschäftsbeziehung überprüfen wir potenzielle neue Lieferanten und Dienstleister mittels einer Selbstauskunft und teilweise Audits vor Ort, die auch Nachhaltigkeitsthemen beinhalten können (z. B. zu Brandschutz und Arbeitssicherheit).

Mit der Anerkennung des Verhaltenskodex für Geschäftspartner erwarten wir, dass Lieferanten und Dienstleister die Umsetzung der darin genannten Nachhaltigkeitsanforderungen auch in ihren jewei-

ligen Lieferketten vorantreiben. Für den Einkauf von Naturkautschuk haben wir darüber hinaus eine spezielle Einkaufspolitik zur Verbesserung der Bedingungen im Kautschukanbau formuliert, die wir den betreffenden Lieferanten ebenfalls aushändigen und deren Befolgung wir verlangen.

Die Einhaltung der Nachhaltigkeitsanforderungen aus dem Verhaltenskodex für Geschäftspartner bewerten wir insbesondere mithilfe von Selbstauskünften über die Nachhaltigkeitsplattformen EcoVadis und NQC, die einen anerkannten Standard für Nachhaltigkeitsbewertungen von Lieferanten in unseren Industrien darstellen. Bei Verstößen gegen den Verhaltenskodex behält sich Continental das Recht vor, Verbesserungsmaßnahmen einzufordern oder die Geschäftsbeziehung zu beenden. Verstöße können jederzeit auch über die weltweit rund um die Uhr erreichbare Compliance- & Antikorruptions-Hotline gemeldet werden.

Die Nachhaltigkeit in den Lieferketten wird von den jeweiligen Einkaufsorganisationen koordiniert, die bei Continental nach Geschäftsfeldern und Produktgruppen mit Teams in den verschiedenen Ländern aufgebaut sind.

Ergebnisse des Konzepts

Zum 31. Dezember 2019 lagen uns 670 (Vj. mehr als 750) gültige Selbstauskünfte von Lieferanten über die beiden Nachhaltigkeitsplattformen EcoVadis und NQC vor. Dies entspricht einer Erfüllungsquote von 57 % (Vj. mehr als 60 %) der für diesen Prozess ausgewählten Lieferanten.

Kennzahl nachhaltige Lieferketten ¹	31.12.2019	31.12.2018
Anzahl der vorliegenden, gültigen Lieferanten-Selbstauskünfte	670	> 750

¹ Basierend auf den Selbstauskünften über EcoVadis und NQC.

Weitere Informationen zum Thema nachhaltige Lieferketten finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht unter [☒](#) www.continental-nachhaltigkeit.de (Rubrik Downloads).

Entwicklung weiterer Nachhaltigkeitsthemen

Saubere und sichere Fabriken

Unser Konzept

Unsere Unternehmenspolitik für Umwelt, Arbeits- und Gesundheitsschutz (ESH) gibt die Leitlinien für saubere und sichere Fabriken vor. Verantwortlich für das Management sind die beiden Unternehmensfunktionen Umwelt sowie Arbeitssicherheit und Gesundheit, die durch entsprechende ESH-Funktionen auf verschiedenen Ebenen im Konzern ergänzt werden. An den Standorten koordinieren jeweils lokale ESH-Manager unter Verantwortung der Standortleitungen den operativen Umwelt- und Arbeitsschutz vor Ort.

In den ESH-Managementhandbüchern sind die konkreten organisatorischen und auch technischen Vorgaben für die Standorte definiert.

Alle Personen in unserem Unternehmen sollen vor Unfällen und arbeitsbedingten Erkrankungen geschützt werden. Für den betrieblichen Umweltschutz wurden 2019 neue Ziele definiert. Diese beinhalten neben der Reduktion von CO₂-Emissionen an unseren Standorten (siehe Abschnitt Klimaschutz auf Seite 49) und der Erhöhung der Abfallverwertungsquote (siehe Abschnitt zirkuläres Wirtschaften auf Seite 50) auch die Reduktion des Energieeinsatzes und Energieeffizienzsteigerungen sowie die Reduktion des Wasserverbrauchs und des Abfallaufkommens.

Mit der Implementierung von lokalen Managementsystemen wird die Umsetzung von Umweltschutz, Energieeffizienz und Arbeitssicherheit vor Ort unterstützt.

Ergebnisse des Konzepts

Ein Großteil unserer Mitarbeiter war 2019 durch Zertifizierungen der lokalen Managementsysteme in den Bereichen Umweltschutz (nach ISO 14001 oder vergleichbar), Energieeffizienz (ISO 50001 oder vergleichbar) oder Arbeitssicherheit (ISO 45001 oder vergleichbar) abgedeckt.

Die Unfallrate, d. h. die Anzahl der Arbeitsunfälle pro eine Million Arbeitsstunden, verbesserte sich auf 3,03 (Vj. 3,41).

Kennzahlen saubere und sichere Fabriken	31.12.2019	31.12.2018
Zertifizierungen für Umweltschutzmanagementsysteme (ISO 14001 oder vergleichbar)		
Abgedeckte Mitarbeiter in %	82	> 80 ¹
Zertifizierungen für Energiemanagementsysteme (ISO 50001 oder vergleichbar)		
Abgedeckte Mitarbeiter in %	49	- 50 ¹
Zertifizierungen für Arbeitsschutzmanagementsysteme (ISO 45001 oder vergleichbar)		
Abgedeckte Mitarbeiter in %	69	- 67 ¹
Anzahl der Unfälle pro Mio Arbeitsstunden ^{2, 3, 4}	3,03	3,41

¹ 2018 nicht als Kennzahl berichtet, sondern als indikative, gerundete Angabe im Text.

² Nur Stammbeslegschaft (eigene Mitarbeiter).

³ Gezählt ab mehr als einem Ausfalltag, d. h. mit mindestens einem Ausfalltag über den Tag des Unfalls hinaus.

⁴ Ohne Continental Tire Sales (ca. 2 % der Gesamtanzahl Mitarbeiter).

Weitere Informationen zum Thema saubere und sichere Fabriken finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht unter www.continental-nachhaltigkeit.de (Rubrik Downloads).

Gute Arbeitsbedingungen

Unser Konzept

Wir verfolgen die Vision, einer der attraktivsten und fortschrittlichsten Arbeitgeber zu sein, um unseren zukünftigen quantitativen und qualitativen Personalbedarf decken zu können.

Im Verhaltenskodex des Continental-Konzerns sind die Eckpunkte für gute Arbeitsbedingungen als Grundlage unserer weltweiten Zusammenarbeit geregelt. Er wurde Anfang 2019 um das Thema Menschenrechte und faire Arbeitsbedingungen ergänzt.

Die strategischen Ziele der Personalarbeit sind darauf fokussiert, die richtigen Menschen und Positionen auf effiziente und effektive Weise zusammenzubringen („Industrialize Best Fit“) und gleichzeitig den Wandel hin zu Digitalisierung, neuen Technologien und neuen Formen der Zusammenarbeit zu gestalten („Enable Transformation & Leadership“). Entsprechend zählen eine strategische Personalbedarfsplanung, die Auswahl und Entwicklung von Talenten (insbesondere im Bereich Software und IT) auf Basis einer umfangreichen Diagnostik, die Förderung von Mitarbeitervielfalt und lebenslangem Lernen, die Weiterentwicklung der Führungskultur sowie Flexibilisierung von Arbeitszeiten zu den wichtigsten Prozessen der strategischen Personalarbeit. Auch zum Thema Menschenrechte und fairen Arbeitsbedingungen wurden bereits einige Pilotprojekte und Schulungen im Konzern durchgeführt.

Verantwortlich für die Umsetzung der Projekte sind die Personalfunktionen auf Unternehmens- und Geschäftsbereichsebene, die in einem weltweiten Netzwerk zusammenarbeiten.

Ergebnisse des Konzepts

Zur Bewertung der Mitarbeiterzufriedenheit und damit u. a. auch unserer Personalarbeit ziehen wir die Ergebnisse unserer Mitarbeiterbefragung OUR BASICS Live 2019 heran. Die Kategorie „Nachhaltiges Engagement“, die Motivation und Zugehörigkeitsgefühl unserer Mitarbeiter im Konzern misst, erreichte 81 % (Vj. 80 %). Somit wurde erneut und trotz der wirtschaftlichen Lage ein sehr gutes Ergebnis erzielt.

Die konzernweite Krankheitsrate lag mit 3,37 % (Vj. 3,27 %) auf dem Niveau des Vorjahres. Die ungesteuerte Fluktuation, die den freiwilligen Abgang von Mitarbeitern aus dem Continental-Konzern misst, betrug 6,00 % (Vj. 6,25 %) und befindet sich somit ebenfalls auf Vorjahresniveau.

Im Zuge des Strukturprogramms „Transformation 2019–2029“ werden nach erster Analyse in den kommenden zehn Jahren weltweit voraussichtlich bis zu 20.000 Arbeitsplätze von Veränderung betroffen sein. Die betroffenen Mitarbeiter bereiten wir mit strukturierten, beschäftigungsfördernden Qualifizierungsmaßnahmen auf die technologischen Veränderungen und damit verbundenen beruflichen und persönlichen Herausforderungen der Zukunft vor. Darüber hinaus werden wir unserer sozialen Verpflichtung auf Basis der Unternehmenswerte gerecht, indem wir Mitarbeiter – dort, wo nötig und möglich – im Rahmen der rechtlichen Rahmenbedingungen Perspektiven in anderen Unternehmen des Konzernverbunds eröffnen, u. a. durch einen internen Arbeitsmarkt.

Angaben zu den Personalaufwendungen im Geschäftsjahr 2019, d. h. zu Löhnen und Gehältern, sozialen Abgaben und Aufwendungen für die Altersversorgung, sind im Anhang zum Konzernabschluss unter Kapitel 9 auf Seite 148 zu finden. Die Leistungen an Arbeitnehmer wie zum Beispiel Pensionen, Versorgungsleistungen und langfristige Bonuszahlungen sind im Anhang des Konzernabschlusses unter Kapitel 27 auf Seite 168 ff. aufgeschlüsselt.

Kennzahlen gute Arbeitsbedingungen	2019	2018
OUR BASICS Live Nachhaltiges Engagement in %	81	80
Krankheitsrate in % ¹	3,37	3,27
Ungesteuerte Fluktuation in % ¹	6,00	6,25

¹ Nur Stammbesellschaft (eigene Mitarbeiter).

Weitere Informationen zum Thema gute Arbeitsbedingungen finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht unter www.continental-nachhaltigkeit.de (Rubrik Downloads).

Produktqualität

Unser Konzept

Wir streben danach, von unseren Kunden als Qualitätsführer anerkannt zu werden. Produktrückrufe, Produkthaftungen und Verfahren infolge von Qualitätsmängeln sind aufgrund von daraus resultierenden Einbußen bei Umsatz sowie Kunden- und Marktakzeptanz zu vermeiden. Gewährleistungs- und Produkthaftungsansprüche stellen ein unternehmerisches Risiko dar. Die ausführliche Berichterstattung dazu ist im Risiko- und Chancenbericht auf Seite 90 ff. zu finden.

Entscheidend für die Erreichung der Qualitätsführerschaft ist eine qualitätsorientierte Unternehmenskultur. Unsere Qualitätspolitik legt die Leitlinien für die Produkt- und Prozessqualität bei Continental fest. Verantwortlich für die Qualitätspolitik und deren Umsetzung sind die Unternehmensfunktion Qualität und Umwelt sowie Qualitätsfunktionen auf verschiedenen Ebenen im Konzern, die in einem weltweiten Netzwerk zusammenarbeiten.

Die Erreichung einer auf Qualität ausgerichteten Unternehmenskultur wird durch den Aufbau und die Zertifizierung von Qualitätsmanagementsystemen nach anerkannten Normen wie ISO 9001 oder IATF 16949 an unseren Produktionsstandorten unterstützt.

Ergebnisse des Konzepts

Ein Großteil unserer Mitarbeiter war 2019 durch eine Zertifizierung des lokalen Managementsystems im Bereich Qualität nach ISO 9001 oder vergleichbar abgedeckt.

Angaben zum Umfang von Gewährleistungs- und Produkthaftungsansprüchen im Geschäftsjahr 2019 sind im Anhang des Konzernabschlusses in Kapitel 35 (Rechtsstreitigkeiten und Schadensersatzansprüche) zu finden.

Kennzahlen Produktqualität	31.12.2019	31.12.2018
Zertifizierungen für Qualitätsmanagementsysteme (ISO 9001 oder vergleichbar)		
Abgedeckte Mitarbeiter in %	86	-90 ¹

¹ 2018 nicht als Kennzahl berichtet, sondern als indikative, gerundete Angabe im Text.

Weitere Informationen zum Thema Produktqualität finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht unter www.continental-nachhaltigkeit.de (Rubrik Downloads).

Unternehmensführung (Corporate Governance)

Unser Konzept

Eine gute, verantwortungsvolle und auf nachhaltige Wertschaffung ausgerichtete Unternehmensführung (Corporate Governance) im Interesse aller Anspruchsgruppen ist Maßstab des Handelns von Vorstand und Aufsichtsrat der Continental AG. Weitere Informationen zum Thema Corporate Governance finden Sie im Corporate-Governance-Bericht und in der Erklärung zur Unternehmensführung nach § 161 AktG auf Seite 16 f. in diesem Geschäftsbericht.

Die Mitarbeitervielfalt (Diversity) insbesondere im Hinblick auf Internationalität und ein ausgewogenes Geschlechterverhältnis ist ein wichtiger Aspekt unserer Unternehmensführung. Wir haben uns das Ziel gesetzt, den Anteil von weiblichen Führungskräften des Executive- und Senior-Executive-Levels bis 2020 auf 16% sowie bis 2025 auf 25% zu erhöhen. Weitere Informationen zu unserem Diversity-Konzept sind auf Seite 21 in diesem Geschäftsbericht zu finden.

Zur Verhinderung insbesondere von Korruption und Verstößen gegen das Kartellrecht hat der Vorstand die weltweite Compliance-Organisation mit der Unternehmensfunktion Compliance und regional aufgestellten Unterfunktionen eingerichtet. Compliance-Koordinatoren in den Ländern und an den Standorten ergänzen diese Struktur. Die Grundlagen des Compliance-Managements sind im zentralen Compliance-Handbuch geregelt. Continental verfügt über ein Compliance-Managementsystem, das auf einer umfassenden Analyse potenzieller Compliance-Risiken für die Kernbereiche Kartellrecht und Korruptionsprävention basiert. Weitere Informationen zum Thema Compliance sind in unserem ausführlichen Compliance-Bericht auf Seite 22 in diesem Geschäftsbericht.

Ergebnisse des Konzepts

Im Jahr 2019 steigerte Continental den Anteil an weiblichen Führungskräften auf 15,8% (Vj. 14,8%).

Die Wirksamkeit des Compliance-Managementsystems wurde im Jahr 2016 gemäß IDW PS 980 bestätigt.

Kennzahl Corporate Governance ^{1,2}	31.12.2019	31.12.2018
Anteil Frauen in Führungspositionen in %	15,8	14,8

¹ Auf Basis der im Personaldatensystem erfassten Mitarbeiter (ca. 97%).
² Bezieht sich auf Executive- und Senior-Executive-Level.

Weitere Informationen zum Thema Corporate Governance finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht unter www.continental-nachhaltigkeit.de (Rubrik Downloads).

Informationen zur Entwicklung weiterer wesentlicher Nachhaltigkeitsthemen

Weitere Informationen zu den Themen Innovation und Digitalisierung, sichere Mobilität und nachhaltige Profitabilität sind in diesem Geschäftsbericht in den Kapiteln Forschung und Entwicklung auf Seite 46 f. und Unternehmenssteuerung auf Seite 43 f. zu finden.

Weitere Informationen zu diesen Themen finden Sie auch gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht unter www.continental-nachhaltigkeit.de (Rubrik Downloads).

Informationen zum Thema gesellschaftliches Engagement finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht unter www.continental-nachhaltigkeit.de (Rubrik Downloads).

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung zur Erlangung hinreichender Sicherheit der zusammengefassten nichtfinanziellen Konzernklärung

An den Aufsichtsrat der Continental Aktiengesellschaft, Hannover

Wir haben die für die Continental Aktiengesellschaft, Hannover (im Folgenden „Continental“) und den Konzern zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung im Konzernlagebericht im Kapitel „Nachhaltigkeit und zusammengefasste nichtfinanzielle Konzernklärung“ sowie die als Bestandteil qualifizierten Abschnitte „Konzernstruktur“, „Konzernstrategie“ und „Risiko- und Chancenbericht“ im Konzernlagebericht (im Folgenden „Erklärung“) nach §§ 315b und 315c i. V. m. 289b bis 289e HGB für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 einer Prüfung zur Erlangung hinreichender Sicherheit unterzogen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Continental sind verantwortlich für die Aufstellung der Erklärung in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c i. V. m. 289b bis 289e HGB.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung der Erklärung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen Angaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung der Erklärung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

Erklärung des Wirtschaftsprüfers in Bezug auf die Unabhängigkeit und Qualitätssicherung

Erklärung des Wirtschaftsprüfers in Bezug auf die Unabhängigkeit und Qualitätssicherung

Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Unsere Prüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen zur Qualitätssicherung an, insbesondere die Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer sowie den IDW Qualitätssicherungsstandard: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1).

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit hinreichender Sicherheit über die Erklärung abzugeben.

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“, herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit einer hinreichenden Sicherheit beurteilen können, dass die Erklärung der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c i. V. m. 289b bis 289e HGB aufgestellt worden ist. Dies bedeutet nicht, dass zu jeder Angabe jeweils ein separates Prüfungsurteil abgegeben wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- › Befragungen von für die Wesentlichkeitsanalyse verantwortlichen Mitarbeitern auf Konzernebene, um ein Verständnis über die Vorgehensweise zur Identifizierung wesentlicher Themen und entsprechender Berichtsgrenzen zu erlangen
- › Vornahme einer Risikoeinschätzung, einschließlich einer Medienanalyse, zu relevanten Informationen über die Nachhaltigkeitsleistung in der Berichtsperiode
- › Einschätzung der Konzeption und Implementierung von Systemen und Prozessen für die Ermittlung, Verarbeitung und Überwachung von Angaben zu Umwelt-, Arbeitnehmer- und Sozialbelangen, Achtung der Menschenrechte und Bekämpfung von Korruption und Bestechung einschließlich Konsolidierung der Daten
- › Befragungen von Mitarbeitern auf Konzern- und Divisionsebene, die für die Ermittlung der Angaben zu Konzepten, Due Diligence Prozessen, Ergebnissen und Risiken, sowie für die Durchführung von internen Kontrollhandlungen und die Konsolidierung der Angaben verantwortlich sind
- › Durchführung von kontrollbasierten Prüfungshandlungen zur Beurteilung der Ausgestaltung sowie der Wirksamkeit der Kontrollmaßnahmen für die Ermittlung, Verarbeitung und Kontrolle von nichtfinanziellen Angaben und Kennzahlen, einschließlich der Konsolidierung der Daten auf Konzern- und Divisionsebene
- › Durchführung aussagebezogener Prüfungshandlungen, insbesondere Prüfung von internen und externen Nachweisen, um im Detail zu bestimmen, ob verwendete Angaben den jeweils zugrunde liegenden Quellen entsprechen
- › Analytische Beurteilung der Daten und Trends quantitativer Angaben, welche zur Konsolidierung auf Konzernebene von allen Standorten gemeldet wurden

- › Einschätzung der Datenerhebungs-, Validierungs- und Berichterstattungsprozesse sowie der Verlässlichkeit der gemeldeten Daten durch eine Stichprobenerhebung an den Standorten Lousado in Portugal, Toulouse, Foix und Bousens in Frankreich sowie Northeim und Hannover (Vahrenwald) in Deutschland
- › Einschätzung der Gesamtdarstellung der Angaben

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung ist die Erklärung der Continental für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c i. V. m. 289b bis 289e HGB aufgestellt worden.

Verwendungsbeschränkung/AAB-Klausel

Dieser Vermerk ist an den Aufsichtsrat der Continental Aktiengesellschaft, Hannover gerichtet und ausschließlich für diesen bestimmt. Gegenüber Dritten übernehmen wir insoweit keine Verantwortung.

Dem Auftrag, in dessen Erfüllung wir vorstehend benannte Leistungen für den Aufsichtsrat der Continental Aktiengesellschaft, Hannover, erbracht haben, lagen die Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften in der Fassung vom 1. Januar 2017 zugrunde (<https://www.kpmg.de/bescheinigungen/lib/aab.pdf>). Durch Kenntnisnahme und Nutzung der in diesem Vermerk enthaltenen Informationen bestätigt jeder Empfänger, die dort getroffenen Regelungen (einschließlich der Haftungsbeschränkung auf EUR 4 Mio für Fahrlässigkeit in Ziffer 9 der AAB) zur Kenntnis genommen zu haben, und erkennt deren Geltung im Verhältnis zu uns an.

München, den 3. März 2020

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hell

ppa. Mathias

Wirtschaftsbericht

Rahmenbedingungen

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Das Wachstum der Weltwirtschaft verlangsamte sich im Geschäftsjahr 2019 spürbar. Gemäß World Economic Outlook Update (WEO-Update) des Internationalen Währungsfonds (IWF) von Januar 2020 wuchs die Weltwirtschaft im Berichtsjahr um 2,9%, nach 3,6% im Vorjahr. Die IWF-Prognose eines Wachstums von 3,5% von Januar 2019 wurde infolge des im Jahresverlauf verlangsamten Wachstums vieler Länder nicht erreicht.

Die konjunkturelle Dynamik des Euroraums wurde im Berichtsjahr durch die weltweiten Handelskonflikte und die Unsicherheit um den EU-Austritt des Vereinigten Königreichs gedämpft. Nach aktuellen Zahlen der Statistikbehörde Eurostat erreichte die Wirtschaft des Euroraums 2019 ein Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 1,2% und verfehlte damit die IWF-Prognose aus dem Januar 2019 von 1,6%. Innerhalb des Euroraums zeigte sich die deutsche Wirtschaft besonders schwach. Ihr BIP stieg nach ersten Berechnungen des Statistischen Bundesamts preisbereinigt nur um 0,6% gegenüber 2018 an. Die im Januar 2019 aufgestellte Prognose des IWF von 1,3% wurde damit deutlich unterschritten.

Relativ stabile BIP-Wachstumsraten zeigten gemäß WEO-Update von Januar 2020 im Berichtsjahr die USA mit 2,3%, China mit 6,1% und Japan mit 1,0%. Im WEO-Update von Januar 2019 erwartete der IWF für die USA im Jahr 2019 noch 2,5%, für China 6,2% und für Japan 1,1%.

Die indische Wirtschaft verzeichnete 2019 einen erheblichen Wachstumsrückgang durch die Liquiditätskrise großer, nicht regulierter Finanzinstitute, sogenannter Schattenbanken, und die damit verbundene Kreditklemme. Der IWF schätzte im Januar 2020 den

Zuwachs des BIP auf 4,8% im Jahr 2019. Im Januar 2019 prognostizierte der IWF für das Berichtsjahr noch einen BIP-Anstieg um 7,5%.

Die brasilianische und die russische Wirtschaft entwickelten sich 2019 schwächer als vom IWF erwartet. Gemäß WEO-Update von Januar 2020 belief sich der BIP-Zuwachs Brasiliens im Berichtsjahr auf 1,2% – anstelle der IWF-Schätzung von 2,5% aus dem Januar 2019. Russland blieb im Berichtsjahr ebenfalls gemäß WEO-Update von Januar 2020 mit 1,1% BIP-Zuwachs unter der IWF-Schätzung von 1,6% aus dem Januar 2019.

