

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	42	Die Continental AG – Kurzfassung nach HGB	93
Unternehmensprofil	44	Sonstige Angaben	96
Konzernstruktur	44	Abhängigkeitsbericht	96
Konzernstrategie	47	Ergänzende Angaben und Erläuterungen gemäß § 289a und § 315a HGB	96
Unternehmenssteuerung	49	Vergütung des Vorstands	97
Forschung und Entwicklung	52	Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB	98
Nachhaltigkeit und zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung	54		
Hinweise zur Berichterstattung	54		
Nachhaltigkeitsmanagement	54		
Entwicklung der wesentlichen Nachhaltigkeits-themenfelder	55		
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers	60		
Wirtschaftsbericht	62	Risiko- und Chancenbericht	99
Rahmenbedingungen	62	Risiko- und Chancenmanagement und internes Kontrollsystem	99
Gesamtwirtschaftliche Entwicklung	62	Wesentliche Risiken	101
Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen und Absatzregionen	62	Finanzrisiken	101
Entwicklung der Rohstoffmärkte	64	Marktrisiken	102
Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage	65	Operative Risiken	103
Ertragslage	66	Rechtliche und umweltbezogene Risiken	106
Finanzlage	74	Wesentliche Chancen	107
Vermögenslage	76	Aussage zur Gesamtrisiko- und Gesamtchancensituation	109
Automotive Technologies	80		
Entwicklung des Geschäftsfelds Autonomous Mobility and Safety	81	Prognosebericht	110
Entwicklung des Geschäftsfelds Vehicle Networking and Information	82	Künftige Rahmenbedingungen	110
Rubber Technologies	85	Prognose der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung	110
Entwicklung des Geschäftsfelds Tires	86	Prognose der Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen und Absatzregionen	111
Entwicklung des Geschäftsfelds ContiTech	88	Ausblick des Continental-Konzerns	112
Powertrain Technologies	90		
Entwicklung des Geschäftsfelds Powertrain	91		



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.

Cash Conversion Ratio. Verhältnis des Free Cashflow vor Akquisitionen und Verkäufen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen, Restrukturierungsaufwendungen, restrukturierungsbezogenen Belastungen und Carve-out-Effekten zum Konzernergebnis, das den Anteilseignern zuzurechnen ist.

Continental Value Contribution (CVC). Der CVC stellt den absoluten Wertbeitrag sowie als Delta CVC die Veränderung des absoluten Wertbeitrags im Vergleich zum Vorjahr dar. Anhand des Delta CVC verfolgen wir, inwieweit 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 die Continental Group 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

Der Continental-Konzern umfasst drei Unternehmensbereiche mit 21 Geschäftseinheiten.

Organisationsstruktur

Der Continental-Konzern gliedert sich in die Unternehmensbereiche Automotive Technologies, Rubber Technologies und Powertrain Technologies. Diese umfassen fünf Geschäftsfelder mit insgesamt 21 Geschäftseinheiten (ab 1. Januar 2021). Produktanforderungen, Markttrends, Kundengruppen und Distributionskanäle bilden die Grundlage für die Zuordnung zu einem Geschäftsfeld bzw. zu einer Geschäftseinheit. Die Geschäftsfelder und Geschäftseinheiten haben eine durchgängige Geschäftsverantwortung einschließlich der Ergebnisverantwortung.

Das rechtlich verselbstständigte Geschäftsfeld Powertrain firmiert unter dem Namen Vitesco Technologies. Dies hat keine Auswirkung auf die Finanzberichterstattung über das Geschäftsfeld Powertrain innerhalb des Continental-Konzerns.

Geschäftsverantwortung

Die Gesamtverantwortung für die Geschäftsleitung trägt der Vorstand der Continental Aktiengesellschaft (AG). Die Geschäftsfelder sind mit jeweils einem Vorstandsmitglied vertreten.

Zur einheitlichen Ausrichtung der Geschäftspolitik ist im Unternehmensbereich Automotive Technologies ein Automotive Board mit dem Vorstandsvorsitzenden der Continental AG als Vorsitzendem etabliert.

Die Zentralbereiche der Continental AG werden – bis auf den Einkauf Konzern – durch den Vorstandsvorsitzenden, den Finanzvorstand und den Personalvorstand vertreten. Sie übernehmen die geschäftsfeldübergreifenden Funktionen für die Steuerung des Konzerns. Dazu gehören insbesondere die Bereiche Finanzen, Controlling, Compliance, Recht, IT, Human Relations, Sustainability sowie Qualität und Umwelt.