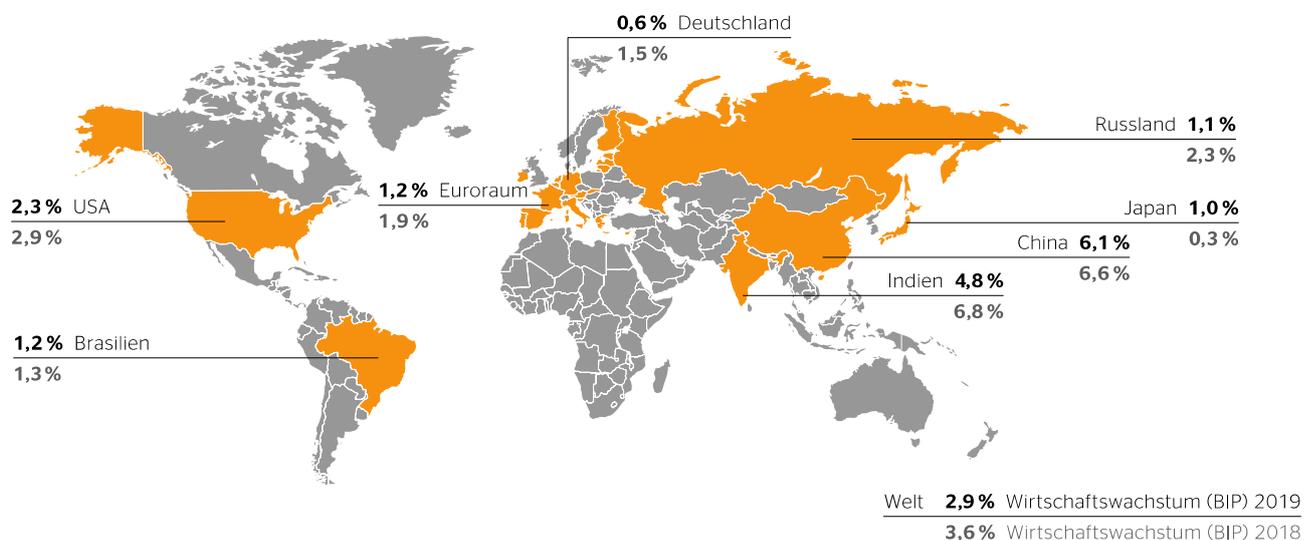
Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen

Für Continental ist das weltweite Zuliefergeschäft mit den Herstellern von Pkw und Nutzfahrzeugen das wichtigste Marktsegment. Der entsprechende Umsatzanteil belief sich im Geschäftsjahr 2019 auf 71%.

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 ihre Entwicklung von besonderer Bedeutung für unseren wirtschaftlichen Erfolg.

Die größte Absatzregion von Continental ist weiterhin Europa mit einem Umsatzanteil von 48% im Berichtsjahr, gefolgt von Nordamerika mit 26% und Asien mit 22%.

Wirtschaftswachstum 2019 im Vergleich zu 2018



Entwicklung der Pkw-Neuzulassungen

Die weltweite Pkw-Nachfrage sank 2019 nach vorläufigen Zahlen um 5%, v. a. durch einen Einbruch der Nachfrage in China und Indien. In China belastete im Berichtsjahr der Handelskonflikt mit den USA die Stimmung der Verbraucher, wodurch die Pkw-Nachfrage gemäß vorläufigen Daten des Verbands der Automobilindustrie (VDA) um fast 10% sank. In Indien bewirkte die Kreditklemme der Schattenbanken einen deutlichen Absatzeinbruch um rund 13%. In den USA sank der Absatz von Light Vehicles, insbesondere durch den starken Rückgang der Nachfrage nach Limousinen, um über 1%. Der europäische Pkw-Markt (EU28 und EFTA) konnte sein Vorjahresniveau um 1% übertreffen, dagegen wurden in Russland 2% weniger Pkw zugelassen. In Japan lag der Pkw-Absatz um 2% unter dem Vorjahresniveau. Deutlich positiv entwickelte sich die Nachfrage in Brasilien mit einem Anstieg um rund 8%.

Entwicklung der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

Aufgrund der rückläufigen Nachfrage in den großen Märkten sank 2019 die Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen < 6 t auf Basis vorläufiger Zahlen um rund 6% auf 88,9 Mio Einheiten.

In Europa verringerte sich 2019 die Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf Basis vorläufiger Zahlen um 4%. Insbesondere Werke in Deutschland, Frankreich, Italien und im Vereinigten Königreich verzeichneten eine deutlich geringere Auslastung.

In Nordamerika reduzierte sich im Berichtsjahr die Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf Basis vorläufiger Zahlen um 4% auf 16,3 Mio Einheiten. Sowohl in den USA als auch in Kanada und Mexiko war die Fertigung rückläufig. Hierbei kam es aufgrund des Streiks beim amerikanischen Hersteller General Motors und des daraus resultierenden Produktionsstillstands insbesondere im vierten Quartal zu sinkenden Volumina.

In Asien verlief die Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Berichtsjahr ebenfalls negativ. In China sank die Fertigung infolge des Nachfrageeinbruchs nach vorläufigen Daten um 8% gegenüber dem Vorjahr. Auch andere Länder wie Indien, Iran und Thailand zeigten deutliche Produktionsrückgänge. Japan und Südkorea hingegen verzeichneten jeweils nur eine leicht niedrigere Fertigung.

Hauptsächlich aufgrund der geringeren Produktion in China ergab sich 2019 für Asien insgesamt auf Basis vorläufiger Zahlen ein Fertigungsrückgang um 7% gegenüber dem Vorjahr.

In Südamerika hielt 2019 die Erholung der Nachfrage aus den Vorjahren nicht an, weshalb die Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen um 4% sank. Das Produktionswachstum in Brasilien konnte den Rückgang in den übrigen Staaten nicht kompensieren.

Entwicklung der Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen

Die gesunkene Nachfrage in vielen Ländern führte 2019 nach vorläufigen Zahlen zu einer Verringerung der globalen Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen um 6%.

In Europa bewirkte 2019 die Abschwächung des wirtschaftlichen Wachstums insbesondere in der zweiten Jahreshälfte eine rückläufige Lkw-Nachfrage. Die Produktion von Nutzfahrzeugen > 6 t verringerte sich infolgedessen nach vorläufigen Zahlen 2019 um 9% gegenüber dem Vorjahr.

In Nordamerika wurde im Berichtsjahr die Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen ausgeweitet. Allerdings bewirkten rückläufige Auftragseingänge im vierten Quartal 2019 eine sinkende Auslastung der Werke. Im Gesamtjahr 2019 stieg in Nordamerika die Fertigung von Nutzfahrzeugen > 6 t - aufgrund der starken ersten neun Monate - auf Basis vorläufiger Zahlen um 1% im Vergleich zum hohen Vorjahreswert.

In Asien bewegte sich im Berichtsjahr die Produktion mittelschwerer und schwerer Nutzfahrzeuge nach derzeit verfügbaren Daten etwa 8% unterhalb des Vorjahresniveaus. Insbesondere in China kam es zu einem deutlichen Rückgang der Produktion von mittelschweren Nutzfahrzeugen.

In Südamerika führte die anhaltende konjunkturelle Erholung Brasiliens im Berichtsjahr nach vorläufigen Daten zu einer steigenden Lkw-Nachfrage und zu einem Anstieg der Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen um über 20% gegenüber der Vorjahresbasis.

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	20,8	21,7	603	662	363	369	25,7	25,6
Nordamerika	16,3	17,0	646	638	305	297	24,2	27,1
Südamerika	3,3	3,4	172	142	68	68	14,3	14,6
Asien	47,3	50,8	2.031	2.215	472	458	92,0	90,9
Übrige Märkte	1,2	1,3	0	0	50	49	8,5	8,3
Weltweit	88,9	94,2	3.452	3.657	1.258	1.241	164,7	166,4

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.

Entwicklung der Ersatzreifenmärkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Weltweit stieg 2019 der Absatz von Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge < 6 t nach vorläufigen Daten um 1 % gegenüber dem Vorjahr.

Das globale Marktwachstum wurde insbesondere durch die schwache Entwicklung in Europa, dem für Continental wichtigsten Markt für Ersatzreifen, gebremst. Vor allem in Deutschland, Russland und Italien blieb der Absatz deutlich unter dem Vorjahresniveau. Im Berichtsjahr belief sich der Rückgang in Europa nach vorläufigen Daten auf 2 %.

Nach einem relativ starken ersten Halbjahr verlangsamte sich in Nordamerika das Wachstum der Verkaufszahlen von Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge im zweiten Halbjahr 2019 deutlich. Gegenüber der starken Vorjahresbasis erreichte der Absatz im gesamten Berichtsjahr nach vorläufigen Zahlen noch ein Plus von 2 %.

In Asien stieg im Berichtsjahr die Nachfrage nach Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge auf Basis vorläufiger Daten und Schätzungen um 3 %. Der wichtigste Treiber war die positive Entwicklung des chinesischen Markts mit einem Anstieg um 4 %.

In Südamerika kam es, nach verhaltener Nachfrage im ersten Halbjahr 2019, im zweiten Halbjahr zu einem deutlichen Anstieg des Bedarfs an Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Insgesamt bewegte sich der Absatz im Gesamtjahr 2019 nach vorläufigen Zahlen auf Vorjahresniveau.

Entwicklung der Ersatzreifenmärkte für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge

Weltweit sank 2019 die globale Nachfrage nach Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge nach vorläufigen Daten um 1 % gegenüber dem Vorjahr.

In Europa stieg im Berichtsjahr die Nachfrage nach Ersatzreifen für Nutzfahrzeuge > 6 t nach vorläufigen Zahlen um 1 %.

In Nordamerika, unserem anderen Kernmarkt für Nutzfahrzeugersatzreifen neben Europa, fiel 2019 die Nachfrage nach Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge nach vorläufigen Daten um 11 %. Ursächlich für den starken Rückgang ist die hohe Vergleichsbasis des Vorjahres, in der es zu vorgezogenen Käufen aufgrund der Einführung von Importzöllen kam.

In Asien stieg 2019 der Absatz von Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge nach vorläufigen Zahlen und Schätzungen um 1 %. Insbesondere in China und Japan zeigte sich eine steigende Nachfrage.

In Südamerika sank der Absatz von Ersatzreifen für Nutzfahrzeuge im Berichtsjahr nach vorläufigen Zahlen um 2 %. Wesentliche Ursache hierfür war die - gegenüber der hohen Vergleichsbasis aus dem Vorjahr - sinkende Nachfrage nach Lkw-Ersatzreifen in Brasilien.

Entwicklung der Rohstoffmärkte

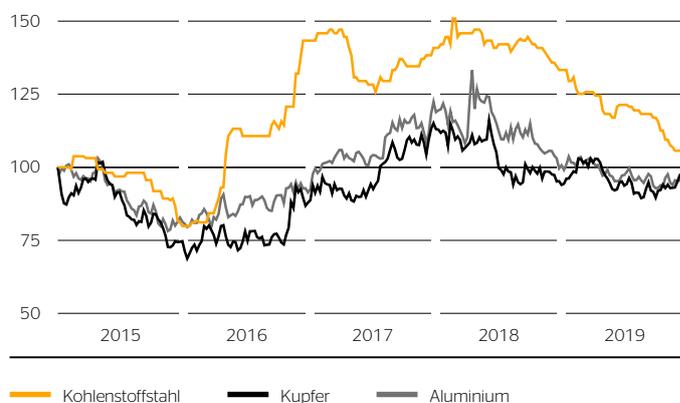
Rohstoffe wie Stahl, Aluminium, Kupfer, Edelmetalle und Kunststoffe sind wichtige Vormaterialien für eine Vielzahl verschiedener Elektronik-, Elektromechanik- und Mechanikkomponenten. Diese Komponenten benötigen wir und insbesondere unsere Zulieferer zur Herstellung von Produkten und Systemen für die Automobilindustrie. Die Preisentwicklung der Rohstoffe beeinflusst die Herstellkosten von Continental infolgedessen entweder direkt oder zumeist indirekt über Kostenveränderungen bei unseren Zulieferern.

Kohlenstoffstahl und Edelstahl sind Vormaterialien vieler von Continental verbauter mechanischer Komponenten wie Stanz-, Dreh-, Zieh- und Druckgussteile. Stahldraht wird insbesondere in der Reifenproduktion als Stahlcord, aber auch z. B. in Förderbändern oder in Gummiriemen zur Erhöhung der Zugfestigkeit eingesetzt. Aluminium wird von Continental insbesondere für Druckguss-, Stanz- und Biegeteile verwendet, während Kupfer vor allem in Elektromotoren und mechatronischen Bauteilen zum Einsatz kommt. Edelmetalle wie Gold, Silber, Platin und Palladium werden sowohl von Continental als auch von unseren Zulieferern für die Beschichtung unterschiedlicher Bauteile verwendet. Verschiedene Kunststoffgranulate, sogenannte Resins, werden als technische Thermoplaste von Continental und unseren Zulieferern vor allem für die Herstellung von Gehäuseteilen benötigt.

Im Berichtsjahr führte die im Jahresverlauf abnehmende wirtschaftliche Dynamik zu einer nachlassenden Nachfrage nach Rohstoffen und zu rückläufigen Preisen für viele Rohstoffe. Die Preise für Kohlenstoffstahl sanken 2019 über 10 % im Jahresdurchschnitt auf Eurobasis. Der Preis für Kupfer reduzierte sich 2019 im Jahresdurchschnitt auf US-Dollar-Basis um rund 8 %, während der Preis von Aluminium im Jahresdurchschnitt auf US-Dollar-Basis über 10 % fiel. Dagegen erhöhten sich 2019 die Preise für Edelmetalle, insbeson-

Stahl, Kupfer und Aluminium

indiziert auf den 1. Januar 2015



Quellen:

Kohlenstoffstahl: Warmbreitband Nordeuropa ab Werk, von Kallanish Commodities (€/metrische Tonne, mt).

Kupfer und Aluminium: rollierende Dreimonatskontrakte der London Metal Exchange (US-Dollar/mt).

dere die Notierungen für Gold und Palladium stiegen rasant an. Im Jahresdurchschnitt auf US-Dollar-Basis verteuerte sich Gold um 10 % und Palladium um 50 %.

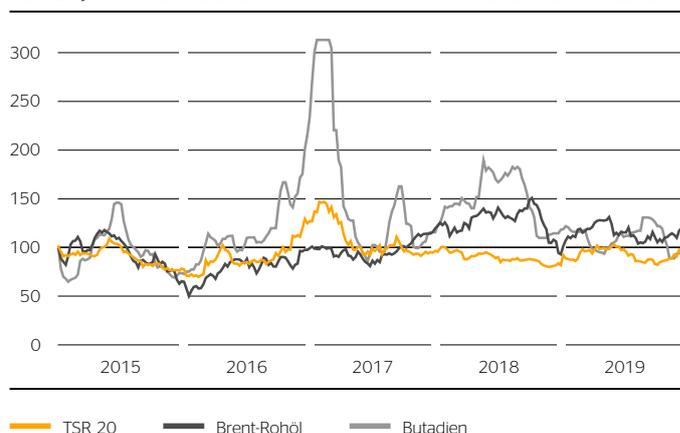
Für die Herstellung von Reifen und technischen Gummiprodukten verwendet Continental verschiedene Natur- und Synthekautschuke. Außerdem werden in größerem Umfang Ruß als Füllstoff sowie Stahlcord und Nyloncord als Festigkeitsträger eingesetzt. Aufgrund der großen Mengen und des direkten Bezugs der Rohstoffe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

Der Preis für Rohöl – der wichtigste Ausgangsgrundstoff für Synthekautschukvormaterialien wie Butadien und Styrol, aber auch für Ruß und diverse andere Chemikalien – zog nach dem raschen Preisrückgang im vierten Quartal 2018 im ersten Halbjahr 2019 zunächst kräftig an. Ab Mitte Mai 2019 gaben die Notierungen jedoch wieder nach. Im Jahresdurchschnitt verringerte sich der Preis für die Rohölsorte Brent um rund 10 % auf US-Dollar-Basis gegenüber dem Vorjahresdurchschnitt. Infolgedessen verbilligten sich im Berichtsjahr verschiedene Vormaterialien für Synthekautschuk, wie z. B. Butadien und Styrol, gegenüber dem Vorjahr. Dagegen erhöhten sich aufgrund begrenzter Produktionskapazitäten die Preise für Ruße kräftig.

Die Preise für Naturkautschuke stiegen im ersten Halbjahr 2019 kräftig. Ursächlich war vor allem die sich erholende Reifennachfrage in China. Der sich im Jahresverlauf abschwächende Reifenbedarf in Europa und Nordamerika führte im Verlauf des dritten Quartals 2019 wieder zu nachgebenden Preisen für Naturkautschuke. Im vierten Quartal wurde die Kautschukernte in Südostasien durch einen sich ausbreitenden Pilzbefall der Kautschukbäume beeinträchtigt. Die Verknappung des Angebots ließ im November und Dezember die Notierungen für Naturkautschuke wieder steigen. Im Jahresdurchschnitt lag der Preis für Naturkautschuk TSR 20 um 3 % auf US-Dollar-Basis über dem Vorjahreswert. Der Preis für Naturkautschukfelle (Ribbed Smoked Sheets, RSS) verteuerte sich im Jahresdurchschnitt um 6 % auf US-Dollar-Basis.

TSR 20, Rohöl und Butadien

indexiert auf den 1. Januar 2015



Quellen:

TSR 20: rollierende Einmonatskontrakte der Börse Singapur (US-Dollar-Cent/kg).
 Rohöl: Europa Brent Forties Oseberg Ekofisk-Preis von Bloomberg (US-Dollar/Barrel).
 Butadien: Südkorea-Exportpreis (FOB) von PolymerUpdate.com (US-Dollar/mt).

Der schwächere Euro bewirkte im Berichtsjahr eine Verteuierung der Rohstoffimporte nach Europa um ca. 5 Prozentpunkte im Jahresdurchschnitt. Auch die Einführung von Zöllen seitens der USA auf Stahlimporte belastete 2019 den Einkauf von Rohstoffen.

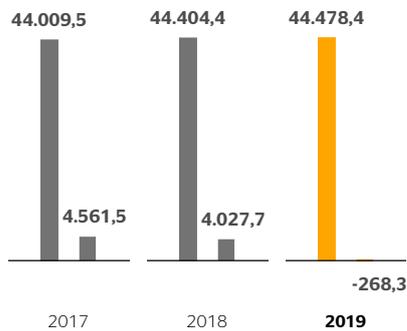
Alles in allem führten die aufgezeigten Preisentwicklungen der Rohstoffe insbesondere in der Rubber Group zu Kostenbelastungen im Jahr 2019, die aufgrund der schwierigen Marktbedingungen in den Abnehmerbranchen nur in einzelnen Märkten und zudem sehr begrenzt an unsere Kunden weitergegeben werden konnten. Die rückläufige Preisentwicklung von Metallen entlastete die Herstellkosten des Berichtsjahres nur begrenzt. Zwischen dem Einkauf der Rohstoffe, ihrer Lieferung und ihrem Einsatz in der Herstellung liegen je nach Produkt u. U. mehrere Monate. Zudem werden derartige Kostenveränderungen von unseren Zulieferern, je nach Vertragsgestaltung, zumeist zeitversetzt an uns weitergegeben oder erst bei anstehenden Vertragsverhandlungen neu festgesetzt.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

- > Umsatzanstieg um 0,2 % auf 44,5 Mrd €
- > Organischer Umsatzrückgang um 2,6 %
- > Ergebnis pro Aktie bei -6,13 €

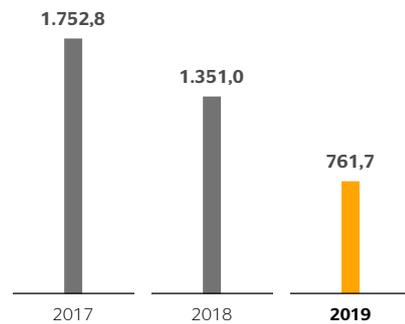
Umsatz; EBIT

Mio €



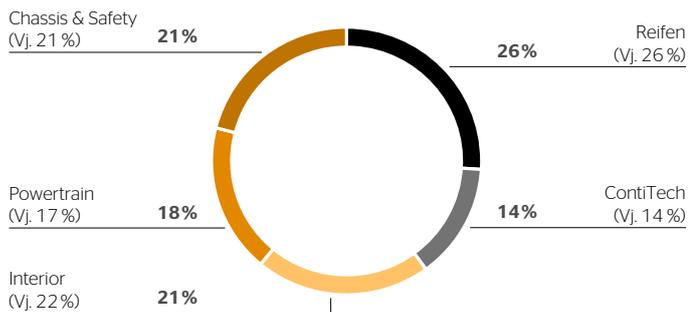
Free Cashflow

Mio €



Umsatz nach Divisionen

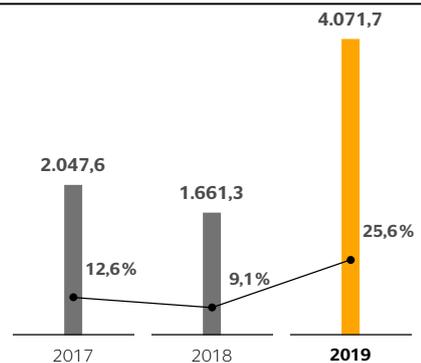
%



Netto-Finanzschulden

Mio €

Gearing Ratio %



Seit 1. Januar 2019 wird erstmalig der IFRS 16, *Leasingverhältnisse*, angewendet. Dabei wird die modifizierte retrospektive Übergangsmethode genutzt. Bei dieser Methode erfolgt keine Anpassung der Vorjahreswerte. Insoweit sind einige der nachfolgenden Werte mit der Vorjahresperiode nicht vergleichbar.

Ertragslage

- > Umsatzanstieg um 0,2 %
- > Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 2,6 %
- > Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 21,5 %

Continental-Konzern in Mio €	2019	2018	Δ in %
Umsatz	44.478,4	44.404,4	0,2
EBITDA	4.977,2	6.235,7	-20,2
in % vom Umsatz	11,2	14,0	
EBIT	-268,3	4.027,7	-106,7
in % vom Umsatz	-0,6	9,1	
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	-1.225,0	2.897,3	-142,3
Ergebnis pro Aktie in €, unverwässert	-6,13	14,49	-142,3
Ergebnis pro Aktie in €, verwässert	-6,13	14,49	-142,3
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	3.364,2	3.209,0	4,8
in % vom Umsatz	7,6	7,2	
Abschreibungen ¹	5.245,5	2.208,0	137,6
davon Wertminderungen ²	2.509,9	20,7	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	23.991,0	23.753,7	1,0
Operative Aktiva (Durchschnitt)	26.178,5	23.640,5	10,7
Kapitalrendite (ROCE)	-1,0	17,0	
Investitionen ³	3.308,6	3.124,4	5,9
in % vom Umsatz	7,4	7,0	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	241.458	243.226	-0,7
Umsatz bereinigt ⁵	43.867,7	44.374,2	-1,1
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	3.233,9	4.117,0	-21,5
in % des bereinigten Umsatzes	7,4	9,3	

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 0,2 %;

Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 2,6 %

Der Konzernumsatz erhöhte sich im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 74,0 Mio€ bzw. 0,2 % auf 44.478,4 Mio€ (Vj. 44.404,4 Mio€). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Rückgang um 2,6 %. In einem rückläufigen Markt konnte die Rubber Group einen leichten Umsatzanstieg erreichen, der jedoch durch den Umsatzrückgang in der Automotive Group nahezu kompensiert wurde. Wechselkurs- und Konsolidierungskreisveränderungen haben fast zu gleichen Teilen zum Umsatzwachstum beigetragen.

Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 21,5 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Konzerns verringerte sich im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um 883,1 Mio€ bzw. 21,5 % auf 3.233,9 Mio€ (Vj. 4.117,0 Mio€) und entspricht 7,4 % (Vj. 9,3 %) des bereinigten Umsatzes.

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Konzerns für das vierte Quartal 2019 verringerte sich im Vergleich zum Vorjahresquartal um 260,3 Mio€ bzw. 23,1 % auf 867,1 Mio€ (Vj. 1.127,4 Mio€) und entspricht 8,0 % (Vj. 10,0 %) des bereinigten Umsatzes.

Die Umsatzanteile nach Regionen im Jahr 2019 stellen sich wie folgt dar:

Umsatz nach Regionen in %	2019	2018
Deutschland	19	20
Europa ohne Deutschland	30	29
Nordamerika	26	25
Asien	22	22
Übrige Länder	3	4

Operativer Ergebnismrückgang (EBIT) um 106,7 %

Das operative Konzernergebnis (EBIT) verringerte sich 2019 im Vergleich zum Vorjahr um 4.296,0 Mio € bzw. 106,7 % auf -268,3 Mio € (Vj. 4.027,7 Mio €). Die Umsatzrendite verringerte sich auf -0,6 % (Vj. 9,1 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) im Berichtsjahr um 182,5 Mio € (Vj. 173,0 Mio €).

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei -1,0 % (Vj. 17,0 %).

Sondereffekte 2019

Im Rahmen der Verselbstständigung der Division Powertrain sowie der organisatorischen Neuausrichtung der Automotive Group ergab sich ein Aufwand in Höhe von insgesamt 47,4 Mio € (Chassis & Safety 3,0 Mio €, Powertrain 30,9 Mio €, Interior 3,0 Mio €, Holding 10,5 Mio €).

Im Rahmen des jährlichen Planungsprozesses wurde erwartet, dass sich die weltweite Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in den kommenden Jahren (2020–2024) nicht wesentlich verbessern wird. Aufgrund dieses Triggering Event und der weiteren wesentlichen Annahmen im Rahmen der Ermittlung des Nutzungswerts einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit, wie Free Cashflows, des Diskontierungszinssatzes, dessen Parameter sowie der nachhaltigen Wachstumsrate, ergab sich eine Wertminderung des Goodwill in Höhe von 2.293,5 Mio €. Hiervon entfielen 1.347,9 Mio € auf die Division Interior, 719,8 Mio € auf die Division Chassis & Safety und 223,5 Mio € auf die Division Powertrain. Außerdem entstand in der Division ContiTech eine Wertminderung des Goodwill in Höhe von 2,3 Mio €.

Aus Wertminderungen auf Sachanlagen entstand insgesamt ein Aufwand in Höhe von 111,7 Mio € (Chassis & Safety 29,1 Mio €; Powertrain 48,9 Mio €; Interior 25,3 Mio €; Reifen 3,5 Mio €; ContiTech 4,9 Mio €).

Daneben resultierte aus Restrukturierungsaufwendungen sowie der Auflösung nicht mehr benötigter Restrukturierungsrückstellungen insgesamt ein negativer Sondereffekt in Höhe von 697,2 Mio € (Chassis & Safety 42,7 Mio €, Powertrain 402,6 Mio €, Interior 172,9 Mio €, Reifen 32,5 Mio €, ContiTech 46,5 Mio €). Darin enthalten sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 104,8 Mio € (Chassis & Safety 1,2 Mio €, Powertrain 79,6 Mio €, Reifen 19,0 Mio €,

ContiTech 5,0 Mio €). Zusätzlich ergaben sich restrukturierungsbezogene Belastungen in Höhe von 3,3 Mio € (Chassis & Safety 1,5 Mio €, Powertrain 1,0 Mio €, ContiTech 0,8 Mio €).

Außerdem entstand aus der Auflösung des Standortes Dearborn, USA, eine Belastung in Höhe von 1,5 Mio € in der Division Powertrain.

In der Division Interior ergab sich ein Aufwand in Höhe von 1,9 Mio € aus einer nachträglichen Kaufpreisanpassung aus dem Anteilserwerb an dem assoziierten Unternehmen OSRAM CONTINENTAL GmbH, München, Deutschland. Zudem wurde der Buchwert an diesem assoziierten Unternehmen wertberichtigt. Daraus entstand in der Division Interior ein Aufwand in Höhe von 157,9 Mio €.

Aus einem Unternehmenserwerb resultierte ein Ertrag in Höhe von 2,2 Mio € in der Division Reifen.

Für den Konzern beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2019 insgesamt 3.312,2 Mio €. Hiervon entfielen 796,1 Mio € auf Chassis & Safety, 708,4 Mio € auf Powertrain, 1.708,9 Mio € auf Interior, 33,8 Mio € auf Reifen, 54,5 Mio € auf ContiTech und 10,5 Mio € auf die Holding.

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 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 ergab sich eine Entlastung durch Sondereffekte im Jahr 2018 von insgesamt 80,2 Mio€. Hiervon entfielen 155,2 Mio€ auf Interior und 0,1 Mio€ auf ContiTech. Belastungen durch Sondereffekte ergaben sich in Höhe von 2,8 Mio€ bei Chassis & Safety, 71,1 Mio€ bei Powertrain und 1,2 Mio€ bei Reifen.

Beschaffung

Im Jahr 2019 blieb das Einkaufsvolumen im Vergleich zum Vorjahr konstant bei 29,9 Mrd €, wovon etwa 20,1 Mrd € auf Produktionsmaterialien entfielen. Die Preise für Produktionsmaterialien für die Automotive Group sanken auf ein niedrigeres Niveau als im Vorjahr. Die Preise wichtiger Vormaterialien und zahlreicher Rohstoffe für die Rubber Group erreichten im ersten Halbjahr 2019 einen Höhepunkt. In der Folge reduzierte sich das Preisniveau in den meisten Materialgruppen kontinuierlich. Im Jahresdurchschnitt lagen die Rohstoffpreise der Division Reifen über Vorjahresniveau, was insbesondere durch Wechselkurseffekte und den zeitlichen Versatz zwischen Beschaffung, Lieferung und Einsatz begründet ist. Für die Division ContiTech ergab sich ebenfalls eine Erhöhung der Rohstoffpreise im Vorjahresvergleich.

Überleitung EBIT zum Konzernergebnis

Mio €	2019	2018	Δ in %
Chassis & Safety	-120,3	782,5	-115,4
Powertrain	-662,1	119,8	-652,7
Interior	-1.325,3	988,1	-234,1
Reifen	1.651,6	1.882,1	-12,2
ContiTech	305,9	396,2	-22,8
Sonstiges/Konsolidierung	-118,1	-141,0	
EBIT	-268,3	4.027,7	-106,7
Finanzergebnis	-320,3	-177,8	-80,1
Ergebnis vor Ertragsteuern	-588,6	3.849,9	-115,3
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-582,4	-891,6	34,7
Konzernergebnis	-1.171,0	2.958,3	-139,6
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	-54,0	-61,0	11,5
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	-1.225,0	2.897,3	-142,3
Ergebnis pro Aktie in €, unverwässert	-6,13	14,49	-142,3
Ergebnis pro Aktie in €, verwässert	-6,13	14,49	-142,3

Überleitung Umsatz zum Umsatz bereinigt sowie EBITDA zum bereinigten operativen Ergebnis (EBIT bereinigt) 2019

Mio €	Chassis & Safety	Powertrain	Interior	Reifen	ContiTech	Sonstiges/ Konsolidierung	Continental- Konzern
Umsatz	9.381,6	7.802,3	9.595,5	11.728,0	6.401,5	-430,5	44.478,4
Konsolidierungskreisveränderungen ¹	–	–	-147,0	-259,3	-204,4	–	-610,7
Umsatz bereinigt	9.381,6	7.802,3	9.448,5	11.468,7	6.197,1	-430,5	43.867,7
EBITDA	1.145,3	192,5	582,4	2.497,7	670,5	-111,2	4.977,2
Abschreibungen ²	-1.265,6	-854,6	-1.907,7	-846,1	-364,6	-6,9	-5.245,5
EBIT	-120,3	-662,1	-1.325,3	1.651,6	305,9	-118,1	-268,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA)	–	10,7	57,2	20,0	94,6	–	182,5
Konsolidierungskreisveränderungen ¹	0,1	–	-7,4	2,9	11,9	–	7,5
Sondereffekte							
Wertminderungen auf Goodwill	719,8	223,5	1.347,9	–	2,3	–	2.293,5
Wertminderungen ³	29,1	48,9	25,3	3,5	4,9	–	111,7
Restrukturierung ⁴	42,7	402,6	172,9	32,5	46,5	–	697,2
Veräußerungsgewinne und -verluste aus Abgängen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen	–	–	–	–	0,0	–	0,0
Sonstiges	4,5	33,4	162,8	-2,2	0,8	10,5	209,8
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)	675,9	57,0	433,4	1.708,3	466,9	-107,6	3.233,9

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	–	147,0	-140,4	–	-8,0	-28,8	-30,2
Umsatz bereinigt	9.588,0	7.888,0	9.566,8	11.352,2	6.336,7	-357,5	44.374,2
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	–	17,8	-20,8	–	-0,5	–	-3,5
Sondereffekte							
Wertminderungen ³	1,5	16,0	1,2	1,2	0,1	–	20,0
Restrukturierung ⁵	–	22,8	-3,0	0,0	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	0,0	0,0	–	38,0
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)	785,3	220,1	863,2	1.902,6	486,8	-141,0	4.117,0

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 104,8 Mio € (Chassis & Safety 1,2 Mio €; Powertrain 79,6 Mio €; Reifen 19,0 Mio €; ContiTech 5,0 Mio €).

5 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.

Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 155,2 Mio € bzw. 4,8 % auf 3.364,2 Mio € (Vj. 3.209,0 Mio €) und betragen 7,6 % vom Umsatz (Vj. 7,2 %).

In der Automotive Group 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 2019 angefallenen Entwicklungskosten erfüllten 232,4 Mio € (Vj. 158,0 Mio €) die Aktivierungsvoraussetzungen.

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

Damit ergibt sich für den Konzern eine Kapitalisierungsquote in Höhe von 6,5 % (Vj. 4,7 %).

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich um 3.037,5 Mio € auf 5.245,5 Mio € (Vj. 2.208,0 Mio €) und entsprechen 11,8 % vom Umsatz. Darin sind Wertminderungen in Höhe von insgesamt 2.509,9 Mio € (Vj. 20,7 Mio €) enthalten.

Finanzergebnis

Das negative Finanzergebnis erhöhte sich im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um 142,5 Mio € auf 320,3 Mio € (Vj. 177,8 Mio €). Dies ist im Wesentlichen auf die sonstigen Bewertungseffekte zurückzuführen.

Die Zinserträge stiegen im Jahr 2019 gegenüber dem Vorjahr um 24,3 Mio € auf 147,2 Mio € (Vj. 122,9 Mio €). Auf erwartete Erträge aus langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer sowie aus den Pensionsfonds entfielen in diesem Zeitraum insgesamt 80,7 Mio € (Vj. 64,6 Mio €). Hierin sind die Zinserträge auf das Fondsvermögen der Pensionskassen nicht enthalten.

Die Zinsaufwendungen beliefen sich im Jahr 2019 auf insgesamt 317,3 Mio € und lagen damit um 41,1 Mio € über dem Vorjahresvergleichswert von 276,2 Mio €. Aus der Aufzinsung der langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer resultierte in diesem Zeitraum ein Zinsaufwand in Höhe von insgesamt 161,4 Mio € (Vj. 145,9 Mio €). Hierin ist die Aufzinsung der Anwartschaftsverpflichtungen der Pensionskassen nicht enthalten. Der Zinsaufwand, der im Wesentlichen aus Kreditaufnahmen bei Banken, Kapitalmarkttransaktionen und sonstigen Finanzierungsinstrumenten resultierte, lag

mit 155,9 Mio € oberhalb des Vorjahresniveaus in Höhe von 130,3 Mio €. Eine Erhöhung der Aufwendungen resultierte insbesondere aus dem seit 1. Januar 2019 verpflichtend anzuwendenden Standard IFRS 16, *Leasingverhältnisse*. Die Abbildung aller Leasingverhältnisse in der Bilanz führte entsprechend zu gestiegenen Aufwendungen aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeiten. Im Jahr 2019 belief sich dieser Zinsaufwand auf 32,1 Mio € (Vj. 0,8 Mio €). Aus den von der Continental AG sowie der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, begebenen Anleihen resultierten Aufwendungen in Höhe von 32,4 Mio € (Vj. 54,6 Mio €). Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ist auf die Rückzahlung von zwei Anleihen zurückzuführen. Zum einen erfolgte am 16. Juli 2018 die Rückzahlung der Euro-Anleihe der Continental AG über 750,0 Mio €. Diese fünfjährige Anleihe wurde mit 3,0 % p.a. verzinst. Zum anderen wurde am 19. Februar 2019 die Euro-Anleihe der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, über 500,0 Mio € zurückgezahlt. Diese Anleihe wurde mit einem Festzinssatz von 0,5 % p.a. ausgegeben, der über Zins-Währungsswaps in einen US-Dollarbasierten Festzinssatz von durchschnittlich 2,365 % getauscht wurde.

Aus den Effekten aus Währungsumrechnung resultierte im Berichtsjahr ein negativer Ergebnisbeitrag in Höhe von 30,5 Mio € (Vj. 30,4 Mio €). Auch die Effekte aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstige Bewertungseffekte führten 2019 zu einem Aufwand. Dieser belief sich auf insgesamt 119,7 Mio € (Vj. Ertrag in Höhe von 5,9 Mio €). Grund hierfür sind insbesondere Wertberichtigungen auf Ausleihungen an assoziierte Unternehmen sowie die Aufwendungen aus der Bildung einer Rückstellung für Kreditzusagen an diese Unternehmen in Höhe von 108,2 Mio €, die in den sonstigen Bewertungseffekten in Höhe von 107,0 Mio € enthalten sind (Vj. Ertrag in Höhe von 0,0 Mio €). Wird die Summe der Effekte aus Währungsumrechnung und aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten betrachtet, ergab sich 2019 eine Ergebnisbelastung in Höhe von 43,2 Mio € (Vj. 24,5 Mio €).

Steueraufwand

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beliefen sich für das Geschäftsjahr 2019 auf 582,4 Mio € (Vj. 891,6 Mio €). Die um die permanenten Effekte aus der Wertminderung des Goodwill bereinigte Steuerquote beträgt 55,8 %, nach 23,2 % 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 117,4 Mio € (Vj. 79,6 Mio €) belastet, davon 3,9 Mio € (Vj. 16,4 Mio €) für Vorjahre. Zusätzlich wurde die Steuerquote wie im Vorjahr durch nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und nicht anrechenbare ausländische Quellensteuern belastet.

Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen

Das den Anteilseignern zuzurechnende Konzernergebnis verringerte sich im Jahr 2019 um 4.122,3 Mio € auf -1.225,0 Mio € (Vj. 2.897,3 Mio €). Das unverwässerte Ergebnis pro Aktie lag bei -6,13 € (Vj. 14,49 €) und entspricht dem verwässerten Ergebnis pro Aktie.

Mitarbeiter

Gegenüber 2018 sank die Anzahl der Mitarbeiter des Continental-Konzerns um 1.768 auf 241.458 Beschäftigte (Vj. 243.226). Gegenläufig zur Akquisition von Kathrein Automotive führen ge-

sunkene Produktionsvolumina in der Automotive Group insgesamt zu einer Reduzierung der Anzahl der Mitarbeiter um 1.721. Die Mitarbeiterzahl der Rubber Group blieb im Vergleich zum Vorjahr nahezu konstant.

Mitarbeiter nach Regionen in %	2019	2018
Deutschland	25	26
Europa ohne Deutschland	32	32
Nordamerika	19	18
Asien	20	20
Übrige Länder	4	4

Finanzlage

- > Free Cashflow vor Akquisitionen bei 1,2 Mrd €
- > Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit bei 3,7 Mrd €
- > Netto-Finanzschulden bei 4,1 Mrd €

Cashflow-Überleitung

Das EBIT verringerte sich gegenüber 2018 um 4.296,0 Mio€ auf -268,3 Mio€ (Vj. 4.027,7 Mio€).

Die insbesondere aus den Anleihen resultierenden Zinszahlungen erhöhten sich um 27,5 Mio€ auf 157,9 Mio€ (Vj. 130,4 Mio€).

Die Auszahlungen für Ertragsteuern stiegen um 17,9 Mio€ auf 866,0 Mio€ (Vj. 848,1 €).

Der zahlungsmittelwirksame Aufbau des Working Capital führte zu einem Mittelabfluss in Höhe von 256,0 Mio€ (Vj. Mittelzufluss 60,2 Mio€). Dies resultierte aus der Erhöhung der Vorräte um 49,1 Mio€ (Vj. 358,4 Mio€). Der Abbau der operativen Forderungen in Höhe von 337,8 Mio€ (Vj. Aufbau 11,5 Mio€) wurde durch den Abbau der operativen Verbindlichkeiten in Höhe von 544,7 Mio€ (Vj. Aufbau 430,1 Mio€) mehr als ausgeglichen.

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit verringerte sich 2019 im Vorjahresvergleich um 562,8 Mio€ auf 4.414,4 Mio€ (Vj. 4.977,2 Mio€) und erreichte 9,9% vom Umsatz (Vj. 11,2%).

Aus Investitionstätigkeit resultierte ein Mittelabfluss in Höhe von 3.652,7 Mio€ (Vj. 3.626,2 Mio€). Die Investitionen in Sachanlagen und Software, ohne Berücksichtigung von aktivierten Fremdkapitalkosten, verringerten sich von 3.124,4 Mio€ um 146,9 Mio€ auf 2.977,5 Mio€. Der Saldo aus dem Erwerb und der Veräußerung von Gesellschaften und Geschäftsbereichen führte im Jahr 2019 zu einem Mittelabfluss in Höhe von 486,3 Mio€ (Vj. 404,8 Mio€). Dieser Mittelabfluss ist hauptsächlich auf den Erwerb des Anti-Vibration Systems-Geschäfts von Cooper-Standard Automotive Inc., Novi, USA, sowie der Kathrein Automotive GmbH, Hildesheim, Deutschland, zurückzuführen.

Für das Geschäftsjahr 2019 ergab sich ein Free Cashflow in Höhe von 761,7 Mio€ (Vj. 1.351,0 Mio€). Dies entspricht einem Rückgang um 589,3 Mio€ gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum. Die Anwendung des IFRS 16, *Leasingverhältnisse*, führte im Vergleich zum Vorjahr durch die Erfassung der Abschreibungen auf die zu bilanzierenden Nutzungsrechte im Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit zu einer entsprechenden Verbesserung des Free Cashflow in Höhe von 345,5 Mio€.

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang für Sachanlagen und Software belief sich 2019 auf 3.308,6 Mio€ (Vj. 3.124,4 Mio€). Der Anstieg um 184,2 Mio€ im Vergleich zum Vorjahr resultiert mit 331,0 Mio€ aus der Anwendung des IFRS 16, *Leasingverhältnisse*. Die Investitionsquote beträgt 7,4% (Vj. 7,0%).

Finanzierung und Finanzschulden

Die Brutto-Finanzschulden lagen zum Jahresende 2019 mit 7.619,0 Mio€ (Vj. 4.606,9 Mio€) um 3.012,1 Mio€ über dem Vorjahresniveau.

Basierend auf den Quartalsendwerten waren im Jahresdurchschnitt 66,5% (Vj. 54,7%) der Brutto-Finanzschulden nach Sicherungsmaßnahmen mit festen Zinssätzen ausgestattet.

Der Buchwert der Anleihen erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr von 1.895,2 Mio€ um 898,6 Mio€ auf 2.793,8 Mio€ zum Ende des Geschäftsjahres 2019. Dieser Aufbau ist auf mehrere Euro-Anleiheemissionen der Continental AG im zweiten Halbjahr 2019 über insgesamt 1.400,0 Mio€ unter dem Rahmen-Emissionsprogramm für Anleiheemissionen von Continental (Debt Issuance Programme, DIP) zurückzuführen. Continental nutzte das günstige Markt- und Zinsumfeld, um im September 2019 zwei börsennotierte Euro-Anleihen und im Oktober 2019 zwei Privatplatzierungen erfolgreich bei Investoren im In- und Ausland auszugeben. Der Ausgabekurs der am 12. September 2019 ausgegebenen Anleihe über 500,0 Mio€ lag bei 99,804%. Diese Anleihe hat eine Laufzeit von vier Jahren und einen Zinssatz von 0,000% p.a. Der Ausgabekurs der am 27. September 2019 ausgegebenen Anleihe über 600,0 Mio€ lag bei 99,802%. Diese Anleihe hat eine Laufzeit von fünf Jahren und neun Monaten und einen Zinssatz von 0,375% p.a. Eine der beiden Privatplatzierungen hat ein Nominalvolumen von 100,0 Mio€, eine Laufzeit von fünf Jahren und einen Festzins in Höhe von 0,231% p.a. Die zweite, eineinhalb Jahre laufende Privatplatzierung hat ein Nominalvolumen von 200,0 Mio€ und ist mit einer variablen Verzinsung ausgestattet. Die einzige 2019 fällige Anleihe war die Euro-Anleihe der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, über 500,0 Mio€, die am 19. Februar 2019 zu einem Kurs von 100,000% zurückgezahlt wurde. Diese Anleihe wurde mit 0,500% p.a. verzinst und hatte eine Laufzeit von drei Jahren und drei Monaten.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten lagen am 31. Dezember 2019 bei 1.470,4 Mio€ (Vj. 1.239,0 Mio€) und damit 231,4 Mio€ über dem Vorjahresniveau.

Der bisherige, im April 2021 fällige syndizierte Kredit wurde im Dezember 2019 vorzeitig erneuert. Das bisherige Volumen der revolvingierenden Tranche wurde dabei von 3.000,0 Mio€ auf 4.000,0 Mio€ aufgestockt. Diese Kreditlinie steht Continental nunmehr bis Dezember 2024 zur Verfügung. Neben verbesserten Konditionen berücksichtigt sie erstmals bei der Zinsberechnung auch Nachhaltigkeitskomponenten. Werden die im Kreditvertrag konkret vereinbarten Leistungsverbesserungen im Bereich Nachhaltigkeit erreicht, wirkt dies zinsmindernd, eine Nichterreichung führt zu Zinsaufschlägen. Der revolvingierende Kredit wurde zum 31. Dezember 2019 nicht genutzt. Im Vorjahr erfolgte eine Inanspruchnahme durch die Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, in Höhe von 157,2 Mio€.

Am 20. März 2019 hatte die Continental AG vier Banken mit der Vermarktung von Schuldscheindarlehen beauftragt. Die Transaktion wurde wie geplant Ende April 2019 erfolgreich abgeschlossen.

Die vier aufgenommenen Schuldscheindarlehen haben ein Gesamtvolumen von 500,0 Mio€ und Laufzeiten von drei bzw. fünf Jahren. Für 76% des Volumens wurden Festzinssätze vereinbart.

Die sonstigen Finanzschulden erhöhten sich zum Jahresende 2019 um 1.882,1 Mio€ auf 3.354,8 Mio€ (Vj. 1.472,7 Mio€). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Leasingverbindlichkeiten zurückzuführen. Der seit 1. Januar 2019 verpflichtend anzuwendende Standard IFRS 16, *Leasingverhältnisse*, führte zu einer Abbildung aller Leasingverhältnisse in der Bilanz und damit zu einem Anstieg der Leasingverbindlichkeiten. Diese beliefen sich am 31. Dezember 2019 auf 1.715,0 Mio€ (Vj. 12,3 Mio€). Aus der Begebung von Commercial Paper resultierte ein Buchwert in Höhe von 938,4 Mio€ (Vj. 814,5 Mio€). Die Ausnutzung von Forderungsverkaufsprogrammen lag Ende 2019 mit 468,6 Mio€ (Vj. 469,2 Mio€) auf dem Niveau des Vorjahres. Im Continental-Konzern wurden zum Jahresende 2019 wie im Vorjahr vier Forderungsverkaufsprogramme mit einem Finanzierungsvolumen in Höhe von insgesamt 665,0 Mio€ genutzt.

Die flüssigen Mittel, derivativen Finanzinstrumente und verzinslichen Anlagen erhöhten sich um 601,7 Mio€ auf 3.547,3 Mio€ (Vj. 2.945,6 Mio€).

Die Netto-Finanzschulden stiegen deutlich gegenüber dem Jahresende 2018 um 2.410,4 Mio€ auf 4.071,7 Mio€ (Vj. 1.661,3 Mio€). Die Gearing Ratio hat sich mit 25,6% (Vj. 9,1%) gegenüber dem Vorjahreswert erhöht.

Zum 31. Dezember 2019 verfügt Continental über ein Liquiditätspolster in Höhe von insgesamt 8.044,0 Mio€ (Vj. 6.265,5 Mio€), davon 3.341,8 Mio€ (Vj. 2.761,4 Mio€) an flüssigen Mitteln sowie zugesagte, ungenutzte Kreditlinien im Volumen von 4.702,2 Mio€ (Vj. 3.504,1 Mio€).