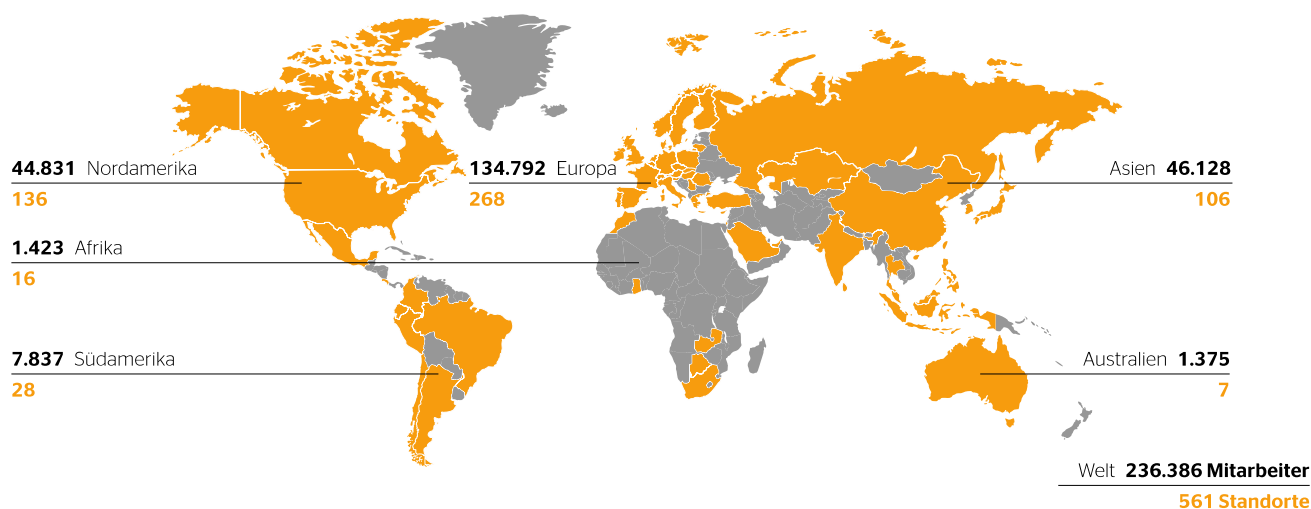
Gesellschaften und Standorte

Die Continental AG ist die Muttergesellschaft des Continental-Konzerns. Dieser umfasst neben der Continental AG 563 Gesellschaften einschließlich nicht beherrschter Unternehmen. Das Continental-Team besteht aus 236.386 Mitarbeitern an insgesamt 561 Standorten für Produktion, Forschung und Entwicklung sowie Verwaltung in 58 Ländern und Märkten. Hinzu kommen die Vertriebsstandorte mit 955 eigenen Reifenfachgeschäften und insgesamt rund 5.000 Franchisebetrieben sowie Betrieben mit Continental-Markenauftritt.

Kundenstruktur

Die Automobilhersteller bilden mit einem Anteil von 69 % am Konzernumsatz unseren bedeutendsten Kundenkreis. Entsprechend wesentlich ist diese Industrie für das Wachstum der Unternehmensbereiche Automotive Technologies und Powertrain Technologies. Im Unternehmensbereich Rubber Technologies dominiert im Geschäftsfeld Tires das Reifenersatzgeschäft mit dem Handel und den Endkunden. Im Geschäftsfeld ContiTech kommen wichtige Kunden sowohl aus der Automobilindustrie als auch aus anderen Schlüsselindustrien wie dem Schienenverkehr, dem Maschinen-, Anlagen- und Bergbau sowie aus dem Ersatzgeschäft.

561 Standorte in 58 Ländern und Märkten



Konzernstruktur im Überblick

Continental Group				
Umsatz: 37,7 Mrd €; Mitarbeiter: 236.386				
Automotive Technologies		Rubber Technologies		Powertrain Technologies
Umsatz: 15,3 Mrd € Mitarbeiter: 95.551		Umsatz: 15,6 Mrd € Mitarbeiter: 100.327		Umsatz: 7,0 Mrd € Mitarbeiter: 40.102
Autonomous Mobility and Safety	Vehicle Networking and Information	Tires	ContiTech	Powertrain
Umsatz: 7,5 Mrd € Mitarbeiter: 47.762	Umsatz: 7,9 Mrd € Mitarbeiter: 47.789	Umsatz: 10,2 Mrd € Mitarbeiter: 56.864	Umsatz: 5,6 Mrd € Mitarbeiter: 43.463	Umsatz: 7,0 Mrd € Mitarbeiter: 40.102

Automotive Technologies

Das **Geschäftsfeld Autonomous Mobility and Safety** entwickelt, produziert und integriert aktive und passive Sicherheitstechnologien und beherrscht die Fahrzeugdynamik. Das Produktportfolio reicht von elektronischen und hydraulischen Brems- und Fahrwerkregelsystemen über Sensoren, Fahrerassistenzsysteme, Airbagelektronik und -sensorik sowie elektronische Luftfedersysteme bis hin zu Reinigungssystemen für Windschutzscheiben und Scheinwerfer. Autonomous Mobility and Safety verfügt über eine hohe Systemkompetenz bei der Vernetzung einzelner Komponenten. So entstehen Produkte und Systemfunktionen entlang der Wirkungskette „SensePlanAct“. Sie machen das Fahren sicherer, komfortabler und ebnen den Weg zur autonomen 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** mit der Vision „Always On“ versteht das Fahrzeug der Zukunft als Partner, der die Insassen mit intelligenten und sicheren Lösungen unterstützt – nahtlos vernetzt, benutzerfreundlich, komfortabel und intelligent. Das Geschäftsfeld entwickelt und integriert Bausteine und End-to-End-Systeme für die vernetzte Mobilität, d.h. Architekturen, Hardware, Software und Services. Durch Lösungen für Vernetzung, Mensch-Maschine-Interaktion, Nutzererlebnis, High-Performance-Computing, digitale Dienste und Systemintegration für Pkw, Nutzfahrzeuge und Flotten sorgt Vehicle Networking and Information für stabile und sichere Konnektivität sowie einen reibungslosen Informationsfluss für die vernetzte Mobilität.

Das Geschäftsfeld gliedert sich in drei Geschäftseinheiten:

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

Rubber Technologies

Das **Geschäftsfeld Tires** steht mit seinem Premiumportfolio im Pkw-, Lkw-, Bus-, Zweirad- und Spezialreifensegment für innovative Spitzenleistungen in der Reifentechnologie. Dienstleistungen für den Handel und das Flottenmanagement sowie digitale Reifenüberwachungs- und -managementsysteme bilden weitere Schwerpunkte. Ziel ist es, zur sicheren, wirtschaftlichen und nachhaltigen Mobilität beizutragen. Der Umsatz entfiel im Berichtsjahr zu 23 % auf das Geschäft mit den Fahrzeugherstellern und zu 77 % auf das Reifenersatzgeschäft.