Unter den Beschränkungen, welche die Verfügbarkeit von Kapital beeinträchtigen können, sind auch sämtliche bestehenden Beschränkungen der flüssigen Mittel zu verstehen. Im Continental-Konzern sind die vorab genannten flüssigen Mittel beschränkt hinsichtlich verpfändeter Beträge sowie Guthaben in Ländern mit 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 2019 betragen die unbeschränkt verfügbaren flüssigen Mittel insgesamt 3.114,3 Mio€ (Vj. 2.587,7 Mio€).

Herleitung der Netto-Finanzschulden

Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Langfristige Finanzschulden	3.375,2	1.449,0
Kurzfristige Finanzschulden	4.243,8	3.157,9
Langfristige derivative Finanzinstrumente und verzinsliche Anlagen	-54,0	-32,4
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente und verzinsliche Anlagen	-151,5	-151,8
Flüssige Mittel	-3.341,8	-2.761,4
Netto-Finanzschulden	4.071,7	1.661,3

Herleitung der Veränderung der Netto-Finanzschulden

Mio €	2019	2018
Veränderung der Netto-Finanzschulden durch die erstmalige Anwendung IFRS 16, <i>Leasingverhältnisse</i>	1.730,1	n. a.
Netto-Finanzschulden am Anfang der Periode	3.391,4	2.047,6
Mittelzufluss/-abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	4.414,4	4.977,2
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-3.652,7	-3.626,2
Cashflow vor Finanzierungstätigkeit (Free Cashflow)	761,7	1.351,0
Gezahlte Dividende	-950,0	-900,0
Dividenden an Minderheitsgesellschafter und Veränderungen aus Eigenkapitaltransaktionen bei Gesellschaften mit Minderheitsanteilseignern	-32,5	-45,4
Nicht zahlungswirksame Veränderungen	-339,7	24,9
Sonstiges	-93,7	-19,3
Wechselkurseffekte	-26,1	-24,9
Veränderung der Netto-Finanzschulden	-680,3	386,3
Netto-Finanzschulden am Ende der Periode	4.071,7	1.661,3

Vermögenslage

- > Eigenkapital bei 15,9 Mrd €
- > Eigenkapitalquote bei 37,3 %
- > Gearing Ratio bei 25,6 %

Bilanzsumme

Die Bilanzsumme erhöhte sich zum 31. Dezember 2019 gegenüber dem Vorjahresstichtag um 2.122,8 Mio € auf 42.568,2 Mio € (Vj. 40.445,4 Mio €). Der Goodwill in Höhe von 5.113,5 Mio € hat sich im Vergleich zum Vorjahreswert von 7.233,4 Mio € um 2.119,9 Mio € verringert. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich um 125,5 Mio € auf 1.691,8 Mio € (Vj. 1.566,3 Mio €). Die Sachanlagen stiegen um 2.557,2 Mio € auf 14.932,7 Mio € (Vj. 12.375,5 Mio €). Davon resultierte aus der Anwendung des IFRS 16, *Leasingverhältnisse*, ein Betrag in Höhe von 1.684,3 Mio €. Die aktiven latenten Steuern erhöhten sich um 710,0 Mio € auf 2.174,4 Mio € (Vj. 1.464,4 Mio €). Das Vorratsvermögen stieg um 173,3 Mio € auf 4.694,4 Mio € (Vj. 4.521,1 Mio €), die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen verringerten sich um 146,6 Mio € auf 7.711,6 Mio € (Vj. 7.858,2 Mio €). Die kurzfristigen sonstigen Vermögenswerte erhöhten sich um 282,5 Mio € auf 1.406,7 Mio € (Vj. 1.124,2 Mio €). Die flüssigen Mittel sind mit 3.341,8 Mio € (Vj. 2.761,4 Mio €) um 580,4 Mio € höher als am Vorjahresstichtag.

Langfristige Vermögenswerte

Die langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahreswert um 1.065,8 Mio € auf 24.724,5 Mio € (Vj. 23.658,7 Mio €). Bezogen auf die einzelnen Bilanzposten ist dies im Wesentlichen bedingt durch den Anstieg der Sachanlagen um 2.557,2 Mio € auf 14.932,7 Mio € (Vj. 12.375,5 Mio €), der aktiven latenten Steuern um 710,0 Mio € auf 2.174,4 Mio € (Vj. 1.464,4 Mio €) und der sonstigen immateriellen Vermögenswerte um 125,5 Mio € auf 1.691,8 Mio € (Vj. 1.566,3 Mio €) sowie die Reduzierung des Goodwill um 2.119,9 Mio € auf 5.113,5 Mio € (Vj. 7.233,4 Mio €) und der Anteile an nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen um 247,2 Mio € auf 397,7 Mio € (Vj. 644,9 Mio €).

Kurzfristige Vermögenswerte

Die kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich um 1.057,0 Mio € auf 17.843,7 Mio € (Vj. 16.786,7 Mio €). Die Vorräte stiegen im Berichtsjahr um 173,3 Mio € auf 4.694,4 Mio € (Vj. 4.521,1 Mio €), die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen verringerten sich um 146,6 Mio € auf 7.711,6 Mio € (Vj. 7.858,2 Mio €). Die flüssigen Mittel erhöhten sich um 580,4 Mio € auf 3.341,8 Mio € (Vj. 2.761,4 Mio €).

Eigenkapital

Das Eigenkapital ist mit 15.875,7 Mio € (Vj. 18.333,3 Mio €) um 2.457,6 Mio € niedriger als im Vorjahr. Dies resultierte im Wesentlichen aus dem Rückgang der kumulierten einbehaltenen Gewinne in Höhe von 2.175,1 Mio €. Die Gearing Ratio verschlechterte sich von 9,1 % auf 25,6 %. Die Eigenkapitalquote sank auf 37,3 % (Vj. 45,3 %). Zur Verschlechterung trug die Anwendung des IFRS 16, *Leasingverhältnisse*, wesentlich bei.

Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten sind mit 9.821,4 Mio € um 3.423,2 Mio € höher als im Vorjahr (Vj. 6.398,2 Mio €). Dies ist hauptsächlich auf die Erhöhung der langfristigen Finanzschulden um 1.926,2 Mio € auf 3.375,2 Mio € (Vj. 1.449,0 Mio €), der langfristigen Leistungen an Arbeitnehmer um 999,3 Mio € auf 5.406,3 Mio € (Vj. 4.407,0 Mio €) sowie der langfristigen Rückstellungen für sonstige Risiken und Verpflichtungen um 502,4 Mio € auf 666,1 Mio € (Vj. 163,7 Mio €) zurückzuführen. Die Veränderung der langfristigen Finanzschulden ergab sich als Ergebnis verschiedener Effekte. So führte der seit 1. Januar 2019 verpflichtend anzuwendende Standard IFRS 16, *Leasingverhältnisse*, zu einer Abbildung aller Leasingverhältnisse in der Bilanz und damit zu einem Anstieg der Leasingverbindlichkeiten. Der langfristige Anteil belief sich am 31. Dezember 2019 auf 1.396,7 Mio € (Vj. 9,9 Mio €). Darüber hinaus erhöhten sich die langfristigen Finanzschulden durch die Ende April 2019 ausgegebenen Schuldscheindarlehen mit einem Gesamtvolumen von 500,0 Mio € und Laufzeiten von drei bzw. fünf Jahren.

Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten

Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten erhöhten sich um 1.157,2 Mio € auf 16.871,1 Mio € (Vj. 15.713,9 Mio €). Dabei stiegen die kurzfristigen Finanzschulden um 1.085,9 Mio € auf 4.243,8 Mio € (Vj. 3.157,9 Mio €) und die kurzfristigen Rückstellungen für sonstige Risiken und Verpflichtungen um 195,5 Mio € auf 1.261,6 Mio € (Vj. 1.066,1 Mio €). Demgegenüber verringerten sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 414,6 Mio € auf 7.111,0 Mio € (Vj. 7.525,6 Mio €) sowie die kurzfristigen Leistungen an Arbeitnehmer um 85,5 Mio € auf 1.368,7 Mio € (Vj. 1.454,2 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva erhöhten sich zum 31. Dezember 2019 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 237,3 Mio € auf 23.991,0 Mio € (Vj. 23.753,7 Mio €).

Der Gesamtbestand des Working Capital erhöhte sich um 435,6 Mio € auf 5.513,2 Mio € (Vj. 5.077,6 Mio €). Diese Entwicklung ist auf den Rückgang der operativen Verbindlichkeiten um 414,6 Mio € auf 7.111,0 Mio € (Vj. 7.525,6 Mio €) sowie der operativen Forderungen um 152,3 Mio € auf 7.929,8 Mio € (Vj. 8.082,1 Mio €) zurückzuführen. Außerdem erhöhten sich die Vorräte um 173,3 Mio € auf 4.694,4 Mio € (Vj. 4.521,1 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 22.445,1 Mio € (Vj. 22.132,0 Mio €) auf und lagen damit um 313,1 Mio € über dem Vorjahreswert. Der Goodwill verringerte sich um 2.119,9 Mio € auf 5.113,5 Mio € (Vj. 7.233,4 Mio €). Diese Veränderung resultierte im Wesentlichen aus Wertminderung in Höhe von 2.293,5 Mio €. Gegenläufig wirkten Zugänge in Höhe von 137,1 Mio € sowie Wechselkurseffekte in Höhe von 36,4 Mio €. Das Sachanlagevermögen stieg aufgrund von Investitionstätigkeit um 2.557,2 Mio € auf 14.932,7 Mio € (Vj. 12.375,5 Mio €). Davon resultierte aus der Anwendung des IFRS 16, *Leasingverhältnisse*, ein Betrag in Höhe von 1.684,3 Mio €. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich um 125,5 Mio € auf 1.691,8 Mio €

(Vj. 1.566,3 Mio€). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 182,5 Mio€ (Vj. 173,0 Mio€) wirkten sich wertmindernd auf die immateriellen Vermögenswerte aus.

Der Erwerb von 100% der Anteile an Kathrein Automotive GmbH, Hildesheim, Deutschland, trug mit 172,8 Mio€ zu einem Anstieg der operativen Aktiva der Division Interior bei.

Infolge mehrerer Asset Deals, zweier Share Deals und einer Kaufpreisanpassung in Höhe von insgesamt 20,4 Mio€ sowie der Auflösung einer Kaufpreisverbindlichkeit mit 0,2 Mio€ stiegen die operativen Aktiva in der Division Reifen um insgesamt 20,6 Mio€.

Zwei Asset Deals und zwei Share Deals trugen mit 337,8 Mio€ zu einem Anstieg der operativen Aktiva der Division ContiTech bei.

Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus dem Erwerb des Anti-Vibration Systems-Geschäfts von Cooper-Standard Automotive Inc., Novi, USA, und dem Erwerb der Merlett Tecno Plastic S.p.a., Daverio, Italien.

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

Wechselkurseffekte erhöhten den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Konzerns um 284,2 Mio€ (Vj. 61,7 Mio€).

Die durchschnittlichen operativen Aktiva erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 2.538,0 Mio€ auf 26.178,5 Mio€ (Vj. 23.640,5 Mio€).

Konzernbilanz

Aktiva in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Goodwill	5.113,5	7.233,4
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.691,8	1.566,3
Sachanlagen	14.932,7	12.375,5
Anteile an nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	397,7	644,9
Langfristige übrige Vermögenswerte	2.588,8	1.838,6
Langfristige Vermögenswerte	24.724,5	23.658,7
Vorräte	4.694,4	4.521,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹	7.711,6	7.858,2
Kurzfristige übrige Vermögenswerte ¹	2.095,9	1.646,0
Flüssige Mittel	3.341,8	2.761,4
Kurzfristige Vermögenswerte	17.843,7	16.786,7
Bilanzsumme	42.568,2	40.445,4
Passiva in Mio €	31.12.2019	31.12.2018
Eigenkapital	15.875,7	18.333,3
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	9.821,4	6.398,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ¹	7.111,0	7.525,6
Kurzfristige sonstige Rückstellungen und Verbindlichkeiten ¹	9.760,1	8.188,3
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	16.871,1	15.713,9
Bilanzsumme	42.568,2	40.445,4
Netto-Finanzschulden	4.071,7	1.661,3
Gearing Ratio in %	25,6	9,1

Seit 1. Januar 2019 wird erstmalig der IFRS 16, Leasingverhältnisse, angewendet. Dabei wird die modifizierte retrospektive Übergangsmethode genutzt. Bei dieser Methode erfolgt keine Anpassung der Vorjahreswerte. Insoweit sind einige Werte mit der Vorjahresperiode nicht vergleichbar.

¹ Zur Erhöhung der Transparenz wurden ab dem Geschäftsjahr 2019 Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen aus den Veränderungen der übrigen Aktiva und Passiva in die Veränderungen aus Forderungen bzw. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen umgegliedert. Die Werte der Vergleichsperiode sind entsprechend angepasst dargestellt.

Überleitung zu operativen Aktiva 2019

Mio €	Chassis & Safety	Powertrain	Interior	Reifen	ContiTech	Sonstiges/ Konsolidierung	Continental- Konzern
Summe Aktiva/Bilanzsumme	7.355,0	6.026,6	7.471,0	10.077,9	4.784,0	6.853,7	42.568,2
Flüssige Mittel	–	–	–	–	–	3.341,8	3.341,8
Kurz- und langfristige derivative Finanzinstrumente, verzinsliche Anlagen	–	–	–	–	–	205,5	205,5
Andere finanzielle Vermögenswerte	9,6	13,1	23,1	17,6	7,6	18,7	89,7
Abzüglich finanzieller Vermögenswerte	9,6	13,1	23,1	17,6	7,6	3.566,0	3.637,0
Abzüglich sonstiger nicht operativer Vermögenswerte	-33,8	-50,1	-73,7	-13,6	-0,4	710,8	539,2
Aktive latente Steuern	–	–	–	–	–	2.174,4	2.174,4
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	–	240,5	240,5
Abzüglich Ertragsteuervermögen	–	–	–	–	–	2.414,9	2.414,9
Segmentvermögen	7.379,2	6.063,6	7.521,6	10.073,9	4.776,8	162,0	35.977,1
Summe Verbindlichkeiten und Rückstellungen	4.145,5	3.579,6	3.786,7	3.399,9	1.972,9	9.807,9	26.692,5
Kurz- und langfristige Finanzschulden	–	–	–	–	–	7.619,0	7.619,0
Zins- und andere finanzielle Verbindlichkeiten	–	–	–	–	–	25,1	25,1
Abzüglich finanzieller Verbindlichkeiten	–	–	–	–	–	7.644,1	7.644,1
Passive latente Steuern	–	–	–	–	–	305,4	305,4
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	–	–	–	–	938,6	938,6
Abzüglich Ertragsteuerverpflichtungen	–	–	–	–	–	1.244,0	1.244,0
Abzüglich sonstiger nicht operativer Verbindlichkeiten	1.483,1	863,3	1.022,3	881,2	687,4	881,0	5.818,3
Segmentsschulden	2.662,4	2.716,3	2.764,4	2.518,7	1.285,5	38,8	11.986,1
Operative Aktiva	4.716,8	3.347,3	4.757,2	7.555,2	3.491,3	123,2	23.991,0

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
Segmentverschulden	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

Automotive Group

Automotive Group in Mio €	2019	2018	Δ in %
Umsatz	26.523,3	26.855,8	-1,2
EBITDA	1.920,2	3.177,1	-39,6
in % vom Umsatz	7,2	11,8	
EBIT	-2.107,7	1.890,4	-211,5
in % vom Umsatz	-7,9	7,0	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	2.902,0	2.760,5	5,1
in % vom Umsatz	10,9	10,3	
Abschreibungen ¹	4.027,9	1.286,7	213,0
davon Wertminderungen ²	2.475,1	19,2	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	12.821,3	14.336,3	-10,6
Operative Aktiva (Durchschnitt)	14.826,4	14.095,6	5,2
Kapitalrendite (ROCE)	-14,2	13,4	
Investitionen ³	2.062,0	2.019,1	2,1
in % vom Umsatz	7,8	7,5	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	138.295	140.016	-1,2
Umsatz bereinigt ⁵	26.376,3	26.833,4	-1,7
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	1.166,3	1.868,6	-37,6
in % des bereinigten Umsatzes	4,4	7,0	

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.

Die Automotive Group umfasst drei Divisionen:

- › Die Division **Chassis & Safety** (21 % des Konzernumsatzes) integriert Sicherheitstechnologien und beherrscht die Fahrdynamik, um sicheres und komfortables Fahren zu ermöglichen.
- › Die Division **Powertrain** (18 % des Konzernumsatzes) bietet effiziente und saubere Fahrzeugantriebe. Themenschwerpunkte dabei bilden intelligente Systeme und Komponenten für die Elektrifizierung von Fahrzeugen sowie elektronische Steuerungen, Sensoren, Aktuatoren und Abgasnachbehandlungslösungen.
- › Die Division **Interior** (21 % des Konzernumsatzes) entwickelt entlang der strategischen Säulen „Vernetzen. Informieren. Integrieren.“ Bausteine und End-to-End-Systeme für die vernetzte Mobilität, d.h. Hardware, Software und Services.

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

Wichtige Rohstoffe für die Automotive Group sind Stahl, Aluminium, Kunststoffe, Kupfer und Edelmetalle. Einen Schwerpunkt im Einkauf von Material und Vorprodukten bilden Elektronik und elektromechanische Komponenten, die im Konzern zusammen ca. 43 % des Einkaufsvolumens für Produktionsmaterial ausmachen.

Entwicklung der Division Chassis & Safety

- > Umsatzrückgang um 2,2 %
- > Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 4,2 %
- > Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 13,9 %

Absatz

Im Geschäftsbereich Vehicle Dynamics lag das Absatzvolumen von elektronischen Bremssystemen im Jahr 2019 deutlich unter dem Vorjahresniveau. Auch die Verkaufszahlen von Bremskraftverstärkern im Geschäftsbereich Hydraulic Brake Systems verringerten sich deutlich im Vergleich zum Vorjahr. Der Absatz der Bremsstäbel mit integrierter elektrischer Parkbremse erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr und kompensierte damit teilweise den spürbaren Rückgang der Verkaufszahlen von konventionellen Bremsstäbeln. Im Geschäftsbereich Passive Safety & Sensorics sank der Absatz von Airbagsteuergeräten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Die Verkaufszahlen von Fahrerassistenzsystemen erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr kräftig.

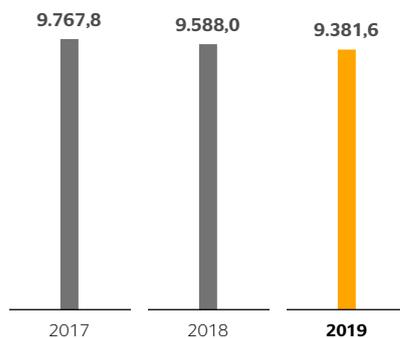
Umsatzrückgang um 2,2 %;

Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 4,2 %

2019 reduzierte sich der Umsatz der Division Chassis & Safety im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 2,2 % auf 9.381,6 Mio € (Vj. 9.588,0 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Rückgang um 4,2 %.

Umsatz

Mio €



Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 13,9 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division Chassis & Safety verringerte sich im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um 109,4 Mio € bzw. 13,9 % auf 675,9 Mio € (Vj. 785,3 Mio €) und entspricht 7,2 % (Vj. 8,2 %) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnismrückgang (EBIT) um 115,4 %

Die Division Chassis & Safety verzeichnete 2019 einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 902,8 Mio € bzw. 115,4 % auf -120,3 Mio € (Vj. 782,5 Mio €). Die Umsatzrendite verringerte sich auf -1,3 % (Vj. 8,2 %).

Zu den Sondereffekten 2019 und 2018 verweisen wir auf unsere Erläuterungen auf Seite 61 f.

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei -2,3 % (Vj. 16,0 %).

Beschaffung

Der Beschaffungsmarkt für Chassis & Safety war im Jahr 2019 in Summe stabil. Die Preisentwicklung an den Rohmaterialmärkten waren durch ein heterogenes Bild geprägt. Die Märkte gaben insgesamt aber durch die weltweite Abkühlung der Konjunktur nach. Insbesondere im Bereich der Industriemetalle (Primäraluminium) und Flachstähle sowie Stahlschrott sanken die Preise aufgrund von Überkapazitäten auf dem Markt. Der Bedarf an Elektronikkomponenten innerhalb der Division stieg durch das überproportional wachsende Geschäft im Geschäftsbereich Advanced Driver Assistance Systems. 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 25,5 Mio € bzw. 2,5 % auf 1.048,7 Mio € (Vj. 1.023,2 Mio €) und lagen damit bei 11,2 % vom Umsatz (Vj. 10,7 %).

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2018 um 834,8 Mio € auf 1.265,6 Mio € (Vj. 430,8 Mio €) und betragen 13,5 % vom Umsatz (Vj. 4,5 %). Darin enthalten sind 2019 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 750,0 Mio € (Vj. 1,5 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva der Division Chassis & Safety reduzierten sich zum 31. Dezember 2019 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 273,7 Mio € auf 4.716,8 Mio € (Vj. 4.990,5 Mio €).

Das Working Capital verringerte sich um 18,4 Mio € auf 505,8 Mio € (Vj. 524,2 Mio €). Diese Veränderung resultierte im Wesentlichen aus dem Rückgang der operativen Forderungen um 88,2 Mio € auf 1.614,2 Mio € (Vj. 1.702,4 Mio €) sowie aus dem Rückgang der operativen Verbindlichkeiten um 69,5 Mio € auf 1.722,9 Mio € (Vj. 1.792,4 Mio €). Außerdem wirkte im Vorratsbereich ein Bestandsaufbau von 0,3 Mio € auf 614,5 Mio € (Vj. 614,2 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 5.032,2 Mio € (Vj. 5.267,6 Mio €) auf und lagen damit um 235,4 Mio € unter dem Vorjahreswert. Der Goodwill reduzierte sich um 715,5 Mio € auf 1.928,5 Mio € (Vj. 2.644,0 Mio €). Der Rückgang resultierte mit einem Anteil von 719,8 Mio € aus der Wertmin-

Chassis & Safety in Mio €	2019	2018	Δ in %
Umsatz	9.381,6	9.588,0	-2,2
EBITDA	1.145,3	1.213,3	-5,6
in % vom Umsatz	12,2	12,7	
EBIT	-120,3	782,5	-115,4
in % vom Umsatz	-1,3	8,2	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	1.048,7	1.023,2	2,5
in % vom Umsatz	11,2	10,7	
Abschreibungen ¹	1.265,6	430,8	193,8
davon Wertminderungen ²	750,0	1,5	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	4.716,8	4.990,5	-5,5
Operative Aktiva (Durchschnitt)	5.159,9	4.887,1	5,6
Kapitalrendite (ROCE)	-2,3	16,0	
Investitionen ³	720,6	749,7	-3,9
in % vom Umsatz	7,7	7,8	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	48.434	49.509	-2,2
Umsatz bereinigt ⁵	9.381,6	9.588,0	-2,2
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	675,9	785,3	-13,9
in % des bereinigten Umsatzes	7,2	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.

derung des Goodwill sowie von 2,0 Mio€ aus einer nachträglichen Kaufpreisanpassung. Gegenläufig wirkten Wechselkurseffekte in Höhe von 6,3 Mio€. Das Sachanlagevermögen stieg im Rahmen der Investitionstätigkeiten um 453,8 Mio€ auf 2.867,1 Mio€ (Vj. 2.413,3 Mio€). Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich um 25,5 Mio€ auf 102,7 Mio€ (Vj. 77,2 Mio€).

Die operativen Aktiva in der Division Chassis & Safety veränderten sich durch die Auflösung einer Kaufpreisverbindlichkeit um 3,2 Mio€ und eine nachträgliche Kaufpreisanpassung um -2,0 Mio€.