Zum 1. Januar 2021 wurde die Organisationsstruktur des Geschäftsfelds Tires angepasst. Um mehr Kundennähe und -orientierung zu unterstützen und die Effizienz der Organisationen zu steigern, wurden das Pkw- und Lkw-Geschäft in einer übergreifenden Geschäftseinheit gebündelt. Das Geschäftsfeld Tires gliedert sich nun in fünf Geschäftseinheiten:

- > Original Equipment
- > Replacement APAC (Asien und Pazifik-Region)
- > Replacement EMEA (Europa, Mittlerer Osten und Afrika)
- > Replacement The Americas (Nord-, Mittel- und Südamerika)
- > Specialty Tires

Das **Geschäftsfeld ContiTech** fokussiert sich auf „Smart & Sustainable Solutions Beyond Rubber“ und entwickelt digitale und intelligente Lösungen für Zukunftsbranchen. ContiTech nutzt dabei das langjährige Industrie- und Materialverständnis zur Erschließung neuer Geschäftsmöglichkeiten, indem es verschiedene Materialien mit elektronischen Komponenten und individuellen Dienstleistungen kombiniert. Die von ContiTech entwickelten Produkte, Systeme und Lösungen kommen sowohl in der Automobilindustrie als auch im Schienenverkehr, im Maschinen- und Anlagenbau, im Bergbau, in der Agrarindustrie sowie in weiteren zukunftssträchtigen Industrien zum Einsatz. Im Berichtsjahr entfiel der Umsatz zu 48 % auf das Geschäft mit den Automobilherstellern und zu 52 % auf das Geschäft mit anderen Industrien sowie auf das automobiler Ersatzgeschäft.

Zum 1. Januar 2021 wurden die Geschäftseinheiten Air Spring Systems und Vibration Control zur Geschäftseinheit Advanced Dynamics Solutions zusammengeführt. Das Geschäftsfeld umfasst nun sechs Geschäftseinheiten:

- > Advanced Dynamics Solutions
- > Conveying Solutions
- > Industrial Fluid Solutions
- > Mobile Fluid Systems
- > Power Transmission Group
- > Surface Solutions

Powertrain Technologies

Das **Geschäftsfeld Powertrain** bündelt umfassendes Know-how im Bereich Antriebstechnik für Fahrzeuge aller Art. Powertrain hat das Ziel, innovative und effiziente Technologien für die Elektrifizierung aller Fahrzeuge zu entwickeln. Das Portfolio umfasst Antriebslösungen für die 48-Volt-Elektrifizierung, Elektromotoren sowie Leistungselektronik für hybridangetriebene und rein batterieelektrische Fahrzeuge. Darüber hinaus entwickelt und produziert Powertrain Hochvoltboxen, elektronische Steuerungen, Sensoren, Aktuatoren, Turbolader, Hydraulikkomponenten und Pumpen sowie Lösungen zur Abgasnachbehandlung.

Das Geschäftsfeld beinhaltet drei Geschäftseinheiten:

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

Global vernetzte Wertschöpfung

Forschung und Entwicklung (F&E) erfolgte im Berichtsjahr an 88 Standorten. Sie liegen vorwiegend in Kundennähe, um flexibel auf unterschiedliche Anforderungen und regionale Marktbedingungen reagieren zu können. Dies gilt vor allem für Projekte der Unterneh-

mensbereiche Automotive Technologies und Powertrain Technologies sowie des Geschäftsfelds ContiTech. Die grundsätzlichen Produktanforderungen für Reifen sind weltweit ähnlich. Sie werden entsprechend den jeweiligen Marktanforderungen angepasst. Vor diesem Hintergrund ist F&E im Geschäftsfeld Tires weitgehend zentral strukturiert. Continental investiert in der Regel 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 24,4 Mrd €, wovon etwa 16,7 Mrd € auf Produktionsmaterialien entfielen. Automotive Technologies und Powertrain Technologies setzen 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. 45 % des Einkaufsvolumens für Produktionsmaterial ausmachen. Knapp ein Viertel entfällt auf mechanische Komponenten. Für Rubber Technologies 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 der Unternehmensbereiche Automotive Technologies und Powertrain Technologies sowie des Geschäftsfelds ContiTech sind regional organisiert. Die Reifenproduktion, bei der Skaleneffekte bedeutend sind, ist mit großen Standorten u. a. in den drei hinsichtlich Produktion und Fahrzeugbestand dominierenden Automobilmärkten Europa, USA und China vertreten. Niedrige Produktionskosten, gekoppelt mit großen Volumina und Kundennähe 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 im Überblick

F&E	Einkauf	Produktion	Vertrieb
Innovativ 3,4 Mrd € Aufwand	Vielfältig 24,4 Mrd € Volumen	Weltweit 246 Standorte	Vor Ort 37,7 Mrd € Umsatz

Konzernstrategie

Neu auf den Wandel in der Mobilitätsindustrie ausgerichtete Strategie.

Der Wandel in der Mobilitätsindustrie eröffnet viele Chancen. Um diese zu nutzen, hat Continental im Berichtsjahr eine neu ausgerichtete Strategie verabschiedet. Sie basiert auf drei Eckpfeilern:

- › Stärkung der operativen Leistungsfähigkeit
- › Differenzierung des Portfolios
- › konsequentes Nutzen von Chancen

1. Stärkung der operativen Leistungsfähigkeit

Durch die Stärkung unserer operativen Leistung sichern wir unsere Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit. Unsere Kostenstruktur richten wir an den weltweiten Marktbedingungen aus. Maßnahmen dafür haben wir bereits im September 2019 und mit unserem Strukturprogramm „Transformation 2019–2029“ eingeleitet.

Neben der Anpassung unserer Kostenstruktur wollen wir unsere Produktivität kontinuierlich verbessern. Beispielsweise durch die zunehmende Automatisierung und Digitalisierung in unserem Produktionsumfeld. In unseren Werken arbeiten unsere Kollegen bereits heute mit mehr als 2.000 kollaborativen Robotern Hand in Hand. Dazu zählen auch autonome, fahrerlose Transportsysteme.

2. Differenzierung des Portfolios

Unser Produktportfolio werden wir zukünftig gezielter differenzieren. Wir konzentrieren uns auf zwei Schwerpunkte. Der „Fokus Wachstum“ zielt vor allem auf eine starke Position in dynamisch wachsenden und innovativen Feldern ab. Der „Fokus Ertrag“ umfasst den Bereich der gesättigten, stabil, aber nur gering wachsenden Märkte.

Überproportionales Wachstum sehen wir im vernetzten, assistierten und autonomen Fahren sowie in neuen Fahrzeugarchitekturen. In den Geschäftsfeldern Tires und ContiTech liegen unsere Chancen in wachstumsstarken Regionen sowie digitalen Lösungen und Dienstleistungen, beispielsweise für Flotten- und Industriekunden.

Unser umfassendes Know-how im Bereich Software verschafft uns einen großen Wettbewerbsvorteil. Die Software macht künftig den Unterschied. Entscheidend sind hierfür beispielsweise Hochleistungsrechner, die jeweils Fahrzeugfunktionen aus den Bereichen Sicherheit, Assistenz, Vernetzung und Unterhaltung bündeln. So liefert Continental als erster Automobilzulieferer überhaupt für die ID-Baureihe von Volkswagen einen solchen Zentralrechner. Der Grad der Vernetzung, die Sicherheit und der Komfort sind die Themen zukünftiger Mobilität – unabhängig davon, wie ein Fahrzeug angetrieben wird.

Die Wachstumsträger sind Produkte und Systeme für assistiertes und autonomes Fahren, Dienstleistungen für Automobilhersteller, End- und Flottenkunden sowie Architektur-, Vernetzungs- und Softwarelösungen.

Beim Fokus auf Ertrag handelt es sich um profitable Produktbereiche mit solider Wettbewerbsposition in Märkten mit hohen Reifegraden. Dazu zählen beispielsweise Sicherheitslösungen, Anzeige- und Bediensysteme, Oberflächenmaterialien sowie das Reifengeschäft in Europa. Unser Wachstum wird hier nur leicht über dem Marktwachstum liegen. Im Vordergrund stehen die Erhaltung der Profitabilität sowie die Generierung ausreichender Mittel. Diese nutzen wir zum wettbewerbsfähigen und auf Markt- sowie Technologieführerschaft ausgerichteten Ausbau der Wachstumsfelder, die ihr ambitioniertes Wachstum noch nicht vollständig selbst finanzieren können.

Die Portfoliostrategie umfasst auch mögliche Zu- und Verkäufe sowie Partnerschaften. Wir werden die Geschäftseinheiten mit dem „Fokus Ertrag“ regelmäßig daraufhin überprüfen, ob sie bei Continental bestmöglichen Wert schaffen können. Wir überprüfen zudem, wie der Ertrag erhöht werden kann. Veräußerungen sind ebenfalls eine Option, allerdings nur nach sorgfältiger Erwägung potenziell nachteiliger Auswirkungen auf unsere Synergiepotenziale. Teil dieser systematischen Betrachtung ist die geplante Abspaltung von Vitesco Technologies im Jahr 2021. Unsere internen Abläufe sind dafür umgestellt und die notwendigen organisatorischen Voraussetzungen geschaffen.

1

Stärkung der operativen Leistungsfähigkeit

- › Anpassung der Kostenstruktur
- › Realisierung von Produktivitäts- und Qualitätsverbesserungen

2

Differenzierung des Portfolios

- › Überproportionales Wachstum in „Fokus Wachstum“-Geschäften
- › Barmittel und Margensteigerung in „Fokus Ertrag“-Geschäften

3

Konsequentes Nutzen von Chancen

- › Nachhaltigkeit leben
- › Gewinnermentalität sowie Transparenz und Eigenverantwortung ausbauen

3. Konsequentes Nutzen von Chancen

Der dritte Eckpfeiler unserer Strategie betrifft das konsequente Nutzen von Chancen. Dafür haben wir durch unsere Unternehmenskultur basierend auf unseren vier Werten Vertrauen, Verbundenheit, Freiheit und Gewinnermentalität bereits die Grundlage geschaffen. Nun gilt es, die Gewinnermentalität weiter zu stärken, um Marktchancen noch schneller in Ertrag umzusetzen. Wir treffen klare und transparente Entscheidungen, um differenziert entsprechend unseren Fokusfeldern zu agieren. Unser Ziel ist es, ein Gewinner der Transformation der Industrien zu sein und Wert für alle Stakeholder zu schaffen.

Ende 2020 haben wir unsere Weichen so konsequent auf Nachhaltigkeit gestellt wie bisher kaum ein anderes Unternehmen in der Zulieferbranche. Ab 2022 werden wir unser weltweites Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen komplett klimaneutral stellen. Bis spätestens 2050 wollen wir insgesamt 100 % Klimaneutralität, 100 % emissionsfreie Mobilität und Industrie, 100 % zirkuläres Wirtschaften und 100 % verantwortungsvolle Wertschöpfungsketten erreichen. Damit werden wir die Zukunft der nachhaltigen Mobilität entscheidend prägen.

Für den Konzern und die einzelnen Unternehmensbereiche (ohne Powertrain Technologies) bedeutet das Folgendes: Auf Konzernebene streben wir mittelfristig ein durchschnittliches organisches Wachstum von rund 5 % bis 8 % pro Jahr sowie eine bereinigte EBIT-Marge zwischen rund 8 % und 11 % an. Die Rendite auf das eingesetzte Kapital soll rund 15 % bis 20 % und die Cash Conversion Ratio mehr als 70 % betragen.

Der Unternehmensbereich Automotive Technologies konzentriert sich auf die weltweit steigenden Bedürfnisse nach noch sicherer, vernetzter und komfortabler Mobilität. Dafür liefern wir die technologische Basis. Das sind vor allem integrierte Fahrzeugarchitekturen und immer umfassendere Computerprogramme zur Steuerung der Mobilitätssysteme. Dazu gehören beispielsweise unsere Hochleistungsrechner sowie Produkte und Systeme für assistiertes und automatisiertes Fahren. Im Bereich Anzeige- und Bediensysteme sowie Sicherheitsanwendungen wie Brems- und Rückhaltesysteme befinden wir uns ebenfalls in führenden Marktpositionen.

Insgesamt erwarten wir für Automotive Technologies, d. h. für die Geschäftsfelder Autonomous Mobility and Safety sowie Vehicle Networking and Information, mittelfristig ein jährliches organisches Wachstum von durchschnittlich rund 7 % bis 11 %. Voraussetzung dafür ist, dass das prognostizierte durchschnittliche Marktwach-

tum von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen von jährlich zwischen rund 5 % und 7 % eintritt. Wir übertreffen es demnach mittelfristig um jährlich rund 2 bis 4 Prozentpunkte. Die bereinigte EBIT-Marge soll rund 6 % bis 8 % und die Kapitalrendite mehr als 15 % betragen.