Wechselkurseffekte wirkten sich im Geschäftsjahr mit 37,9 Mio€ (Vj. 30,3 Mio€) erhöhend auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division Chassis & Safety aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva der Division Chassis & Safety erhöhten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2018 um 272,8 Mio€ auf 5.159,9 Mio€ (Vj. 4.887,1 Mio€).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang der Division Chassis & Safety reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 29,1 Mio€ auf 720,6 Mio€ (Vj. 749,7 Mio€). Die Investitionsquote beträgt 7,7 % (Vj. 7,8 %).

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 Fertigungsanlagen für elektronische Bremssysteme.

Mitarbeiter

Die Anzahl der Mitarbeiter der Division Chassis & Safety verringerte sich um 1.075 Beschäftigte auf 48.434 (Vj. 49.509). Dies resultiert aus der Anpassung an geringere Produktionsvolumina. Der Forschungs- und Entwicklungsbereich wurde dagegen, insbesondere im Geschäftsbereich Advanced Driver Assistance Systems, weiter ausgebaut.

Entwicklung der Division Powertrain

- > **Umsatzanstieg um 0,8 %**
- > **Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 2,5 %**
- > **Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 74,1 %**

Absatz

Im Geschäftsbereich Engine & Drivetrain Systems stieg im Geschäftsjahr 2019 das Absatzvolumen von Motorsteuergeräten und Turboladern, während es bei Pumpen auf dem Vorjahresniveau stagnierte. Das Absatzvolumen von Injektoren und Getriebebesteuern lag unter dem Vorjahr. Im Geschäftsbereich Hybrid Electric Vehicle lag das Absatzvolumen von Leistungselektronik und 48-Volt-Antriebssystemen über dem Vorjahr, während das Absatzvolumen von Produkten zur Bordnetzstabilisierung sowie Batteriesystemen unter das Vorjahresniveau sank. Begünstigt durch die Abgasgesetzgebung stiegen im Geschäftsbereich Powertrain Components die Verkaufszahlen von Abgassensoren und SCR-Systemen. Das Absatzvolumen von Kraftstoffördereinheiten, mechatronischen Sensoren für Verbrennungsmotoren sowie Katalysatoren lag unter dem Vorjahresniveau.

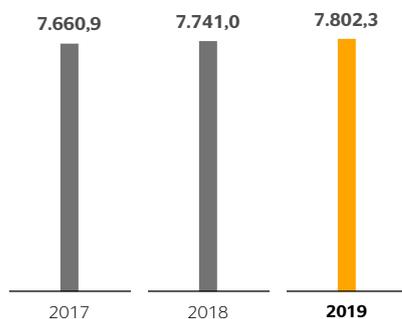
Umsatzanstieg um 0,8 %;

Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 2,5 %

2019 erhöhte sich der Umsatz der Division Powertrain im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 0,8 % auf 7.802,3 Mio € (Vj. 7.741,0 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Rückgang um 2,5 %.

Umsatz

Mio €



Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 74,1 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division Powertrain verringerte sich im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um 163,1 Mio € bzw. 74,1 % auf 57,0 Mio € (Vj. 220,1 Mio €) und entspricht 0,7 % (Vj. 2,8 %) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnismrückgang (EBIT) um 652,7 %

Die Division Powertrain verzeichnete 2019 einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 781,9 Mio € bzw. 652,7 % auf -662,1 Mio € (Vj. 119,8 Mio €). Die Umsatzrendite reduzierte sich auf -8,5 % (Vj. 1,5 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 10,7 Mio € (Vj. 11,4 Mio €).

Zu den Sondereffekten 2019 und 2018 verweisen wir auf unsere Erläuterungen auf Seite 61 f.

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei -16,9 % (Vj. 3,3 %).

Beschaffung

Im Gegensatz zum Vorjahr waren 2019 wenige Engpässe im Beschaffungsmarkt zu verzeichnen. Im Rohstoffsektor zeigte sich hinsichtlich der Preisentwicklung ein überaus heterogenes Bild. So gerieten die Preise für Stahl-Langprodukte und recyceltes Aluminium (Sekundäraluminium) u. a. aufgrund der nachlassenden Automobilnachfrage unter Druck. Bei den Edelmetallen (Gold und Palladium) war im gleichen Zeitraum ein signifikanter Anstieg zu verzeichnen. Gründe hierfür waren die massive Nachfrage nach Gold aufgrund geopolitischer Spannungen und ein weiter zunehmendes Angebotsdefizit an Palladium, das in erster Linie Verwendung in Katalysatoren von Benzinmotoren findet. Die Einkaufskooperation mit der Schaeffler Gruppe wurde weiterhin erfolgreich fortgesetzt.

Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) sanken gegenüber dem Vorjahr um 8,5 Mio € bzw. 1,3 % auf 664,1 Mio € (Vj. 672,6 Mio €) und lagen damit bei 8,5 % vom Umsatz (Vj. 8,7 %).

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2018 um 399,8 Mio € auf 854,6 Mio € (Vj. 454,8 Mio €) und betragen 11,0 % vom Umsatz (Vj. 5,9 %). Darin enthalten sind im Jahr 2019 Wertminderungen in Höhe von insgesamt 351,9 Mio € (Vj. 19,3 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva der Division Powertrain reduzierten sich zum 31. Dezember 2019 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 210,4 Mio € auf 3.347,3 Mio € (Vj. 3.557,7 Mio €).

Das Working Capital erhöhte sich um 240,8 Mio € auf 619,7 Mio € (Vj. 378,9 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsaufbau von 57,0 Mio € auf 632,4 Mio € (Vj. 575,4 Mio €). Die operativen Forderungen erhöhten sich zum Stichtag um 54,5 Mio € auf 1.441,5 Mio € (Vj. 1.387,0 Mio €). Der Gesamtbestand der operativen Verbindlichkeiten reduzierte sich um 129,3 Mio € auf 1.454,2 Mio € (Vj. 1.583,5 Mio €).

Powertrain in Mio €	2019	2018	Δ in %
Umsatz	7.802,3	7.741,0	0,8
EBITDA	192,5	574,6	-66,5
in % vom Umsatz	2,5	7,4	
EBIT	-662,1	119,8	-652,7
in % vom Umsatz	-8,5	1,5	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	664,1	672,6	-1,3
in % vom Umsatz	8,5	8,7	
Abschreibungen ¹	854,6	454,8	87,9
davon Wertminderungen ²	351,9	19,3	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	3.347,3	3.557,7	-5,9
Operative Aktiva (Durchschnitt)	3.906,3	3.582,2	9,0
Kapitalrendite (ROCE)	-16,9	3,3	
Investitionen ³	657,7	691,0	-4,8
in % vom Umsatz	8,4	8,9	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	41.744	42.601	-2,0
Umsatz bereinigt ⁵	7.802,3	7.888,0	-1,1
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	57,0	220,1	-74,1
in % des bereinigten Umsatzes	0,7	2,8	

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.

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 3.835,7 Mio € (Vj. 3.736,9 Mio €) auf und lagen damit um 98,8 Mio € über dem Vorjahreswert. Der Goodwill verringerte sich auf 805,7 Mio € (Vj. 993,9 Mio €). Der Rückgang resultierte mit einem Anteil von 223,5 Mio € aus der Wertminderung des Goodwill. Gegenläufig wirkten Wechselkurseffekte in Höhe von 3,8 Mio €. Das Sachanlagevermögen lag mit 2.743,3 Mio € um 287,2 Mio € über dem Vorjahresniveau von 2.456,1 Mio €. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte reduzierten sich um 11,9 Mio € auf 179,8 Mio € (Vj. 191,7 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 10,7 Mio € (Vj. 11,4 Mio €) wirkten sich wertmindernd auf die immateriellen Vermögenswerte aus.

Wechselkurseffekte wirkten sich im Geschäftsjahr mit 25,9 Mio € (Vj. 19,0 Mio €) erhöhend auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division Powertrain aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva der Division Powertrain erhöhten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2018 um 324,1 Mio € auf 3.906,3 Mio € (Vj. 3.582,2 Mio €).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang der Division Powertrain reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 33,3 Mio € auf 657,7 Mio € (Vj. 691,0 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 8,4 % (Vj. 8,9 %).

In der Division Powertrain wurden die Fertigungskapazitäten an den deutschen Standorten, in China, Ungarn, in den USA sowie in Rumänien und Tschechien ausgebaut. Hierbei wurden die Produktionskapazitäten aller Geschäftsbereiche erweitert. Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf den Bau neuer Werke in Debrecen, Ungarn, und Pune, Indien.

Mitarbeiter

Im Vergleich zum Vorjahr sank die Mitarbeiterzahl in der Division Powertrain um 857 auf 41.744 Personen (Vj. 42.601). Dies resultiert aus der Anpassung an gesunkene Produktionsvolumina und Optimierungen im Produktionsbereich.

Entwicklung der Division Interior

- > Umsatzrückgang um 1,2 %
- > Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 2,5 %
- > Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 49,8 %

Absatz

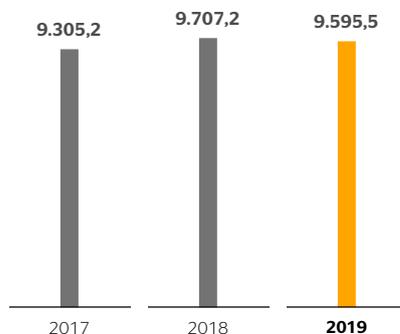
Das Absatzvolumen im Geschäftsbereich Body & Security lag im Geschäftsjahr 2019 leicht über Vorjahresniveau. Der Anstieg resultiert aus der Integration des neuen Geschäftsfeldes Intelligent Antenna Systems im Februar 2019. Dadurch konnte das rückläufige Umsatzvolumen in allen Regionen überkompensiert werden. Die Verkaufszahlen des Geschäftsbereichs Infotainment & Connectivity überstiegen deutlich den Vorjahresvergleichswert. Die Zuwächse waren insbesondere im Bereich Connectivity zu verzeichnen. Der Absatz im Geschäftsbereich Commercial Vehicles & Aftermarket lag insgesamt unter dem Vorjahresniveau. Während der Bereich Nutzfahrzeuge eine leichte Steigerung verzeichnete, blieb das Ersatzteil- und Aftermarket-Geschäft bedingt durch den Transfer von Teilen dieses Geschäfts in die Division Powertrain unter den Vorjahreswerten. Im Geschäftsbereich Instrumentation & Driver HMI lag der Absatz im Jahr 2019 unter dem des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. Diese Entwicklung ist vorrangig auf den schwachen chinesischen Markt zurückzuführen.

Umsatzrückgang um 1,2 %; Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 2,5 %

2019 reduzierte sich der Umsatz der Division Interior im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 1,2 % auf 9.595,5 Mio € (Vj. 9.707,2 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Rückgang um 2,5 %.

Umsatz

Mio €



Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 49,8 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division Interior reduzierte sich im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um 429,8 Mio € bzw. 49,8 % auf 433,4 Mio € (Vj. 863,2 Mio €) und entspricht 4,6 % (Vj. 9,0 %) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnismrückgang (EBIT) um 234,1 %

Die Division Interior verzeichnete 2019 einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 2.313,4 Mio € bzw. 234,1 % auf -1.325,3 Mio € (Vj. 988,1 Mio €). Die Umsatzrendite reduzierte sich auf -13,8 % (Vj. 10,2 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 57,2 Mio € (Vj. 51,1 Mio €).

Zu den Sondereffekten 2019 und 2018 verweisen wir auf unsere Erläuterungen auf Seite 61 f.

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei -23,0 % (Vj. 17,6 %).

Beschaffung

Im Jahr 2019 konnte die Allokation von bestimmten Bauteilen durch Zulieferer, die in den beiden vorherigen Jahren die Versorgungslage schwer belastet hatte, beendet werden. Die Liefersicherheit wurde gewährleistet. Im Sinne eines aktiven Risikomanagements wurde die Nominierung alternativer Liefermöglichkeiten von Schlüsselkomponenten weiter vorangetrieben. Der prozentuale Anteil der Elektronikbauteile nahm weiterhin zu. Insgesamt konnte das Qualitätsniveau bei den Zulieferteilen weiter gesteigert werden.

Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 124,5 Mio € bzw. 11,7 % auf 1.189,2 Mio € (Vj. 1.064,7 Mio €) und lagen damit bei 12,4 % vom Umsatz (Vj. 11,0 %).

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2018 um 1.506,6 Mio € auf 1.907,7 Mio € (Vj. 401,1 Mio €) und betragen 19,9 % vom Umsatz (Vj. 4,1 %). Darin enthalten sind im Jahr 2019 Wertminderungen in Höhe von insgesamt 1.373,2 Mio € (Vj. Wertaufholungen 1,6 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva der Division Interior reduzierten sich zum 31. Dezember 2019 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 1.030,9 Mio € auf 4.757,2 Mio € (Vj. 5.788,1 Mio €).

Das Working Capital reduzierte sich um 38,7 Mio € auf 686,5 Mio € (Vj. 725,2 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsabbau von 14,7 Mio € auf 867,6 Mio € (Vj. 882,3 Mio €). Die operativen Forderungen verringerten sich zum Stichtag um 87,5 Mio € auf 1.558,4 Mio € (Vj. 1.645,9 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten sanken um 63,5 Mio € auf 1.739,5 Mio € (Vj. 1.803,0 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 4.848,5 Mio € (Vj. 5.705,0 Mio €) auf und lagen damit um 856,5 Mio € unter dem Vorjahreswert. Der Goodwill reduzierte sich auf 1.388,1 Mio € (Vj. 2.709,7 Mio €). Der Rückgang resultierte mit einem Anteil von 1.347,9 Mio € aus der Wertminderung des Goodwill. Gegenläufig wirkten Wechselkurseffekte in Höhe von 18,9 Mio € sowie 38,9 Mio € aus einem Share Deal. Das Sachanlagevermögen lag mit 2.391,9 Mio € um 609,8 Mio € über dem Vorjahresniveau

Interior in Mio €	2019	2018	Δ in %
Umsatz	9.595,5	9.707,2	-1,2
EBITDA	582,4	1.389,2	-58,1
in % vom Umsatz	6,1	14,3	
EBIT	-1.325,3	988,1	-234,1
in % vom Umsatz	-13,8	10,2	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	1.189,2	1.064,7	11,7
in % vom Umsatz	12,4	11,0	
Abschreibungen ¹	1.907,7	401,1	375,6
davon Wertminderungen ²	1.373,2	-1,6	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	4.757,2	5.788,1	-17,8
Operative Aktiva (Durchschnitt)	5.760,2	5.626,3	2,4
Kapitalrendite (ROCE)	-23,0	17,6	
Investitionen ³	683,7	578,4	18,2
in % vom Umsatz	7,1	6,0	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	48.117	47.906	0,4
Umsatz bereinigt ⁵	9.448,5	9.566,8	-1,2
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	433,4	863,2	-49,8
in % des bereinigten Umsatzes	4,6	9,0	

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.

von 1.782,1 Mio €. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich um 127,0 Mio € auf 823,2 Mio € (Vj. 696,2 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 57,2 Mio € (Vj. 51,1 Mio €) wirkten sich wertmindernd auf die immateriellen Vermögenswerte aus.

Der Erwerb von 100 % der Anteile an Kathrein Automotive GmbH, Hildesheim, Deutschland, führte mit 172,8 Mio € zu einem Anstieg der operativen Aktiva der Division Interior.

Wechselkurseffekte wirkten sich im Geschäftsjahr mit 67,8 Mio € (Vj. 13,0 Mio €) erhöhend auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division Interior aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva der Division Interior stiegen gegenüber dem Geschäftsjahr 2018 um 133,9 Mio € auf 5.760,2 Mio € (Vj. 5.626,3 Mio €).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang der Division Interior erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 105,3 Mio € auf 683,7 Mio € (Vj. 578,4 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 7,1 % (Vj. 6,0 %).

Neben dem Ausbau der Produktionskapazitäten an den deutschen Standorten wurde u.a. in Rumänien, China, Tschechien, Mexiko und in den USA investiert. Der Schwerpunkt der Investitionen lag auf der Erweiterung von Fertigungskapazitäten für die Geschäftsbereiche Body & Security und Instrumentation & Driver HMI. Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf den Bau neuer Werke in Kaunas, Litauen, und Aguascalientes, Mexiko. Darüber hinaus wurden im Geschäftsbereich Instrumentation & Driver HMI die Fertigungskapazitäten für Bedien- und Displaylösungen ausgebaut.

Mitarbeiter

Die Mitarbeiterzahl der Division Interior erhöhte sich um 211 auf 48.117 Personen (Vj. 47.906). Der Personalaufbau durch die Akquisition von Kathrein Automotive sowie der Aufbau neuer Produktionsstätten in Budapest, Ungarn; Kaunas, Litauen, sowie Aguascalientes, Mexiko, wurde durch rückläufige Produktionsvolumina, vor allem in China, teilweise wieder kompensiert.

Rubber Group

Rubber Group in Mio €	2019	2018	Δ in %
Umsatz	18.012,9	17.603,1	2,3
EBITDA	3.168,2	3.196,6	-0,9
in % vom Umsatz	17,6	18,2	
EBIT	1.957,5	2.278,3	-14,1
in % vom Umsatz	10,9	12,9	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	462,2	448,5	3,1
in % vom Umsatz	2,6	2,5	
Abschreibungen ¹	1.210,7	918,3	31,8
davon Wertminderungen ²	34,8	1,5	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	11.046,5	9.556,2	15,6
Operative Aktiva (Durchschnitt)	11.317,3	9.618,1	17,7
Kapitalrendite (ROCE)	17,3	23,7	
Investitionen ³	1.187,9	1.087,3	9,3
in % vom Umsatz	6,6	6,2	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	102.685	102.763	-0,1
Umsatz bereinigt ⁵	17.549,2	17.595,1	-0,3
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	2.175,2	2.389,4	-9,0
in % des bereinigten Umsatzes	12,4	13,6	

¹ Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

² Der Begriff Wertminderung beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

³ Investitionen in Sachanlagen und Software.

⁴ Ohne Auszubildende.

⁵ Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

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

Die Rubber Group umfasst zwei Divisionen:

- › Die Division **Reifen** (26 % des Konzernumsatzes) bietet die richtigen Reifen für eine breite Palette von Anwendungen - von Pkw über Lkw, Busse und Spezialfahrzeuge bis hin zu Fahrrädern und Motorrädern. Dienstleistungen für den Handel und für das Flottenmanagement sowie digitale Reifenüberwachungs- und -managementsysteme bilden weitere Schwerpunkte. Ziel ist es, zur sicheren, wirtschaftlichen und ökologisch effizienten Mobilität beizutragen.
- › Die Division **ContiTech** (14 % des Konzernumsatzes) entwickelt, produziert und vermarktet Produkte, Systeme sowie intelligente Komponenten aus Kautschuk, Kunststoff, Metall und Gewebe. Sie kommen im Bergbau, in der Agrarindustrie, im Schienenverkehr, im Maschinen- und Anlagenbau, in der Automobilindustrie sowie in weiteren zukunftssträchtigen Industrien zum Einsatz.

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

Die Rubber Group war im ersten Halbjahr 2019 mit deutlich erhöhten Preisen für Rohöl und Naturkautschuk konfrontiert. Eine angespannte Situation in den Märkten für Chemikalien, Textilien und Stahl führten zu zusätzlichen Preisanstiegen. Der Markt für Butadien, ein Vormaterial für synthetische Kautschuke, entspannte sich hingegen im Vergleich zum Vorjahr.

Entwicklung der Division Reifen

- > Umsatzanstieg um 3,3 %
- > Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 0,2 %
- > Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 10,2 %

Absatz

Die Verkaufszahlen lagen im Jahr 2019 im Pkw-Erstausrüstungsgeschäft 5 % unter und im Pkw-Reifenersatzgeschäft auf dem Vorjahresvergleichswert. Die Absatzzahlen im Nutzfahrzeugreifengeschäft lagen leicht unter dem Vorjahresniveau. Damit wurden 2019 rund 152 Mio Reifen verkauft.

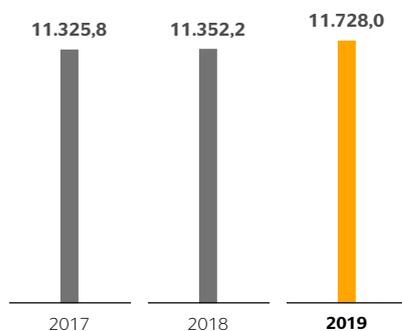
Umsatzanstieg um 3,3 %;

Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 0,2 %

2019 erhöhte sich der Umsatz der Division Reifen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 3,3 % auf 11.728,0 Mio € (Vj. 11.352,2 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Rückgang um 0,2 %.

Umsatz

Mio €



Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 10,2 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division Reifen verringerte sich im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um 194,3 Mio € bzw. 10,2 % auf 1.708,3 Mio € (Vj. 1.902,6 Mio €) und entspricht 14,9 % (Vj. 16,8 %) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnisrückgang (EBIT) um 12,2 %

Die Division Reifen verzeichnete 2019 einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 230,5 Mio € bzw. 12,2 % auf 1.651,6 Mio € (Vj. 1.882,1 Mio €). Die Umsatzrendite verringerte sich auf 14,1 % (Vj. 16,6 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 20,0 Mio € (Vj. 19,3 Mio €).

Zu den Sondereffekten 2019 und 2018 verweisen wir auf unsere Erläuterungen auf Seite 61 f.

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 21,2 % (Vj. 29,1 %).

Beschaffung

Die Preise für wichtige Rohmaterialien stiegen ab Ende des Vorjahres kontinuierlich an. Insbesondere die Preise von Rohstoffen wie Naturkautschuk und Rohöl waren aufgrund geopolitischer und spekulativer Einflüsse sehr volatil. Der Anstieg des Ölpreises führte folglich auch zu einem Preisanstieg bei weiteren ölabhängigen Vormaterialien, etwa bei Rußen. In der zweiten Jahreshälfte 2019 notierten die Preise für Öl und Butadien wieder deutlich niedriger. Auch in den Märkten für Chemikalien, Textilien und Stahl verringerte sich das Preisniveau im Jahresverlauf zunehmend. Der Preis für Butadien zeigte über das gesamte Jahr hinweg eine sinkende Tendenz. Im Durchschnitt lag das Gesamtjahr 2019 über dem Preisniveau des Vorjahres, was insbesondere auf Währungseffekte und den zeitlichen Versatz zwischen Beschaffung, Lieferung und Einsatz zurückzuführen ist.

Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) beliefen sich unverändert auf 299,4 Mio € (Vj. 299,4 Mio €) und lagen damit wie im Vorjahr bei 2,6 % vom Umsatz.

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2018 um 233,0 Mio € auf 846,1 Mio € (Vj. 613,1 Mio €) und betragen 7,2 % vom Umsatz (Vj. 5,4 %). Darin enthalten ist im Jahr 2019 eine Wertminderung in Höhe von insgesamt 22,5 Mio € (Vj. 1,2 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva der Division Reifen erhöhten sich zum 31. Dezember 2019 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 1.119,9 Mio € auf 7.555,2 Mio € (Vj. 6.435,3 Mio €).

Das Working Capital erhöhte sich um 211,6 Mio € auf 2.662,6 Mio € (Vj. 2.451,0 Mio €). Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf den Rückgang der operativen Verbindlichkeiten um 139,8 Mio € auf 1.356,7 Mio € (Vj. 1.496,5 Mio €) zurückzuführen. Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsaufbau von 148,4 Mio € auf 1.793,4 Mio € (Vj. 1.645,0 Mio €). Die operativen Forderungen verringerten sich um 76,6 Mio € auf 2.225,9 Mio € (Vj. 2.302,5 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 5.877,2 Mio € (Vj. 4.998,5 Mio €) auf und lagen damit um 878,7 Mio € über dem Vorjahreswert. Der Goodwill erhöhte sich um 17,5 Mio € auf 409,7 Mio € (Vj. 392,2 Mio €). Diese Erhöhung resultierte aus einer Kaufpreisanpassung in Höhe von 13,3 Mio €, einem Share Deal mit 3,0 Mio € sowie aus Wechselkurseffekten in Höhe von 1,2 Mio €. Das Sachanlagevermögen erhöhte sich um 900,5 Mio € auf 5.187,6 Mio € (Vj. 4.287,1 Mio €). Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 29,1 Mio € auf 116,8 Mio € (Vj. 145,9 Mio €). Dieser Rückgang ist auf eine Kaufpreisanpassung mit einem Anteil von 10,2 Mio € sowie vier Asset Deals und zwei Share Deals mit einem Anteil von insgesamt

Reifen in Mio €	2019	2018	Δ in %
Umsatz	11.728,0	11.352,2	3,3
EBITDA	2.497,7	2.495,2	0,1
in % vom Umsatz	21,3	22,0	
EBIT	1.651,6	1.882,1	-12,2
in % vom Umsatz	14,1	16,6	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	299,4	299,4	0,0
in % vom Umsatz	2,6	2,6	
Abschreibungen ¹	846,1	613,1	38,0
davon Wertminderungen ²	22,5	1,2	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	7.555,2	6.435,3	17,4
Operative Aktiva (Durchschnitt)	7.797,5	6.471,2	20,5
Kapitalrendite (ROCE)	21,2	29,1	
Investitionen ³	926,2	837,1	10,6
in % vom Umsatz	7,9	7,4	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	56.884	55.840	1,9
Umsatz bereinigt ⁵	11.468,7	11.352,2	1,0
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	1.708,3	1.902,6	-10,2
in % des bereinigten Umsatzes	14,9	16,8	

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.

1,5 Mio€ zurückzuführen. Gegenläufig wirkten Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 20,0 Mio€ (Vj. 19,3 Mio€). Infolge mehrerer Asset Deals, zweier Share Deals und einer Kaufpreisanpassung in Höhe von insgesamt 20,4 Mio€ sowie der Auflösung einer Kaufpreisverbindlichkeit von 0,2 Mio€ stiegen die operativen Aktiva in der Division Reifen um insgesamt 20,6 Mio€.

Wechselkurseffekte wirkten sich im Geschäftsjahr mit 120,5 Mio€ erhöhend (Vj. vermindern um 14,8 Mio€) auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division Reifen aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva der Division Reifen stiegen gegenüber dem Geschäftsjahr 2018 um 1.326,3 Mio€ auf 7.797,5 Mio€ (Vj. 6.471,2 Mio€).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang der Division Reifen erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 89,1 Mio€ auf 926,2 Mio€ (Vj. 837,1 Mio€). Die Investitionsquote beträgt 7,9% (Vj. 7,4%).

In der Division Reifen wurden die Fertigungskapazitäten in Europa, Nordamerika sowie in Asien ausgebaut. Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf die Werksneubauten in Clinton, USA, und Rayong, Thailand. Darüber hinaus wurden die Fertigungskapazitäten bestehender Werke in Sumter und Mount Vernon, USA; Otrokovice, Tschechien; Puchov, Slowakei, und Lousado, Portugal, ausgebaut. Weiterhin wurden Maßnahmen zur Qualitätssicherung und Kostensenkung durchgeführt.

Mitarbeiter

Die Mitarbeiterzahl der Division Reifen erhöhte sich um 1.044 auf 56.884 Personen (Vj. 55.840). In den Produktionsgesellschaften führte die Anpassung an eine bedarfsgerechte Produktion in den Werken Lousado, Portugal; Timisoara, Rumänien; Puchov, Slowakei; Rayong, Thailand, sowie Sumter und Mount Vernon, USA, zu einem Anstieg der Beschäftigtenzahl. Des Weiteren ist die Erhöhung der Mitarbeiterzahl im Bereich der Vertriebs- und Handelsgesellschaften insbesondere auf den Erwerb der Reifen John GmbH & Co KG, Salzburg, Österreich, zurückzuführen.

Entwicklung der Division ContiTech

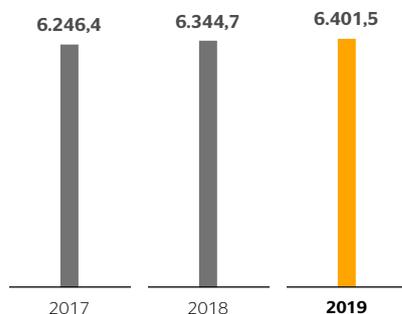
- > Umsatzanstieg um 0,9 %
- > Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 3,4 %
- > Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 4,1 %

Umsatzanstieg um 0,9 %; Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 3,4 %

2019 erhöhte sich der Umsatz der Division ContiTech im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 0,9 % auf 6.401,5 Mio € (Vj. 6.344,7 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Rückgang um 3,4 %. Entsprechend dem allgemein gedämpften Marktumfeld im Automobilsektor wurde der Umsatz im Vergleich zum Vorjahr unterschritten. Im Industriegebiet konnte ein leichtes Umsatzwachstum gegenüber dem Vorjahr verzeichnet werden.

Umsatz

Mio €



Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 4,1 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division ContiTech verringerte sich im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um 19,9 Mio € bzw. 4,1 % auf 466,9 Mio € (Vj. 486,8 Mio €) und entspricht 7,5 % (Vj. 7,7 %) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnisrückgang (EBIT) um 22,8 %

Die Division ContiTech verzeichnete 2019 einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 90,3 Mio € bzw. 22,8 % auf 305,9 Mio € (Vj. 396,2 Mio €). Die Umsatzrendite verringerte sich auf 4,8 % (Vj. 6,2 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 94,6 Mio € (Vj. 91,2 Mio €).

Zu den Sondereffekten 2019 und 2018 verweisen wir auf unsere Erläuterungen auf Seite 61 f.

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 8,7 % (Vj. 12,6 %).

Beschaffung

Im Zuge der anziehenden Nachfrage auf den Rohstoffmärkten verzeichnete die Division ContiTech in einem sehr volatilen Umfeld steigende Preise für zahlreiche Rohmaterialien. Besonders die Preise für Ruße, andere Füllstoffe und Textilien wiesen deutliche Erhöhungen gegenüber dem Vorjahr auf. Insgesamt stiegen die Materialpreise im Jahresdurchschnitt gegenüber dem Vorjahr, was zum Teil durch Wechselkurseffekte begründet ist.

Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 13,7 Mio € bzw. 9,2 % auf 162,8 Mio € (Vj. 149,1 Mio €) und lagen damit bei 2,5 % (Vj. 2,3 %) vom Umsatz.

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2018 um 59,4 Mio € auf 364,6 Mio € (Vj. 305,2 Mio €) und betragen 5,7 % vom Umsatz (Vj. 4,8 %). Darin enthalten sind im Jahr 2019 Wertminderungen in Höhe von insgesamt 12,3 Mio € (Vj. 0,3 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva der Division ContiTech erhöhten sich zum 31. Dezember 2019 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 370,4 Mio € auf 3.491,3 Mio € (Vj. 3.120,9 Mio €).

Das Working Capital erhöhte sich um 35,0 Mio € auf 1.092,3 Mio € (Vj. 1.057,3 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsabbau um 17,7 Mio € auf 786,5 Mio € (Vj. 804,2 Mio €). Die operativen Forderungen erhöhten sich zum Stichtag um 45,6 Mio € auf 1.089,5 Mio € (Vj. 1.043,9 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten verringerten sich um 7,1 Mio € auf 783,7 Mio € (Vj. 790,8 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 2.750,8 Mio € (Vj. 2.393,3 Mio €) auf und erhöhten sich damit um 357,5 Mio €. Der Goodwill erhöhte sich um 87,6 Mio € auf 581,3 Mio € (Vj. 493,7 Mio €). Der Anstieg resultierte mit einem Anteil von 83,8 Mio € aus zwei Asset Deals und zwei Share Deals sowie mit 6,1 Mio € aus Wechselkurseffekten. Gegenläufig wirkte sich eine Wertminderung des Goodwill in Höhe von 2,3 Mio € aus. Das Sachanlagevermögen lag mit 1.653,5 Mio € um 234,4 Mio € über dem Vorjahresniveau von 1.419,1 Mio €. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich um 14,9 Mio € auf 468,1 Mio € (Vj. 453,2 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 94,6 Mio € (Vj. 91,2 Mio €) reduzierten den Wert der immateriellen Vermögenswerte.

Zwei Asset Deals und zwei Share Deals trugen mit 337,8 Mio € zu einem Anstieg der operativen Aktiva der Division ContiTech bei. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus dem Erwerb des Anti-Vibration Systems-Geschäfts von Cooper-Standard Automotive Inc., Novi, USA, und dem Erwerb der Merlett Tecnoplastic S.p.a., Daverio, Italien.

Wechselkurseffekte wirkten sich im Geschäftsjahr mit 32,5 Mio € (Vj. 15,1 Mio €) erhöhend auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division ContiTech aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva der Division ContiTech erhöhten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2018 um 372,9 Mio € auf 3.519,8 Mio € (Vj. 3.146,9 Mio €).

ContiTech in Mio €	2019	2018	Δ in %
Umsatz	6.401,5	6.344,7	0,9
EBITDA	670,5	701,4	-4,4
in % vom Umsatz	10,5	11,1	
EBIT	305,9	396,2	-22,8
in % vom Umsatz	4,8	6,2	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	162,8	149,1	9,2
in % vom Umsatz	2,5	2,3	
Abschreibungen ¹	364,6	305,2	19,5
davon Wertminderungen ²	12,3	0,3	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	3.491,3	3.120,9	11,9
Operative Aktiva (Durchschnitt)	3.519,8	3.146,9	11,8
Kapitalrendite (ROCE)	8,7	12,6	
Investitionen ³	261,7	250,2	4,6
in % vom Umsatz	4,1	3,9	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	45.801	46.923	-2,4
Umsatz bereinigt ⁵	6.197,1	6.336,7	-2,2
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	466,9	486,8	-4,1
in % des bereinigten Umsatzes	7,5	7,7	

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.

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang der Division ContiTech erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 11,5 Mio € auf 261,7 Mio € (Vj. 250,2 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 4,1 % (Vj. 3,9 %).

In der Division ContiTech wurden die Produktionsanlagen an deutschen Standorten sowie in China, den USA, in Indien und Mexiko aus- und aufgebaut. Es wurden insbesondere die Fertigungskapazitäten für die Geschäftsbereiche Mobile Fluid Systems, Surface Solutions, Power Transmission Group und Conveyor Belt Group erweitert. Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf den Bau neuer Werke in Pune, Indien, und Changshu, China. Darüber hinaus wurde in allen Geschäftsbereichen in die Rationalisierung bestehender Produktionsabläufe investiert.

Mitarbeiter

Die Anzahl der Mitarbeiter der Division ContiTech reduzierte sich um 1.122 Beschäftigte auf 45.801 (Vj. 46.923). Dies resultiert im Wesentlichen aus der Anpassung an geringere Produktionsvolumina und der Umsetzung von Effizienz- und Strukturprogrammen, die teilweise vom Personalaufbau durch den Erwerb des Anti-Vibration Systems-Geschäfts von Cooper-Standard Automotive Inc., Novi, USA, und dem Erwerb der Merlett Tecnoplastic S.p.a., Daverio, Italien, kompensiert werden.

Die Continental AG - Kurzfassung nach HGB

Ergänzend zur Konzernberichterstattung erläutern wir hier separat die Entwicklung der Muttergesellschaft.

Der Jahresabschluss der Continental AG wird - anders als der Konzernabschluss - nach deutschem Handelsrecht (HGB, AktG) aufgestellt. Der Lagebericht der Continental AG wird gemäß § 315 Abs. 5 HGB mit dem des Continental-Konzerns zusammengefasst, weil die künftigen Risiken und Chancen der Muttergesellschaft und ihre voraussichtliche Entwicklung untrennbar mit dem Konzern verbunden sind. Ergänzend dient die nachfolgende Darstellung des Geschäftsverlaufs einschließlich des Geschäftsergebnisses sowie der Vermögens- und Finanzlage der Muttergesellschaft dem Verständnis für den Vorschlag des Vorstands zur Ergebnisverwendung.

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

Die Bilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 2.393,9 Mio€ auf 23.427,0 Mio€ (Vj. 21.033,1 Mio€). Die Veränderung auf der Aktivseite ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Finanzanlagen um 2.027,5 Mio€, der flüssigen Mittel um 499,8 Mio€ und der Sachanlagen um 52,8 Mio€ zurückzuführen. Gegenläufig hierzu verminderten sich die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen um 202,3 Mio€ auf 6.785,4 Mio€ (Vj. 6.987,7 Mio€). Das Finanzanlagevermögen erhöhte sich gegenüber der Vergleichsperiode um 2.027,5 Mio€ auf 15.481,9 Mio€ (Vj. 13.454,4 Mio€) und bildet nunmehr einen Anteil von 66,1% an der Bilanzsumme (Vj. 64,0%). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus weiteren Einlagen bei Tochterunternehmen in Höhe von 3.050,0 Mio€ im Rahmen der rechtlichen Verselbstständigung der Division Powertrain. Gegenläufig hierzu wurden außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 1.094,9 Mio€ vorgenommen.

Das Sachanlagevermögen erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 52,8 Mio€ auf 75,0 Mio€ (Vj. 22,2 Mio€). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem Kauf eines Grundstücks und der für den Neubau der Hauptverwaltung in Hannover aktivierten Anlagen im Bau.

Vermögens- und Finanzlage der Continental AG	31.12.2019	31.12.2018
Aktiva in Mio €		
Immaterielle Vermögensgegenstände	27,7	19,1
Sachanlagen	75,0	22,2
Finanzanlagen	15.481,9	13.454,4
Anlagevermögen	15.584,6	13.495,7
Vorräte	–	0,0
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	6.822,5	7.042,3
Flüssige Mittel	952,1	452,3
Umlaufvermögen	7.774,6	7.494,6
Rechnungsabgrenzungsposten	67,8	42,8
Bilanzsumme	23.427,0	21.033,1
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	808,5	570,4
Jahresüberschuss	5.047,5	1.188,1
Eigenkapital	10.601,8	6.504,3
Rückstellungen	952,9	936,4
Verbindlichkeiten	11.871,5	13.591,9
Rechnungsabgrenzungsposten	0,8	0,5
Bilanzsumme	23.427,0	21.033,1
Gearing Ratio in %	39,4	94,8
Eigenkapitalquote in %	45,3	30,9

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten erhöhten sich um 25,0 Mio € auf 67,8 Mio € (Vj. 42,8 Mio €). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus den Aufwendungen im Zusammenhang mit der neu verhandelten revolvingierenden Kreditlinie, den Aufwendungen im Zusammenhang mit der Platzierung von zwei Euro-Anleihen sowie den Aufwendungen für sonstige Kostenabgrenzungen.

Die Veränderung auf der Passivseite ist im Wesentlichen auf den Anstieg des Eigenkapitals in Höhe von 4.097,5 Mio € zurückzuführen. Gegenläufig hierzu verringerten sich die Verbindlichkeiten im Vergleich zum Vorjahr um 1.720,4 Mio € auf 11.871,5 Mio € (Vj. 13.591,9 Mio €).

Die Anleihen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 1.524,3 Mio € auf 3.732,2 Mio € (Vj. 2.207,9 Mio €). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf die Ausgabe von zwei Euro-Anleihen im September 2019 mit einem Nominalvolumen in Höhe von insgesamt 1.100,0 Mio € zurückzuführen. Darüber hinaus wurden im Oktober 2019 zwei Privatplatzierungen mit einem Nominalvolumen in Höhe von insgesamt 300,0 Mio € durchgeführt. Aus der Begebung von kurzfristig laufenden Commercial Paper resultierte ein Buchwert in Höhe von 923,5 Mio € (Vj. 800,0 Mio €).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten erhöhten sich um 445,9 Mio € auf 741,7 Mio € (Vj. 295,8 Mio €). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf die im April 2019 aufgenommenen Schuldscheindarlehen mit einem Gesamtvolumen von 500,0 Mio € zurückzuführen.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen stiegen um 39,4 Mio € auf 100,3 Mio € (Vj. 60,9 Mio €). Gegenläufig hierzu verringerten sich die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen im Vergleich zum Vorjahr um 3.730,8 Mio € auf 7.291,6 Mio € (Vj. 11.022,4 Mio €).

Die Rückstellungen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 16,5 Mio € auf 952,9 Mio € (Vj. 936,4 €), bedingt durch den Anstieg der Pensionsrückstellungen um 21,8 Mio € auf 232,4 Mio € (Vj. 210,6 Mio €) und den Anstieg der Steuerrückstellungen um 51,1 Mio € auf 675,5 Mio € (Vj. 624,4 Mio €). Gegenläufig hierzu reduzierten sich die sonstigen Rückstellungen im Vergleich zum Vorjahr um 56,4 Mio € auf 45,0 Mio € (Vj. 101,4 Mio €).

Das Eigenkapital stieg von 6.504,3 Mio € im Vorjahr auf 10.601,8 Mio €. Die Minderung aufgrund der Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2018 in Höhe von 950,0 Mio € wurde durch den im Geschäftsjahr 2019 erwirtschafteten Jahresüberschuss in Höhe von 5.047,5 Mio € ausgeglichen. Die Eigenkapitalquote hat sich durch das gestiegene Eigenkapital von 30,9 % auf 45,3 % erhöht.

Die Umsatzerlöse erhöhten sich um 39,0 Mio € auf 299,4 Mio € (Vj. 260,4 Mio €), im Wesentlichen bedingt durch den Anstieg der Umsatzerlöse aus Konzerndienstleistungen.

Das Beteiligungsergebnis erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 3.831,3 Mio € auf 5.294,0 Mio € (Vj. 1.462,7 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 5.284,6 Mio €, die im Geschäftsjahr über die Ergebnisabführung der CAS-One Holdinggesellschaft mbH, Hannover, eine Sonderdividende aus der CGH Holding B.V., Maastricht, Niederlande, in Höhe von 5.100,0 Mio € erhalten hat, der Continental Automotive GmbH, Hannover, in Höhe von 214,1 Mio €, der UMG Beteiligungsgesellschaft mbH, Hannover in Höhe von 88,5 Mio € sowie der Formpolster GmbH, Hannover, in Höhe von 728,8 Mio €. Des Weiteren wurde ein Beteiligungsertrag aus der Teves AG & Co. OHG, Frankfurt am Main, in Höhe von 47,8 Mio € vereinnahmt. Gegenläufig hierzu wurden außerplanmäßige Abschreibungen auf die Beteiligungsbuchwerte an verbundenen Unternehmen in Höhe von 1.094,9 Mio € erfasst.

Das negative Zinsergebnis des Geschäftsjahres 2019 verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 33,7 Mio € auf 31,8 Mio € (65,5 Mio €). Die Zinsaufwendungen reduzierten sich dabei um 27,2 Mio € auf 80,9 Mio € (Vj. 108,1 Mio €), im Wesentlichen bedingt 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 6,5 Mio € auf 49,1 Mio € (Vj. 42,6 Mio €). Dabei entfielen auf Zinsen und ähnliche Erträge aus verbundenen Unternehmen 5,4 Mio € und auf Zinsen und ähnliche Erträge aus übrigen Unternehmen 1,1 Mio €.

Der Steueraufwand in Höhe von 59,2 Mio € (Vj. Steuerertrag in Höhe von 0,2 Mio €) resultiert im Wesentlichen aus laufenden Körperschaft- und Gewerbesteuern für das Geschäftsjahr 2019 sowie aus ausländischer nicht anrechenbarer Quellensteuer.

Nach Berücksichtigung der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag weist die Continental AG einen Jahresüberschuss in Höhe von 5.047,5 Mio € (Vj. 1.188,1 Mio €) aus. Die Eigenkapitalrendite nach Steuern beträgt 47,6 % (Vj. 18,3 %).

Unter Berücksichtigung des Gewinnvortrags aus dem Vorjahr in Höhe von 808,5 Mio € ergibt sich ein Bilanzgewinn in Höhe von 5.856,0 Mio €. Aufsichtsrat und Vorstand werden der Hauptversammlung vorschlagen, die Auszahlung einer Dividende von 4,00 € je Stückaktie zu beschließen. Die Ausschüttungssumme beträgt somit bei 200.005.983 dividendenberechtigten Aktien 800.023.932,00 €. Der verbleibende Betrag soll auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Für das Geschäftsjahr 2020 erwarten wir weiterhin Erträge aus Ergebnisabführungen und Beteiligungserträgen der Tochtergesellschaften im Rahmen der Holdingtätigkeit der Continental AG. Darüber hinaus wird die Continental AG die Finanzierungsfunktion für ihre Tochtergesellschaften fortsetzen.

Geschäftsverlauf der Continental AG in Mio €	2019	2018
Umsatzerlöse	299,4	260,4
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	-287,6	-252,9
Bruttoergebnis vom Umsatz	11,8	7,5
Allgemeine Verwaltungskosten	-177,2	-193,7
Sonstige betriebliche Erträge	67,5	25,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-73,4	-59,4
Beteiligungsergebnis	5.294,0	1.462,7
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	16,2	11,6
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	-0,4	-0,8
Zinsergebnis	-31,8	-65,5
Ergebnis der Geschäftstätigkeit	5.106,7	1.187,9
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-59,2	0,2
Jahresüberschuss	5.047,5	1.188,1
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	808,5	570,4
Bilanzgewinn	5.856,0	1.758,5

Sonstige Angaben

Abhängigkeitsbericht

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

Die Continental AG war im Geschäftsjahr 2019 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 2019 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 2019 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 Aktiegattungen 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 40), 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) auszugeben, noch eine Ermächtigung, Wandel-, Optionsschuldverschreibungen oder andere Finanzinstrumente auszugeben, die zum Bezug neuer Aktien berechtigt 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 3. Dezember 2019 abgeschlossene Vertrag über einen syndizierten revolving Kredit in Höhe von 4,0 Mrd € gibt jedem Kreditgeber das Recht, den Vertrag vorzeitig zu kündigen und Rückzahlung der von ihm gewährten Darlehen zu verlangen, falls eine Person oder gemeinsam handelnde Personen die Kontrolle über die Continental AG erwerben und anschließende Verhandlungen über eine Fortsetzung des Kredits zu keiner Einigung geführt haben. Der Begriff „Kontrolle“ ist als das Halten von mehr als 50 % der Stimmrechte sowie als Abschluss eines Beherrschungsvertrags im Sinne von § 291 AktG durch die Continental AG als beherrschte Gesellschaft definiert.
- b) Sowohl die von der Continental AG im September 2013 ausgegebene Anleihe mit einem Nominalbetrag von 750 Mio € und die von der Continental AG im November 2016 platzierte Anleihe von 600 Mio €, als auch die von der Continental AG im September 2019 begebenen Anleihen mit einem Nominalbetrag von 500 Mio € bzw. 600 Mio € und die von der Continental AG im Oktober 2019 begebenen Anleihen mit einem Nominalbetrag von 100 Mio € bzw. 200 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 Personen infolge Erwerbs oder als Ergebnis einer Verschmel-

zung oder einer anderen Form des Zusammenschlusses unter Beteiligung der Continental AG. Für die im September 2013 ausgegebene Anleihe über 750 Mio € ist 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 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 Reifenwettbewerb 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 Seite 23 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 konzernweit analysiert und gesteuert.

Die Unternehmenssteuerung von Continental 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 22) 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. Der Aufsichtsrat und dessen Prüfungsausschuss überwachen seine Wirksamkeit.

Gemäß §§ 289 Abs. 4 und 315 Abs. 4 HGB müssen die wesentlichen Merkmale des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess beschrieben werden. In die Berichterstattung sind alle Teile des 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.