Im Unternehmensbereich Rubber Technologies konzentriert sich das Geschäftsfeld Tires darauf, seine Stellung unter den Top-Reifenherstellern weltweit weiter auszubauen. Insbesondere in den Wachstumsmärkten Asien und Nordamerika wollen wir unseren Marktanteil steigern. Im Pkw-Reifenbereich soll das weltweite Geschäft mit Reifen für die Elektromobilität sowie den Ultra-High-Performance-Reifen gezielt weiter ausgebaut werden. Weiteres Wachstum sehen wir bei Lkw- und Busreifen sowie im Bereich Spezialreifen.

Ambitionierte Ziele verfolgen wir im Bereich Nachhaltigkeit. Bis 2030 wollen wir uns zum fortschrittlichsten Hersteller der Reifenindustrie entwickeln. Klimaschutz, emissionsarme Mobilität, zirkuläres Wirtschaften und nachhaltige Lieferketten stehen dabei im Vordergrund. Beispielsweise sollen unsere Reifen bis 2050 aus 100 % nachhaltig erzeugten Materialien bestehen.

Für den Reifenmarkt wird von einem mittelfristigen Wachstum in Höhe von rund 3 % bis 4 %, bezogen auf die Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen, den Ersatzreifenmarkt sowie die Lkw-Reifen-Fertigung, ausgegangen. Auf dieser Grundlage rechnen wir damit, jährlich rund 4 % bis 5 % Wachstum zu erzielen. Mittelfristig wollen wir im Reifenbereich eine bereinigte EBIT-Marge von rund 12 % bis 16 % und eine Kapitalrendite von mehr als 20 % erreichen.

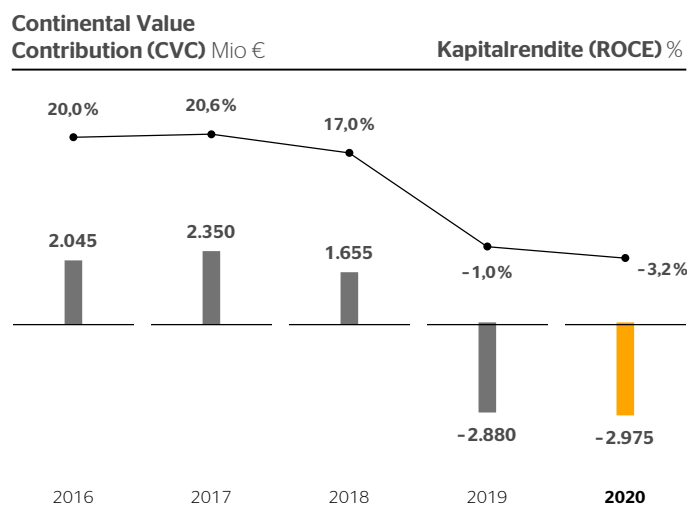
Das Geschäftsfeld ContiTech treibt seinen seit 2017 eingeschlagenen Weg in Richtung „Smart & Sustainable Solutions Beyond Rubber“ voran. Mit dem Teil des Produktportfolios, der auf Wachstumsmärkte fokussiert ist, wollen wir rund 3 Prozentpunkte schneller als der Markt wachsen. Potenzial dafür ergibt sich vor allem aus dem steigenden Bedarf an digitalen und intelligenten Lösungen. ContiTech nutzt dabei das langjährige und umfassende Industrie- und Materialverständnis. Wir kombinieren verschiedene Materialien mit elektronischen Komponenten und individuellen Dienstleistungen. Im Portfolio mit dem Fokus auf Ertrag befinden sich u. a. Anwendungen für Pkw, den Schienenverkehr, die Druckindustrie und den Bergbau. Für ContiTech insgesamt rechnen wir mittelfristig mit einem Wachstum, das 1 Prozentpunkt über dem prognostizierten Marktwachstum von rund 2 % bis 3 % liegen wird, und streben eine bereinigte EBIT-Marge von rund 9 % bis 11 % an. Die Rendite auf das eingesetzte Kapital soll mehr als 20 % betragen.

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 Steuerungs- und Investitionszwecke 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 -0,7 Mrd €.

Das betrieblich gebundene Kapital umfasst die Mittel, die zur Erzielung des Umsatzes im Unternehmen gebunden sind. Sie werden bei Continental als Durchschnitt der Bestände der operativen Aktiva zu den jeweiligen Quartalsstichtagen ermittelt. Im Jahr 2020 lagen die durchschnittlichen operativen Aktiva bei 22,5 Mrd €.

Setzt man die beiden ermittelten Größen in Bezug zueinander, ergibt sich die Kapitalrendite (ROCE). Durch das In-Bezug-Setzen einer Ergebnisgröße der Gewinn- und Verlustrechnung (EBIT) mit einer Bilanzgröße (betrieblich gebundenes Kapital) ergibt sich eine gesamtheitliche Betrachtung. Der Problematik der unterschiedlichen Zeitraumbetrachtungen tragen wir über die Ermittlung des betrieblich gebundenen Kapitals als Durchschnittswert über die Quartalsstichtage Rechnung. Der ROCE lag im Jahr 2020 bei -3,2 %.

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). 2020 lag der CVC bei -2.974,8 Mio €.

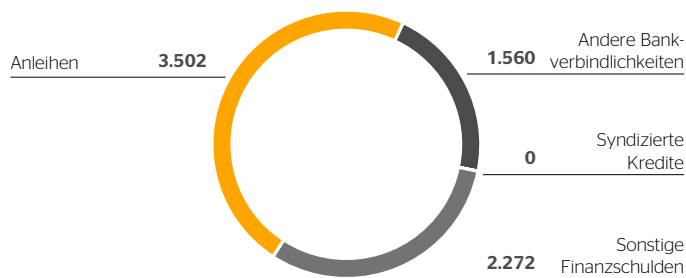
Kapitalrendite (ROCE) nach Geschäftsfeldern (in %)	2020	2019
Autonomous Mobility and Safety	-2,1	-2,3
Vehicle Networking and Information	-31,9	-23,0
Tires	14,3	21,2
ContiTech	7,7	8,7
Powertrain	-14,1	-16,9
Konzern	-3,2	-1,0

Finanzierungsstrategie

Unsere Finanzierungsstrategie zielt auf die Unterstützung eines wertschaffenden Wachstums der Continental Group 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 um 7 % des Umsatzes liegen.