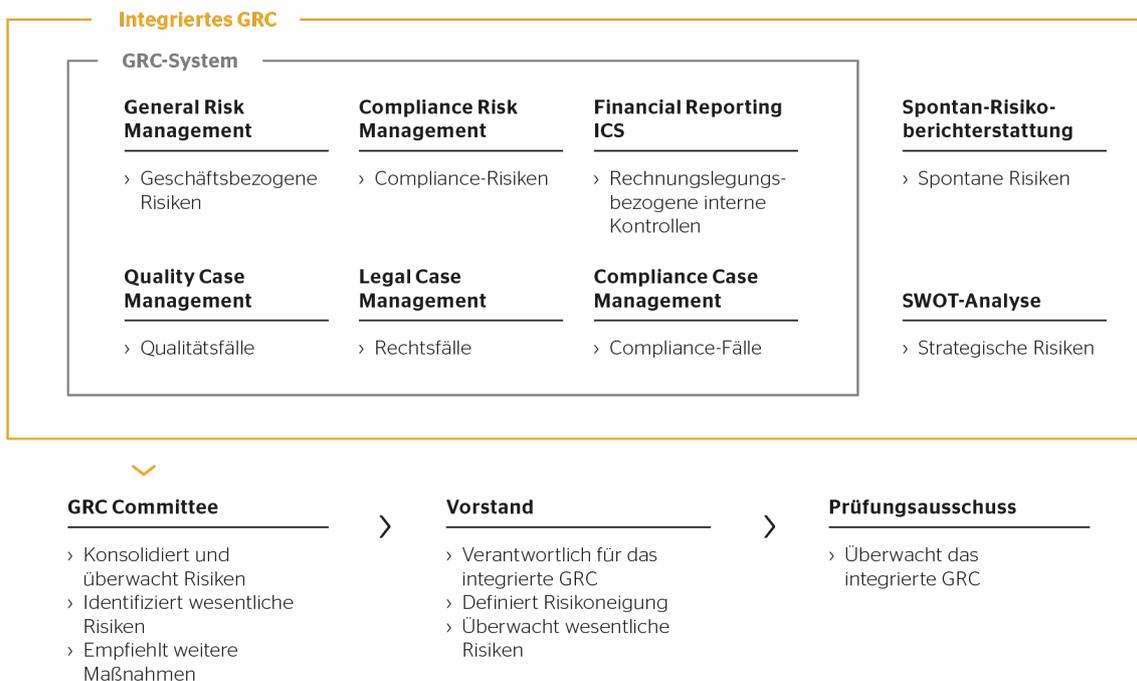
Im Rahmen unseres Chancenmanagements werten wir Markt- und Konjunkturanalysen sowie die Veränderung rechtlicher Vorschriften (z. B. hinsichtlich Verbrauchs-, Abgasnormen und Sicherheitsvorschriften) aus. Darüber hinaus befassen wir uns mit den entsprechenden Auswirkungen auf die Automobilbranche und 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 erfolgen dabei auf der organisatorischen Ebene, die auch für die Steuerung der identifizierten Risiken verantwortlich ist. Über einen mehrstufigen Bewertungsprozess werden die übergeordneten organisatorischen Einheiten ebenfalls mit eingebunden. Somit umfasst das GRC-System alle Berichtsebenen, von der Gesellschafts- bis hin zur obersten Konzernebene.

Risikoberichterstattung



Auf Konzernebene ist das GRC Committee unter Vorsitz des für Finanzen, Controlling, Compliance, Recht und IT zuständigen Vorstandsmitglieds u. a. dafür verantwortlich, die für den Konzern wesentlichen Risiken zu identifizieren. Der Vorstand sowie der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats werden durch das GRC Committee regelmäßig über die wesentlichen Risiken, etwaige Kontrollschwächen und ergriffene Maßnahmen informiert. Darüber hinaus ist der Abschlussprüfer verpflichtet, dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats über wesentliche Schwächen im rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystem zu berichten, die der Abschlussprüfer im Rahmen seiner Prüfungstätigkeit festgestellt hat.

Risikobewertung und -berichterstattung

Grundsätzlich gilt für die Einschätzung der Chancen und Risiken ein Betrachtungszeitraum von einem Jahr. Die Beurteilung der Risiken und ihrer Auswirkungen erfolgt vornehmlich nach quantitativen Kriterien in verschiedenen Kategorien nach dem Netto-Prinzip, d. h. nach risikominimierenden Maßnahmen. Ist eine quantitative Bewertung eines Risikos nicht möglich, so erfolgt die Bewertung qualitativ auf Basis der potenziellen negativen Auswirkungen des Risikoeintritts auf die Erreichung der strategischen Konzernziele sowie anhand weiterer qualitativer Kriterien, wie z. B. der Auswirkung auf die Reputation von Continental.

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

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

Bei der Risikobewertung kann das lokale Management auf verschiedene Instrumente zurückgreifen. Dazu zählen vordefinierte Risikokategorien (z. B. Wechselkursrisiken, Produkthaftungsrisiken, rechtliche Risiken) und Bewertungskriterien, zentral entwickelte funktions-spezifische Fragebogen sowie die Prozess- und Kontrollbeschreibungen des Financial Reporting ICS. Damit werden die wesentlichen Kontrollen in den Geschäftsprozessen (Purchase to Pay, Order to Cash, Asset Management, HR, IT-Berechtigungen und 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 kartellrechtswidrigem 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 unter ihrem Rahmen-Emissionsprogramm begeben hat. Diese Finanzierungsvereinbarungen enthalten Bedingungen, die Continental in ihrer Handlungsfähigkeit einschränken könnten, sowie Bestimmungen für den Fall eines Kontrollwechsels.

Zur Finanzierung des laufenden Geschäfts, der Investitionen und Zahlungsverpflichtungen hat Continental im Dezember 2019 einen neuen 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 87 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.

Das zugesagte Volumen des syndizierten Kredits besteht aus einer revolvingierenden Tranche in Höhe von 4,0 Mrd € (Fälligkeit Dezember 2024). Sie wurde zum Ende des Geschäftsjahres 2019 nicht in Anspruch genommen.

Continental ist Risiken in Verbindung mit Wechselkursveränderungen und Kurssicherungsmaßnahmen ausgesetzt.

Continental ist weltweit tätig und damit finanziellen Risiken aufgrund von Wechselkursveränderungen ausgesetzt. Daraus können Verluste entstehen, wenn Vermögenswerte, die in einer Währung mit sinkendem Wechselkurs notiert sind, an Wert verlieren und/oder Verbindlichkeiten in einer Währung mit steigendem Wechselkurs teurer werden. Wechselkursschwankungen können zudem Schwankungen der Rohstoffpreise in Euro verstärken oder reduzieren, da Continental einen großen Teil ihres Rohstoffbedarfs in fremden Währungen einkauft. Aufgrund dieser Faktoren können Kursschwankungen die Ertragslage von Continental beeinflussen.

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

geliefert werden, können mit Barmittelzuflüssen und -abflüssen verbunden sein, die in anderen Währungen als der funktionalen Währung der betreffenden Continental-Konzerngesellschaft geführt werden (Transaktionsrisiko). Soweit Barmittelabflüsse der betreffenden Continental-Konzerngesellschaft in einer Fremdwährung nicht durch Barmittelzuflüsse aus dem operativen Geschäft in derselben Währung ausgeglichen werden, wird das verbleibende Netto-Wechselkursrisiko im Einzelfall durch entsprechende derivative Finanzinstrumente, insbesondere Devisentermingeschäfte, Devisenswaps und Währungsoptionen mit einer Laufzeit von bis zu zwölf Monaten, abgesichert.

Darüber hinaus ist Continental Wechselkursrisiken in Verbindung mit externen und internen Kreditvereinbarungen ausgesetzt, aus denen Barmittelzuflüsse und -abflüsse entstehen, die in anderen Währungen als der funktionalen Währung der betreffenden Continental-Konzerngesellschaft geführt werden. Diese Wechselkursrisiken werden in der Regel durch geeignete derivative Finanzinstrumente, insbesondere Devisentermingeschäfte, Devisenswaps und kombinierte Zins- und Währungsswaps, abgesichert. Grundsätzlich können alle in Form von derivativen Finanzinstrumenten durchgeführten Sicherungstransaktionen zu Verlusten führen. 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 auf Basis des aktuellen Netto-Exposure die Transaktionswährungen mit einem signifikanten Wechselkursrisiko innerhalb der kommenden zwölf Monate bestimmt. Sofern sich die Wechselkurse dieser Währungen alle gleichzeitig für Continental nachteilig entwickeln, beläuft sich der aus einer Veränderung um 10 % des aktuellen Stichtagskurses ermittelte hypothetische negative Effekt auf die Ertragslage des Konzerns auf 400 Mio € bis 500 Mio €.

Marktrisiken

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

Continental generiert einen großen Teil (71 %) ihres Umsatzes mit Automobilherstellern (Original Equipment Manufacturers, OEMs). Der übrige Umsatz von Continental wird in den Ersatz- oder Industrienmärkten 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 sowie insbesondere in China deutlich schwächer als in der Vergangenheit, bei gleichzeitig steigender Volatilität und Ungewissheit. Sollte sich die dauerhafte Marktschwäche fortsetzen oder

diese noch durch einen gesamtwirtschaftlichen Abschwung verstärkt werden, müsste Continental mit Umsatz- und Ertragseinbußen rechnen. 2019 wurden ca. 39 % des Umsatzes von Continental mit den 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 von einem Rückgang der weltweiten Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf 80 Mio Einheiten im Jahr 2020 ausgeht, rechnen wir unter Berücksichtigung von dadurch notwendigen Restrukturierungsmaßnahmen mit einer Verschlechterung der bereinigten EBIT-Marge um etwa einen Prozentpunkt.

Continental ist in einer zyklischen Branche tätig.

Die weltweite Fahrzeugproduktion und damit auch der Verkauf an OEMs (über den Continental derzeit 71 % 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, erneut schneller als erwartet wachsen, könnte es zu Kapazitätsengpässen kommen. Zur Reduzierung der Auswirkungen des aus dieser Abhängigkeit von der Automobilindustrie resultierenden möglichen Risikos stärkt Continental ihr Ersatz- und Industriegeschäft u.a. durch Akquisitionen.

Continental ist abhängig von bestimmten Märkten.

2019 erwirtschaftete Continental 48 % des Gesamtumsatzes in Europa, 19 % allein in Deutschland. Im Vergleich dazu wurden 26 % des Gesamtumsatzes 2019 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 eine Verbesserung der regionalen Umsatzverteilung, insbesondere durch den Ausbau des Umsatzes in Schwellenländern, vorrangig in Asien, an, wie sie im Kapitel 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. Dies erschwert die Planung und die Umsetzung entsprechender Maßnahmen zur Reduktion der regionalen Marktabhängigkeiten.

Continental ist Risiken in Verbindung mit Markttrends und -entwicklungen ausgesetzt, die die Nachfrage nach Produkten und Systemen von Continental stark beeinflussen können.

Continental generiert 71 % 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 technologischen Entwicklungen, die sich auf den Mix der von Continental an OEMs verkauften Produkte und Systeme stark auswirken können:

- › Aufgrund zunehmend verschärfter Verbrauchs- und Abgasnormen in der gesamten industrialisierten Welt, darunter in der EU und in Asien, sind Automobilhersteller vermehrt zur Entwicklung umweltschonender Technologien gezwungen, die den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Partikelaustritt senken. Durch die künftig nochmals niedrigeren Abgasnormen in Europa und anderen Ländern wird erwartet, dass der Anteil von Hybridfahrzeugen und reinen Elektrofahrzeugen in den nächsten Jahren stark steigen wird. Hierdurch dürfte die Nachfrage nach Produkten und Systemen für den Verbrennungsmotor entsprechend sinken.
- › Der Trend zu mehr elektronischen und digitalisierten Produkten kann sich entsprechend negativ auf die Nachfrage nach etablierten analogen/mechanischen Produkten und Systemen auswirken.

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

Continental könnte von den Folgen des Ausbruchs des neuartigen Coronavirus (SARS-CoV-2) betroffen sein.

Aufgrund der Ausbreitung des neuartigen Coronavirus (SARS-CoV-2), ist Continental sowohl Risiken auf der Beschaffungs- als auch der Absatzseite ausgesetzt. Durch den angeordneten Produktionsstopp der chinesischen Regierung sind die Produktionsstätten von Continental wie auch die ihrer Zulieferer und Kunden in China und in der Folge auch in anderen Ländern betroffen. Dies wirkt sich auf die Verfügbarkeit von Rohmaterialien und Komponenten sowie auf unsere Absatzseite aus. Darüber hinaus sind die negativen gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen aus diesen Umständen noch nicht absehbar. Sollte der Ausbruch nicht zeitnah gestoppt bzw. deutlich eingedämmt werden können, könnten sich daraus trotz risikominimierender Maßnahmen, z. B. Ausweichen auf alternative Bezugsquellen, signifikante negative Auswirkungen auf die Geschäfts- und Ertragslage von Continental ergeben.

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

Aufgrund der weltweit verstärkten protektionistischen Tendenzen und Handelskonflikte sowie politischer 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 Zölle könnten zu einem Rückgang der Nachfrage nach Produkten von Continental bzw. zu Kostensteigerungen führen und damit eine negative Auswirkung auf die Geschäfts- und Ertragslage von Continental haben.

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 Synthetikgummipreise 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 Ertragslage 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 2019 beliefen sich die Pensionsverpflichtungen auf 7.875,1 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 2019 beliefen sich die Netto-Pensionsverpflichtungen von Continental (Anwartschaftsbarwerte abzüglich des Fondsvermögens zum Zeitwert) auf 4.842,2 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 800 Mio€ bis 900 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 sie 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 2019 unter Berücksichtigung bereits zurückgestellter Beträge auf 100 Mio€ bis 200 Mio€.

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

Für Continental besteht das potenzielle Risiko, dass gewisse Roh- und Produktionsmaterialien nicht verfügbar sind. Wenngleich Continental grundsätzlich die Strategie verfolgt, Produktkomponenten von mehreren Anbietern zu beziehen, lässt es sich nicht immer vermeiden, dass ein Produkt nur bei einer Bezugsquelle eingekauft wird. Folglich ist Continental in der Rubber Group und auch im Hinblick auf bestimmte von der Automotive Group hergestellte Produkte abhängig von einigen Lieferanten. Da Continental ihre Beschaffungslogistik größtenteils auf Just-in-time- oder Just-in-sequence-Basis organisiert hat, können Lieferverzögerungen, -stornierungen, Streiks, Fehlmengen und Qualitätsmängel zu Produktionsunterbrechungen führen und sich damit negativ auf den Geschäftsbetrieb von Continental in diesen Bereichen auswirken. Continental ist darum bemüht, diese Risiken durch sorgfältige Auswahl und regelmäßige Überwachung der Lieferanten zu verringern. Sollte jedoch ein Lieferant seinen Lieferverpflichtungen aus irgendeinem Grund nicht nachkommen können (beispielsweise wegen Insolvenz, Beschädigung von Produktionsanlagen 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, Produkte sowie ihre interne und externe Kommunikation in hohem Maße von zentralisierten und standardisierten Informationstechnologiesystemen und -netzwerken abhängig. Diese Systeme und Netzwerke sowie die Produkte an sich sind potenziell dem Risiko verschiedenster Formen von 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 und Daten, die in den Systemen und Netzwerken gespeichert, verarbeitet bzw. kommuniziert werden, oder auf die Systeme selbst zu erhalten. Darüber hinaus könnten Daten, Produkte und Systeme durch eine Infizierung mit Viren oder Malware gesperrt, beschädigt, kontrolliert oder zerstört werden.

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

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

Continental ist Risiken im Zusammenhang mit ihrer Beteiligung an der MC Projects B.V. ausgesetzt.

Continental und Compagnie Financière Michelin SCmA, Granges-Paccot, Schweiz (Michelin), sind zu je 50% an MC Projects B.V., Maastricht, Niederlande, beteiligt, einem Unternehmen, in das

Michelin die Rechte an der Marke Uniroyal für Europa sowie für gewisse außereuropäische Länder eingebracht hat. MC Projects B.V. ihrerseits hat Continental bestimmte Lizenzrechte für die Verwendung der Marke Uniroyal auf oder in Verbindung mit Reifen in Europa und anderswo erteilt. Nach dem in diesem Zusammenhang abgeschlossenen Vertrag kann sowohl der Vertrag als auch die Uniroyal-Lizenz gekündigt werden, wenn ein bedeutender Konkurrent im Reifengeschäft mehr als 50% der stimmberechtigten Anteile an der Continental AG bzw. an deren Reifenaktivitäten erwirbt. Darüber hinaus hat Michelin in diesem Fall das Recht, die Mehrheit an MC Projects B.V. zu erwerben und MC Projects B.V. zu veranlassen, ihre Minderheitsbeteiligung am Produktionsbetrieb von Continental Barum s.r.o., Otrokovice, Tschechien, (einem der größten Continental-Reifenwerke in Europa) auf 51% zu erhöhen. Diese Ereignisse könnten negative Auswirkungen auf die Geschäfts- und Ertragslage der Division Reifen von Continental haben.

Rechtliche und umweltbezogene Risiken

Für Continental könnten zusätzliche, belastende Umwelt- oder Sicherheitsvorschriften zum Tragen kommen. 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 Anlagelieferanten 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. Continental liefert u. a. Telekommunikationsmodule, mit denen Fahrzeugdaten übertragen sowie Sprach- und Internetfunktionalitäten ermöglicht werden und die mit Mobilfunkstandards kompatibel sind. Insoweit besteht das Risiko, dass Continental oder den Zulieferern von Continental eine eigene direkte Lizenz zur Nutzung von Patenten, welche diese Standards betreffen (sogenannte „Standard Essentiell Patents“), vor allem auf dem Gebiet der Telekommunikationsstandards wie 3G, 4G oder 5G, verweigert wird, und Continental damit von Lizenzen und deren Konditionen abhängig wird, die an ihre Kunden vergeben werden. 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. Gegen die Höhe des Bußgelds, das die KFTC in dieser Sache ursprünglich am 23. Dezember 2013 gegen die Continental Automotive Electronics LLC, Bugang-myeon, Südkorea (CAE), in Höhe von 45.992 Mio KRW (rund 36 Mio€) verhängt hat, ist die CAE erfolgreich gerichtlich vorgegangen. Am 21. Mai 2018 hat die KFTC das Bußgeld daraufhin 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 3,6 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 4,5 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 am Main,

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 35.

Wesentliche Chancen

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

Continental hat Chancen bei einer besser als erwarteten volkswirtschaftlichen Entwicklung.

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

Continental hat Chancen bei sich besser als erwartet entwickelnden Absatzmärkten.

Sollte sich die Nachfrage nach Automobilen und Ersatzreifen insbesondere auf dem europäischen Markt besser als von uns erwartet entwickeln, hätte dies wegen des hohen Umsatzanteils in dieser Region (48 %) 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 Elektronikbauteile sowie Metalle und Kunststoffe. 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. Sollten sich insbesondere die Preise für Naturgummi wieder reduzieren und sollte sich zugleich das Niveau der Preise für Synthetikgummi auf dem niedrigen Niveau am Jahresende 2019 stabilisieren, könnte sich dies positiv auf die Ertragslage von Continental auswirken.

Continental hat Chancen aus Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen.

Die weitere Verschärfung der regulatorischen Vorschriften zu den Verbrauchs- und Abgasnormen für Kraftfahrzeuge, könnte eine höhere Nachfrage nach Produkten von Continental auslösen. Mit unserem umfangreichen Portfolio, insbesondere von Sensoren, Aktuatoren, Abgasnachbehandlung und maßgeschneiderte Elektronik über Kraftstoffördersysteme, Motor- und Getriebesteuerungen bis hin zu Systemen und Komponenten für Hybrid- und Elektroantriebe, aber auch durch rollwiderstandsoptimierte Reifen und Reifen für Hybrid- und Elektrofahrzeuge, stellen wir bereits heute Lösungen bereit, die die Einhaltung solcher Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen ermöglichen. 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. Auf Basis 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, aber auch zunehmend in anderen Fahrzeugklassen verbaut. Weitere Volumenzuwächse sind durch die steigenden Anforderungen der verschiedenen regionalen Sicherheitstests zu erwarten, da zunehmend mehr Sicherheitssysteme für die Erreichung der höchsten Sicherheitsstufe vorgegeben werden. Darüber hinaus werden mehr und mehr gesetzliche Anforderungen in einzelnen Ländern um aktive Sicherheitssysteme ergänzt und erweitert.

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 laufende Jahrzehnt zu realisieren. Hierfür entwickeln wir neue System-, Service- und Software-Lösungen, die für Continental ein erhebliches Wachstumspotenzial mit positiven Auswirkungen auf den zukünftigen Umsatz und die erzielbaren Margen bieten können. Dazu zählt auch die intelligente Nutzung automobilier Daten. Durch diese Digitalisierung eröffnen sich neue Märkte für Mobilitätsdienste (Mobility Services).

Zusätzlich bietet uns die zunehmende Digitalisierung unserer Produkte die Möglichkeit, unseren Kunden neben dem reinen Produkt softwarebasierte Zusatzdienste (Servitization) anzubieten. Mit zusätzlichem Umsatz auf diesen Gebieten würde Continental zudem dem strategischen Ziel, eine größere Unabhängigkeit von der Automobilproduktion zu erreichen, näherkommen.

Continental bieten sich Chancen aus dem Trend zum automatisierten Fahren.

In den vergangenen Jahren hat sich der Trend vom assistierten Fahren hin zum vollautomatisierten Fahren fortgeführt. Einige OEMs gehen davon aus, diese Funktion in wenigen Jahren bereitstellen zu können. Wesentliche Voraussetzung für das vollautomatisierte Fahren ist die Ausstattung der Fahrzeuge mit Sensoren. Heute werden im Schnitt pro Fahrzeug zwei Sensoren 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 über 40 Stück, um das vollautomatisierte Fahren zu realisieren. Da Continental bereits heute zu den führenden Anbietern von Fahrerassistenzsystemen gehört, könnten sich aus dem steigenden Volumen von Sensoren und Steuergeräten für das automatisierte Fahren erhebliche Umsatz- und Ertragschancen 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 lokal 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, ist aber insgesamt volatiler geworden.

Es muss sich noch zeigen, wie langanhaltend die aktuelle Marktschwäche ist und inwieweit die Automobilindustrie in Zukunft im Rahmen der andauernden Handelsstreitigkeiten mehr in den Fokus gerät. Darüber hinaus bleibt abzuwarten, wie weitreichend die Auswirkungen des Coronavirus unser Geschäft im laufenden Jahr 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

Der Internationale Währungsfonds (IWF) senkte im Februar 2020 seine Wachstumsprognose für die Weltwirtschaft aus seinem World Economic Outlook Update (WEO-Update) von Januar 2020 um 0,1 Prozentpunkte auf 3,2 % für 2020. Grund dafür sind die erwarteten wirtschaftlichen Schäden aufgrund des sich derzeit ausbreitenden Coronavirus.

Das im Vergleich zum Vorjahr höhere Wachstum wird gemäß IWF insbesondere von den Schwellen- und Entwicklungsländern getragen. Höhere Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts (BIP) erwartet der IWF gemäß WEO-Update insbesondere für Indien mit 5,8%, für Brasilien mit 2,2% und für Russland mit 1,9%. Auch in vielen weiteren Schwellen- und Entwicklungsländern rechnet der IWF für 2020 mit einer leichten Wachstumszunahme. Weiter verlangsamten dürfte sich dagegen das Wachstum der chinesischen Wirtschaft, insbesondere durch die erwarteten negativen Effekte aufgrund des Coronavirus. Der IWF senkte im Februar 2020 seine BIP-Prognose für China von zuvor 6,0 % auf 5,6 % für das laufende Jahr.

Für den Euroraum erwartet der IWF in seinem WEO-Update einen Anstieg des BIP im Jahr 2020 auf 1,3%. Wesentlichen Anteil hat hieran die deutsche Wirtschaft, für die der IWF mit einem BIP-Wachstum von 1,1% rechnet.

Für die USA prognostiziert der IWF in seinem WEO-Update für 2020 einen Rückgang des BIP-Wachstums auf 2,0%. Der IWF rechnet hier mit nachlassenden Effekten der US-amerikanischen Fiskal- und Geldpolitik und erwartet eine restriktivere Haushaltspolitik.

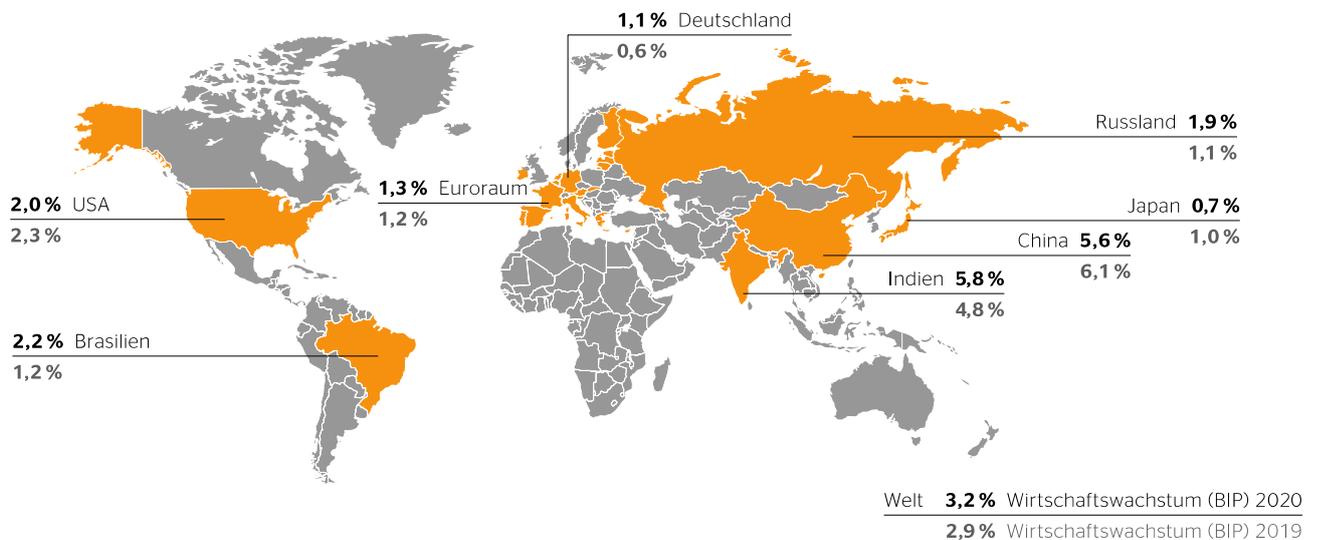
Für Japan sieht der IWF nur einen begrenzten positiven Effekt der Anfang Dezember 2019 angekündigten expansiven fiskalpolitischen Maßnahmen der japanischen Regierung. Für 2020 erwartet er in seinem WEO-Update ein moderates Wachstum von 0,7%.

Als wesentliche Chancen für die Weltwirtschaft nennt der IWF in seinem WEO-Update insbesondere eine stärkere als erwartete wirtschaftliche Entwicklung großer Schwellenländer sowie positive Effekte aus der anhaltend expansiven Geldpolitik in vielen Ländern. Zudem könnte sich das Teilabkommen im Handelskonflikt zwischen den USA und China positiv auf das Sentiment von Unternehmen und Konsumenten auswirken.

Wesentliche Risiken sieht der IWF gemäß WEO-Update in wachsenden geopolitischen Spannungen, insbesondere zwischen den USA und dem Iran, und in einer Eskalation der verschiedenen Handelskonflikte. Wegen der hohen öffentlichen und privaten Verschuldung könnten sich dadurch die allgemeine Stimmung, die Investitionsneigung von Unternehmen und die finanziellen Rahmenbedingungen an den Finanzmärkten abrupt verschlechtern.

Der IWF geht im Februar 2020 bislang noch von überschaubaren wirtschaftlichen Schäden aufgrund der Ausbreitung des Coronavirus aus. Seine Änderungen vom Februar unterstellen, dass Chinas Wirtschaft im zweiten Quartal 2020 zur Normalität zurückkehrt und eine globale Pandemie vermieden werden kann.

Wirtschaftswachstum 2020 im Vergleich zu 2019



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 2020 derzeit, dass die Fertigung um 2 % bis 5 % gegenüber 2019 sinken wird. Diese Einschätzung berücksichtigt die erwarteten Auswirkungen des Coronavirus auf das Produktionsvolumen im ersten Quartal 2020. Für dieses gehen wir derzeit von einem Produktionsrückgang von über 10 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum aus. Darüber hinausgehende, möglicherweise fortgesetzte Beeinträchtigungen der Produktion und Lieferkette sowie der Nachfrage aufgrund der anhaltenden Ausbreitung des Coronavirus sind in unserem Marktausblick jedoch nicht enthalten, da diese zum aktuellen Zeitpunkt nicht abschätzbar sind.

Für China rechnen wir aktuell für das laufende Jahr mit einem Rückgang des Produktionsvolumens um 5 %, sofern die Folgen des Coronavirus auf das erste Quartal 2020 beschränkt bleiben. Für das erste Quartal 2020 rechnen wir auf Basis aktueller Daten mit einem Produktionsrückgang von mindestens 30 % im Vergleich zum Vorjahr. Für das Gesamtjahr erwarten wir aktuell ein um 5 % bis 10 % niedrigeres Produktionsniveau im Vergleich zum Vorjahr.

Für Europa erwarten wir für 2020 einen Rückgang des Produktionsvolumens um 3 % bis 5 %. Eine Erholung der Nachfrage ist bislang nicht in Sicht. Darüber hinaus dürfte das Inkrafttreten der neuen CO₂-Emissionsstandards der EU die Produktionsvolumina der Hersteller im aktuellen Jahr belasten. Für Nordamerika rechnen wir derzeit mit einem Fertigungsrückgang um 0 % bis 2 %.

Prognose der Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen

Die weltweite Produktion von Nutzfahrzeugen > 6 t dürfte 2020 nach unserer Einschätzung um 5 % bis 10 % gegenüber dem Vorjahr sinken.

Insbesondere für die USA und Europa erwarten wir eine rückläufige Fertigung aufgrund stark gesunkener Auftragseingänge. Infolgedessen rechnen wir für Nordamerika mit einem Einbruch der Pro-

duktion um 15 % bis 25 % und für Europa mit einem Produktionsrückgang um 5 % bis 15 %.

Für China erwarten wir ebenfalls eine verhaltende Nachfrage, bedingt durch die Ausbreitung des Coronavirus, und um 5 % bis 10 % rückläufige Produktionsvolumina.

Prognose der Ersatzreifenmärkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Das geringe Wachstum des Absatzes von Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge < 6 t wird sich voraussichtlich im Jahr 2020 nicht fortsetzen. Weltweit erwarten wir einen Rückgang zwischen 0 % und 2 %.

In China werden voraussichtlich, bedingt durch die Quarantänemaßnahmen zur Eindämmung des Coronavirus, die gefahrenen Kilometer zurückgehen. Hierdurch dürfte die Ersatzreifennachfrage insbesondere im ersten Quartal 2020 stark sinken. Für die Folgequartale rechnen wir mit einer Stabilisierung auf Vorjahresniveau. Für das Gesamtjahr 2020 schätzen wir den Nachfragerückgang in China auf 5 % bis 10 %.

Für Europa rechnen wir 2020 mit einer Veränderung der Ersatzreifennachfrage für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zwischen 0 % und -1 %. Für Nordamerika erwarten wir einen leichten Zuwachs zwischen 0 % und 1 %.

Prognose der Ersatzreifenmärkte für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge

Die weltweite Nachfrage nach Ersatzreifen für Nutzfahrzeuge > 6 t dürfte 2020 aus heutiger Sicht um 0 % bis 2 % sinken.

Vor allem in China dürfte die Nachfrage im ersten Quartal 2020 durch die Quarantänemaßnahmen zur Eindämmung des Coronavirus betroffen sein. Für das Gesamtjahr 2020 rechnen wir mit einer Abnahme des Bedarfs an Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge um 5 % bis 10 %.

Für Europa erwarten wir eine Absatzveränderung zwischen -1 % und 1 %. Auch für Nordamerika gehen wir von einer Nachfrageveränderung zwischen -1 % bis 1 % aus.

Prognose 2020 für die Veränderungen gegenüber 2019 von Fahrzeugproduktion und Absatz im Reifenersatzgeschäft

	Fahrzeugproduktion		Absatz im Reifenersatzgeschäft	
	von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen	von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen	für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge
Europa	-3 % bis -5 %	-5 % bis -15 %	0 % bis -1 %	-1 % bis 1 %
Nordamerika	0 % bis -2 %	-15 % bis -25 %	0 % bis 1 %	-1 % bis 1 %
China	-5 % bis -10 %	-5 % bis -10 %	-5 % bis -10 %	-5 % bis -10 %
Weltweit	-2 % bis -5 %	-5 % bis -10 %	0 % bis -2 %	0 % bis -2 %

Quellen: Eigene Schätzungen.

Ausblick des Continental-Konzerns

Prognoseverfahren

Im Januar 2019 gab Continental eine erste Einschätzung zur Entwicklung der wichtigsten Produktions- und Absatzmärkte für das gerade begonnene Geschäftsjahr bekannt. Hierauf basierte unsere Prognose für wichtige Steuerungsgrößen des Konzerns, die wir zeitgleich veröffentlichten. Dazu zählten der Umsatz und die bereinigte EBIT-Marge für den Konzern. Zusätzlich informierten wir über die Einschätzung zu wichtigen Einflussgrößen auf das Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern (EBIT). Hierzu gehörten 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 ermöglichten wir Investoren, Analysten und anderen Interessierten die Überleitung auf das zu erwartende EBIT des Konzerns. Darüber hinaus gaben wir eine Einschätzung zur Entwicklung der Zinserträge und Zinsaufwendungen sowie der Steuerquote für den Konzern bekannt. Dies erlaubte wiederum die Überleitung auf das zu erwartende Konzernergebnis. Außerdem veröffentlichten wir eine Prognose zu den für das laufende Jahr geplanten Sachinvestitionen sowie zum Free Cashflow vor Akquisitionen und Effekten aus der rechtlichen Verselbstständigung der Division Powertrain.

Im Geschäftsbericht 2018 ergänzten 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 veröffentlichten sie im März 2019 im Rahmen der Jahrespressekonferenz und der Veröffentlichung unseres Geschäftsberichts für das Jahr 2018.

Unsere Prognose für das laufende Jahr wurde wie jedes Jahr kontinuierlich überprüft. Mögliche Änderungen der Prognose wurden spätestens in den Finanzberichten zum jeweiligen Quartal beschrieben.

Die im Jahr 2015 von Continental aufgestellte Mittelfristprognose musste Ende Juli 2019 aufgrund des starken und absehbar anhaltenden Rückgangs der weltweiten Fahrzeugproduktion zurückgenommen werden. Für die nächsten Jahre erwartet Continental derzeit, dass die weltweite Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen < 6 t sich bis 2024 nicht wesentlich erhöhen wird.

Prognosevergleich für das vergangene Geschäftsjahr

Unsere ursprüngliche Prognose für das Geschäftsjahr 2019, die wir vollständig im März 2019 veröffentlicht hatten, basierte auf der Erwartung, dass sich die globale Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in etwa auf dem Niveau des Jahres 2018 bewegen wird. Zugleich rechneten wir mit einem Anstieg der weltweiten Nachfrage nach Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge um 2%.

Auf Basis dieser Marktannahmen erwarteten 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 rechneten 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 erwarteten wir, bei konstanten Wechselkursen und bei einer Belastung aus steigenden Rohmaterialpreisen von rund 50 Mio€, einen Umsatz von rund

18 Mrd € bis 19 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 12% bis 13%. Das negative Finanzergebnis vor Effekten aus Währungsumrechnung sowie vor Effekten aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Bewertungseffekten erwarteten wir für 2019 bei rund 220 Mio€. Die Steuerquote sollte im Jahr 2019 inklusive der steuerlichen Effekte aus der rechtlichen Verselbstständigung der Division Powertrain bei rund 27% liegen. Für 2019 rechneten 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 sollten voraussichtlich rund 200 Mio€ betragen. Die Investitionen vor Finanzinvestitionen wurden durch die Berücksichtigung der Leasingverhältnisse aufgrund der erstmaligen Anwendung des IFRS 16 auf rund 8% vom Umsatz geschätzt. Der Free Cashflow vor Akquisitionen und vor Effekten aus der rechtlichen Verselbstständigung der Division Powertrain sollte zwischen rund 1,4 Mrd € bis 1,6 Mrd € liegen. Die Prognose wurde im Rahmen der Berichterstattung zum ersten Quartal 2019 in allen Teilen bestätigt.

Am 22. Juli 2019 teilten wir mit, dass mehrere Faktoren zu einer Anpassung der Prognose für das Geschäftsjahr 2019 geführt hatten. Im Einzelnen waren dies reduzierte Umsatzerwartungen für das zweite Halbjahr 2019 aufgrund der rückläufigen Entwicklung der globalen Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen, Volumenrückgänge bei bestimmten Produkten der Automotive Group durch Veränderungen des Abrufverhaltens von Kunden sowie mögliche Rückstellungen für Gewährleistungsfälle in der Automotive Group.

Die Prognose für den Konzernumsatz im Jahr 2019 wurde - unter der Annahme von gegenüber der ersten Jahreshälfte 2019 konstanten Wechselkursen - auf rund 44 Mrd € bis 45 Mrd € zurückgenommen und die bereinigte Konzern-EBIT-Marge auf eine Bandbreite von rund 7,0% bis 7,5% gesenkt. Die Erwartung für den Umsatz der Automotive Group wurde auf rund 26 Mrd € bis 26,5 Mrd € reduziert, die bereinigte EBIT-Marge auf eine Bandbreite von rund 4,2% bis 4,8%. Die Prognose für den Umsatz der Rubber Group wurde auf rund 18 Mrd € bis 18,5 Mrd € eingeeengt, die bereinigte EBIT-Marge auf eine Bandbreite von rund 12,0% bis 12,5%. Die Investitionsquote vor Finanzinvestitionen einschließlich IFRS 16 wurde auf unter 8% des Umsatzes angepasst. Der Free Cashflow vor Akquisitionen einschließlich IFRS 16 und vor Effekten aus der rechtlichen Verselbstständigung der Division Powertrain wurde nun in einer Bandbreite von rund 1,2 Mrd € bis 1,4 Mrd € erwartet. Alle anderen Elemente der vorherigen Prognose blieben unverändert.

Am 22. Oktober 2019 teilten wir mit, dass im dritten Quartal 2019 Wertminderungen in Höhe von rund 2,5 Mrd € berücksichtigt wurden. Diese Wertminderungen resultierten im Wesentlichen aus der Annahme, dass sich die weltweite Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen bis 2024 nicht wesentlich erhöhen wird. Darüber hinaus ergaben sich in den ersten neun Monaten 2019 Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 97 Mio€, die im Rahmen des am 25. September 2019 angekündigten Strukturprogramms „Transformation 2019-2029“ anfielen. Weitere Restrukturierungsrückstellungen im Zusammenhang mit diesem Programm wurden

Prognosevergleich für das Geschäftsjahr 2019

	Konzern					Automotive Group		Rubber Group	
	Umsatz (Mrd €)	bereinigte EBIT-Marge	negative Sondereffekte (Mrd €)	Investitionen (in % vom Umsatz)	Free Cashflow ³ (Mrd €)	Umsatz (Mrd €)	bereinigte EBIT-Marge	Umsatz (Mrd €)	bereinigte EBIT-Marge
Erste Prognose für 2019 am 14.01.2019	~45-47 ¹	~8-9%	~0,2	~8%	~1,4-1,6				
Jahrespressekonferenz am 07.03.2019	~45-47 ¹	~8-9%	~0,2	~8%	~1,4-1,6	~27-28 ¹	~6-7%	~18-19 ¹	~12-13%
Prognoseanpassung am 22.07.2019	~44-45 ²	~7,0-7,5%	~0,2	<8%	~1,2-1,4	~26-26,5 ²	~4,2-4,8%	~18-18,5 ²	~12,0-12,5%
Prognoseanpassung am 22.10.2019	~44-45 ²	~7,0-7,5%	>2,8	<8%	~1,2-1,4	~26-26,5 ²	~4,2-4,8%	~18-18,5 ²	~12,0-12,5%
Geschäftsbericht 2019	44,5²	7,4%	3,3	7,4%	1,3	26,5²	4,4%	18,0²	12,4%

1 Unter Annahme konstanter Wechselkurse im Jahresvergleich.

2 Berichteter Umsatz inkl. Wechselkurseinflüssen. Der positive Umsatzeffekt der Wechselkurseinflüsse belief sich für den Konzern 2019 auf 648 Mio €. Etwa zwei Drittel davon entfielen auf die Automotive Group, ein Drittel auf die Rubber Group.

3 Vor Akquisitionen und vor Effekten aus der rechtlichen Verselbstständigung der Division Powertrain.

für das vierte Quartal 2019 erwartet. Auf die wichtigsten im Ausblick für 2019 verwendeten Finanzindikatoren hatten die Wertminderungen und Restrukturierungsrückstellungen keinen Einfluss. Nach bislang rund 200 Mio € erwarteten negativen Sondereffekten, unter Berücksichtigung von Aufwendungen aus der rechtlichen Verselbstständigung der Division Powertrain, rechneten wir jedoch nun mit negativen Sondereffekten von mindestens 2,8 Mrd € für das Geschäftsjahr 2019. Alle anderen Elemente der am 22. Juli 2019 geänderten Prognose wurden bestätigt.

Continental erreichte im Geschäftsjahr 2019 einen Konzernumsatz von 44,5 Mrd € und eine bereinigte Konzern-EBIT-Marge von 7,4%. Die Automotive Group erzielte einen Umsatz von 26,5 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von 4,4%. Die Rubber Group erwirtschaftete einen Umsatz von 18,0 Mrd € mit einer bereinigten EBIT-Marge von 12,4%.

Das negative Finanzergebnis vor Effekten aus Währungsumrechnung sowie vor Effekten aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Bewertungseffekten sank im Jahr 2019 auf 170,1 Mio € und lag damit unter unserer im Januar 2019 genannten Erwartung von rund 220 Mio €.

Die negativen Sondereffekte für das Geschäftsjahr 2019 beliefen sich inklusive der Restrukturierungsrückstellungen des vierten Quartals insgesamt auf 3,3 Mrd €.

Trotz des negativen Ergebnisses vor Ertragsteuern in Höhe von 588,6 Mio € fielen, aufgrund der größtenteils steuerlich nicht abzugsfähigen Wertminderungen des Goodwill sowie der rechtlichen Verselbstständigung der Division Powertrain, im Berichtsjahr Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von 582,4 Mio € an.

Die Investitionsquote erhöhte sich 2019 auf 7,4%. Die Erhöhung war vor allem bedingt durch die Berücksichtigung der Leasingverhältnisse aufgrund der erstmaligen Anwendung des IFRS 16.

Der Free Cashflow vor Akquisitionen und vor Effekten aus der rechtlichen Verselbstständigung der Division Powertrain belief sich 2019 auf 1,3 Mrd €. Er lag damit innerhalb der reduzierten Bandbreite vom 22. Juli 2019.

Auftragslage

Die Auftragslage in der Automotive Group war im abgelaufenen Geschäftsjahr gegenüber dem Vorjahr aufgrund der weltweit rückläufigen Pkw-Nachfrage spürbar schwächer. Der Auftragseingang der drei Automotive-Divisionen bewegte sich dementsprechend deutlich unterhalb des Rekordniveaus der beiden Vorjahre. Insgesamt akquirierten die Divisionen Chassis & Safety, Powertrain und Interior Aufträge, die sich über die Gesamtdauer der Belieferung auf rund 33 Mrd € summieren. Diese sogenannten Lifetime Sales basieren im Wesentlichen auf Annahmen zu den Produktionsvolumina der jeweiligen Fahrzeug- oder Motorenplattformen, den vereinbarten Kostenreduzierungen und der 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. Ihre sieben Geschäftsbereiche sind in unterschiedlichen Märkten und Industriezweigen, die wiederum eigenen Einflussfaktoren unterliegen, tätig. Eine Konsolidierung der Auftragsbestände der verschiedenen Geschäftsbereiche der Division ContiTech hätte daher nur begrenzte Aussagekraft.

Ausblick auf das Geschäftsjahr 2020

Für 2020 erwarten wir keine Belebung des wirtschaftlichen Umfelds. Wir gehen davon aus, dass die globale Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen zum dritten Mal in Folge zurückgehen wird. Die erwartete Bandbreite des Rückgangs der globalen Automobilproduktion 2020 liegt voraussichtlich bei rund 2 % bis 5 % im Vergleich zum Vorjahr. Die globale Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen dürfte 2020 aus heutiger Sicht aufgrund der rückläufigen Auftragsrückstände um 10 % bis 15 % gegenüber dem Vorjahr einbrechen. Diese Einschätzungen berücksichtigen die erwarteten Auswirkungen des Coronavirus auf das Produktionsvolumen im ersten Quartal 2020. Für dieses gehen wir derzeit von einem Produktionsrückgang von über 10 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum aus. In China beträgt der Rückgang in diesem Zeitraum voraussichtlich mindestens 30 %. Darüber hinausgehende, möglicherweise fortgesetzte Beeinträchtigungen der Produktion und Lieferkette sowie der Nachfrage aufgrund der anhaltenden Ausbreitung des Coronavirus sind in unserem Marktausblick jedoch nicht enthalten. Diese sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht abschätzbar.

Auf Basis der genannten Produktionsannahmen rechnen wir derzeit für das Geschäftsjahr 2020 mit einem konsolidierungskreisbereinigten Umsatz unserer Automotive-Divisionen, bei konstanten Wechselkursen, von rund 25,5 Mrd € bis 26,5 Mrd € und einer bereinigten EBIT-Marge von rund 3 % bis 4 %. Die geplante Abspaltung von Vitesco Technologies im Verlauf des zweiten Halbjahres 2020 ist hierbei noch nicht berücksichtigt und würde - in Abhängigkeit des Zeitpunkts der Abspaltung - zu einem entsprechend geringeren Umsatzziel unserer Automotive-Divisionen und des Continental-Konzerns führen.

Für unsere Rubber-Divisionen rechnen wir für das Geschäftsjahr 2020 mit einem Umsatz, bei konstanten Wechselkursen, von rund 17 Mrd € bis 18 Mrd € und mit einer bereinigten EBIT-Marge von rund 10 % bis 11 %. Basis hierfür sind, neben den genannten Produktionsannahmen für das Geschäft mit den Fahrzeugherstellern, insbesondere unsere Prognosen für die Entwicklung der Ersatzreifenmärkte. Wir erwarten für 2020 für die weltweite Nachfrage nach Ersatzreifen sowohl für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge als auch für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge einen Rückgang zwi-

schen 0 % und 2 %. Zudem gehen wir von einem sich weiter abschwächenden Industriegeschäft aus, wovon unser Geschäftsfeld ContiTech betroffen sein wird. Darüber hinaus rechnen wir für unsere Rubber-Divisionen 2020 mit erhöhten Fixkosten und Abschreibungen. Diese Erhöhungen resultieren im Wesentlichen aus dem deutlichen Kapazitätsausbau der vergangenen Jahre in der Division Reifen. Die Nutzung der neuen Kapazitäten und die Generierung entsprechender Umsatzerlöse werden erst in den folgenden Jahren mit steigender Auslastung der neuen Werke zu Skaleneffekten führen. Wir erwarten weiterhin einen intensiven Wettbewerb, insbesondere im europäischen Markt, bei zugleich steigenden Lohnkosten. Die Rohstoffpreise dürften sich aus unserer Sicht im Geschäftsjahr 2020 in etwa auf dem Vorjahresniveau bewegen.

Für den Continental-Konzern erwarten wir für das Geschäftsjahr 2020 insgesamt einen Umsatz, bei konstanten Wechselkursen, in einer Bandbreite von rund 42,5 Mrd € bis 44,5 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 5,5 % bis 6,5 %.

Für 2020 rechnen wir, unter Berücksichtigung von Aufwendungen u. a. für das Strukturprogramm „Transformation 2019-2029“, mit negativen Sondereffekten in Höhe von rund 600 Mio €.

Die Abschreibungen aus Kaufpreisallokationen werden voraussichtlich wieder bei rund 200 Mio € liegen und hauptsächlich die Geschäftsfelder ContiTech und Vehicle Networking and Information (bis 31.12.2019 im Wesentlichen Division Interior) betreffen.

Das negative Finanzergebnis vor Effekten aus Währungsumrechnung sowie vor Effekten aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Bewertungseffekten erwarten wir für 2020 bei rund 200 Mio €. Die Steuerquote sollte im Jahr 2020 bei rund 27 % liegen.

Die Investitionen vor Finanzinvestitionen sollten im Geschäftsjahr 2020 bei rund 7,5 % vom Umsatz liegen.

Wir planen, im Jahr 2020 einen Free Cashflow vor Akquisitionen und vor Effekten aus der rechtlichen Verselbstständigung der Division Powertrain von rund 0,7 Mrd € bis 1,1 Mrd € zu erreichen.