Zusammensetzung der Brutto-Finanzschulden (7.334 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 40 % bewegen und 60 % nicht nachhaltig überschreiten. Sofern durch außergewöhnliche Finanzierungsanlässe oder besondere Marktgegebenheiten gerechtfertigt, kann diese Grenze unter bestimmten Voraussetzungen überschritten werden. Die Eigenkapitalquote soll 30 % übersteigen. Im Berichtsjahr lag sie bei 31,9 % und die Gearing Ratio bei 32,7 %.

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 2020 bestand der Mix aus Anleihen (48 %), syndizierten Krediten (keine Inanspruchnahme), anderen Bankverbindlichkeiten (21 %) und sonstigen Finanzschulden (31 %), bezogen auf die Brutto-Finanzschulden in Höhe von 7.334,4 Mio €. Der im Dezember 2019 vorzeitig erneuerte syndizierte Kredit besteht aus einer revolvingierenden Tranche in Höhe von 4,0 Mrd € mit einer Laufzeit von fünf Jahren. Die Marge ist auch von der Nachhaltigkeitsleistung im Konzern abhängig. Im November 2020 hat Continental eine Option auf Verlängerung der Laufzeit um ein Jahr ausgeübt. Die kreditgebenden Banken haben daraufhin diese Finanzierungszusage bis Dezember 2025 zu unveränderten Konditionen verlängert. Im Mai 2020 stärkte Continental die finanzielle Flexibilität durch einen zusätzlichen syndizierten Kredit in Höhe von 3,0 Mrd € und einer Laufzeit von 364 Tagen.

Sofern Continental 2021 eine Verlängerungsoption für den syndizierten Kredit in Höhe von 3,0 Mrd € nicht ausnutzt, wird sich der Finanzierungsmix wieder der Aufteilung von vor 2020 annähern.

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 2020 lagen bei 2.639,8 Mio €. Es bestanden darüber hinaus zugesagte und ungenutzte Kreditlinien in Höhe von 7.780,8 Mio €.

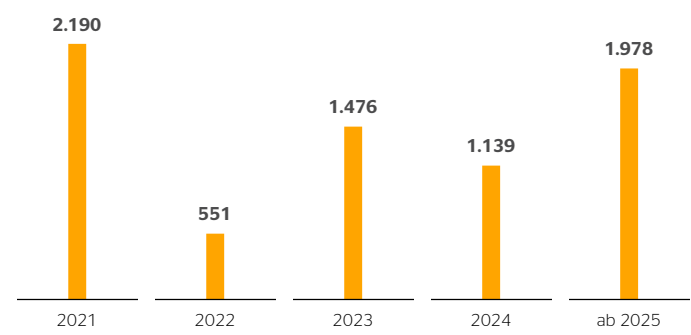
Zum 31. Dezember 2020 beliefen sich die Brutto-Finanzschulden auf 7.334,4 Mio €. Wesentliche Finanzierungsinstrumente sind der syndizierte Kredit mit einer revolvingierenden Kreditlinie im Volumen von 4,0 Mrd € und einer Laufzeit bis Dezember 2025, der im Mai 2020 zusätzlich vereinbarte syndizierte Kredit in Höhe von 3,0 Mrd € und einer Laufzeit von 364 Tagen sowie am Kapitalmarkt emittierte Anleihen.

Zum 31. Dezember 2020 wurden die revolvingierenden Kreditlinien über 4,0 Mrd € und 3,0 Mrd € nicht in Anspruch genommen. Rund 48 % der Brutto-Finanzschulden sind über den Kapitalmarkt in Form von Anleihen finanziert. Die Zinskupons variieren zwischen 0,0 % und 2,5 %. Die Emission von neuen Anleihen im zweiten Quartal 2020 mit Fälligkeiten im Zeitraum von 2023 bis 2026 führt insgesamt zu einem ausgewogenen Laufzeitenprofil der Rückzahlungsbeträge. Zum 31. Dezember 2020 bestanden neben den erwähnten Finanzierungsformen zusätzlich bilaterale Kreditlinien mit verschiedenen Kreditinstituten in Höhe von 2.370,1 Mio €. Derzeit gehören auch Forderungsverkäufe und Commercial-Paper-Programme zu den Finanzierungsinstrumenten des Konzerns. 2020 hatte Continental 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 2021 stehen neben den kurzfristigen Fälligkeiten, die in aller Regel in das nächste Jahr weitergerollt werden, die Rückzahlung einer im April 2021 fälligen Anleihe über 200,0 Mio € an. Die im zweiten Quartal 2020 emittierten Anleihen sowie die im Vorjahr begebenen Anleihen führen zu Rückzahlungen in Höhe von 1.250,0 Mio € im Jahr 2023, 725,0 Mio € im Jahr 2024, 600,0 Mio € im Jahr 2025 und 750,0 Mio € im Jahr 2026.

Fälligkeiten der Brutto-Finanzschulden (7.334 Mio €)



Continental-Kreditrating gesenkt

Die Continental AG wurde im Berichtszeitraum von den drei Rating-agenturen Standard & Poor's, Fitch und Moody's eingestuft, die ihr jeweiliges langfristiges Kreditrating im Frühjahr 2020 um eine Stufe nach unten anpassten. Moody's senkte im März 2020 das Rating auf Baa2 und beließ den Ausblick auf negativ. Standard & Poor's folgte ebenfalls im März und stuft Continental seitdem mit BBB und negativem Ausblick ein. Fitch passte im April 2020 das Rating auf BBB mit stabilem Ausblick an. Unser Ziel ist unverändert ein Kreditrating von BBB/BBB+.

Kreditrating der Continental AG

	31.12.2020	31.12.2019
Standard & Poor's¹		
langfristig	BBB	BBB+
kurzfristig	A-2	A-2
Ausblick	negativ	stabil
Fitch²		
langfristig	BBB	BBB+
kurzfristig	F2	F2
Ausblick	stabil	stabil
Moody's³		
langfristig	Baa2	Baa1
kurzfristig	kein Rating	kein Rating
Ausblick	negativ	negativ

1 Vertragsverhältnis seit 19. Mai 2000.

2 Vertragsverhältnis seit 7. November 2013.

3 Vertragsverhältnis seit 1. Januar 2019.

Forschung und Entwicklung

Zukunftstechnologien zeichnen sich durch das Ausmaß ihrer Vernetzung, der Sicherheit und ihres Komforts aus.

Die Zukunft der Mobilität und anderer Industrien wird vor allem von Softwareinnovationen bestimmt – für mehr Sicherheit, Komfort und ein intuitives Nutzererlebnis. Software leistet einen wesentlichen Beitrag für eine Zukunft ohne Unfälle im Straßenverkehr. Mehr als 90 % der Innovationen im Automobil kommen schon heute aus der Softwareentwicklung. In Industrieanlagen können mit Software ungeplante Ausfallzeiten reduziert und vorausschauende Wartungsintervalle etabliert werden.

Hochleistungsrechner und Cooperation Portal ausgezeichnet

Steigende Funktionsvielfalt und Vernetzung bringen herkömmliche, verteilte Fahrzeugarchitekturen mit 100 und mehr Steuergeräten an die Grenzen. In einer neuen und stärker zentralisierten Architektur ersetzt ein sogenannter Body-High-Performance-Computer (Body-HPC) von Continental bestimmte Steuergeräte und fungiert als zentrales „elektronisches Gehirn“ zur Datenverwaltung im Fahrzeug und darüber hinaus. Zudem dient er als Applikationsserver, der beispielsweise Cybersicherheitsfunktionen oder drahtlose Updates ermöglicht. Das Fahrzeug bleibt aktuell und der Nutzer kann neue Funktionen wie beim Smartphone installieren. Der Body-HPC wird bereits im ID.3 von Volkswagen verwendet. Künftig wird er auch in den weiteren Modellen der ID-Baureihe zum Einsatz kommen.

Obwohl ein HPC von Continental die elektronische Architektur des Fahrzeugs vereinfacht, bleibt dessen Umsetzung eine hochkomplexe Aufgabe. Ein HPC wie im VW ID.3 ist softwareintensiv und erfordert eine flexible Entwicklung über Firmengrenzen hinweg. So stammt allein dessen Software von 19 verschiedenen Unternehmen.

Um eine derart vielschichtige Zusammenarbeit effizient und wirksam zu gestalten, hat Continental das Cooperation Portal entwickelt. Es automatisiert Abläufe, sorgt für bessere Softwarequalität und erhöht die Entwicklungsgeschwindigkeit. Der europäische Kfz-

Zuliefererverband (CLEPA) hat dieses besonders anerkannt und Continental dafür mit dem CLEPA-Innovationspreis 2020 ausgezeichnet.

Digitale Reifenüberwachung in Echtzeit

Continental hat ContiConnect Live, die nächste Generation der digitalen Lösung für die Reifenüberwachung, entwickelt. Sie ergänzt die Systeme ContiPressureCheck zur Überwachung von Reifendruck und -temperatur sowie ContiConnect Yard, die Messstation, die auf dem Betriebsgelände beim Vorbeifahren alle notwendigen Daten erfasst. Mit ContiConnect Live werden die Daten zu Reifendruck und -temperatur mittels einer zentralen Telematikeinheit in Echtzeit in eine Cloud gesendet. Zusätzlich übermittelt die Einheit über GPS den Standort des Fahrzeugs und erfasst die Betriebsstunden der Reifen. Die Daten aus der Cloud sind über ein Webportal abrufbar. Dort werden eine detaillierte Fahrzeugansicht inklusive Alarm-, Druck- und Temperaturhistorie sowie GPS-Daten und Betriebsstunden zur Verfügung gestellt. Sind die Werte nicht ideal, werden Flottenmanager via SMS oder E-Mail informiert, wodurch Reifenpannen minimiert und die Sicherheit der Fahrer und Fahrzeuge erhöht wird.

Flottenmanager haben damit unabhängig vom Standort schneller und komfortabler den Überblick über den Zustand der Fahrzeuge. Durch die Auswertung der Informationen profitiert die Flotte von reduzierten Ausfällen bzw. einer Verlängerung der Betriebszeit und geringeren Wartungskosten. ContiConnect Live ist für alle mit Sensortechnologie ausgestatteten Spezialreifen von Continental verfügbar.

LiDAR-Technologieportfolio erweitert

Continental hat ihr LiDAR-Portfolio durch eine Minderheitsbeteiligung am US-amerikanischen LiDAR-Unternehmen AEye, Inc. ergänzt. Neben Kamera und Radar gehören LiDAR-Sensoren zu den Schlüsseltechnologien für das automatisierte Fahren. Mit LiDAR-Sensoren hat Continental bereits über 20 Jahre Erfahrung. AEye hat eine Fernbereichs-LiDAR-Technologie entwickelt, die einen 1550-Nanometer-Laser mit regelbarer Leistung mit einem patentierten, geregelten mikro-elektromechanischen System (MEMS) als Scanner verbindet.

	2020		2019	
	Mio €	% vom Umsatz	Mio €	% vom Umsatz
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)				
Autonomous Mobility and Safety	1.008,9	13,4	1.048,7	11,2
Vehicle Networking and Information	1.284,7	16,4	1.189,2	12,4
Tires	268,0	2,6	299,4	2,6
ContiTech	149,7	2,7	162,8	2,5
Powertrain	670,5	9,6	664,1	8,5
Konzern	3.381,8	9,0	3.364,2	7,6
Aktivierung von Forschungs- und Entwicklungskosten	173,0		232,4	
in % der Forschungs- und Entwicklungskosten	4,9		6,5	
Abschreibungen auf aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten	197,1		120,4	

Diese Technologie lässt sich über Software konfigurieren und damit auch für nahezu jedes Fahrzeugmodell und jede Anwendung optimieren. Durch seine hohe dynamische räumliche Auflösung mit großer Reichweite eignet sich der LiDAR-Sensor von AEye für Anwendungen in Personen- und Nutzfahrzeugen. Erkannt werden Fahrzeuge in über 300 Meter Entfernung sowie Fußgänger in über 200 Meter Entfernung. Auch kleine, schwach reflektierende Objekte, wie etwa Backsteine, werden auf eine Distanz von 160 Metern erkannt. Continental wird diese LiDAR-Technologie entsprechend den Anforderungen der Automobilindustrie industrialisieren. Eine erste Serienproduktion soll Ende 2024 erfolgen.

Sensorgestützter Inspektionsservice für Fördergurtsysteme

Continental hat eine Servicelösung zur Überwachung von Fördergurtsystemen entwickelt, um Schwachstellen entlang einer Fördergurtstrecke frühzeitig zu identifizieren, bevor der Schadensfall einsetzt und ungeplante sowie kostenintensive Stillstandzeiten die Folge sind. Die neue Lösung ist eine Kombination aus visueller und akustischer Inspektion. Sie ermöglicht eine effiziente datengestützte Planung von Wartungsintervallen, die den konventionellen und zumeist sehr aufwendigen manuellen Prozess durch sensorgestützte Technologien ersetzt. Sie präzisiert die Inspektion, reduzieren den Überprüfungsaufwand und ermöglichen eine vorausschauende Wartung.

Das neue Serviceangebot umfasst eine Hybridlösung, die unterschiedliche Anwendungsfälle und Streckenabschnitte berücksichtigt. Zum einen erfolgt die Inspektion bei offenen Streckenabläufen über den Luftweg durch eine mit einer Kamera ausgestattete Drohne, die die Fördergurtanlage überwacht. Sobald die Drohne die zu prüfende Strecke abgeflogen hat, kehrt sie zu einer autonomen Ladestation zurück, um die gesammelten Daten über ein IoT-Modul (IoT, Internet of Things) in die dafür vorgesehene Cloud zu transferieren. Die Bilddaten werden mittels eines durch Künstliche Intelligenz (KI) gestützten Algorithmus verarbeitet und analysiert.

Zum anderen erfolgt die ständige Wartung in abgeschirmten Streckenbereichen oder Untertage-Anlagen über stationäre Mikrofone, die mögliche Frequenzabweichungen bei den zahlreichen Tragrollen der Anlage erfassen. Auch die akustischen Daten werden in die benannte Cloud hochgeladen, mithilfe von KI verarbeitet und analysiert.

In ersten Feldversuchen wurde die Servicelösung erfolgreich getestet. Im Laufe des Jahres 2021 soll das System einsatzbereit sein.

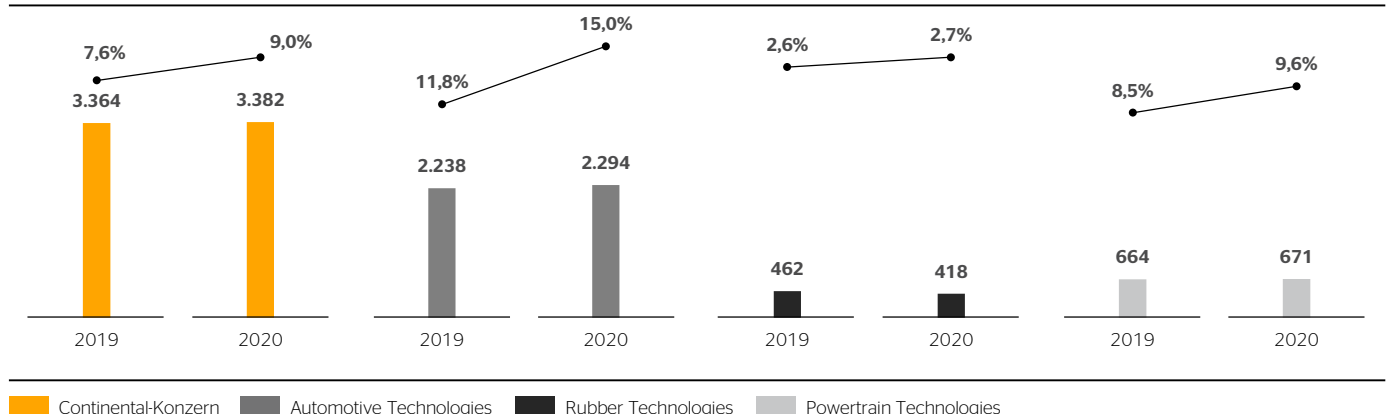
Erste Getriebesteuerung mit Overmolding-Steuerlektronik

Mit einem neuen, weltweit bislang einmaligen Fertigungsverfahren hat Vitesco Technologies ein Getriebesteuergerät entwickelt – die sogenannte Overmolding-Steuerlektronik. Beim klassischen Aufbau eines Steuergeräts befindet sich die Elektronik innerhalb eines Gehäuses. Bei einem Overmolding-Steuergerät hingegen werden die Elektronikkomponenten, die wie sonst auch auf einer Leiterplatte angeordnet sind, komplett in Kunststoff eingebettet. Neue, hochpräzise Spritzgussverfahren sowie besonders widerstandsfähige Kunststoffe ermöglichen diese erstmals in der automobilen Serienproduktion umgesetzte Bauart von Steuergeräten.

Das Overmolding-Herstellungsverfahren bietet mehrere Vorteile: Die extreme Robustheit der Bauteile, denn da die empfindlichen Hightech-Komponenten komplett von Kunststoff umschlossen sind, halten sie auch starken Vibrationen problemlos stand. Darüber hinaus ist ein Overmolding-Bauteil nicht nur leichter als ein vergleichbares Steuergerät in einem konventionellen Gehäuse, sondern auch deutlich flacher. Das neue Getriebesteuergerät ist mit sieben Millimeter Stärke die derzeit flachste Steuerlektronik auf dem Markt. Das Steuergerät, das bislang zum Einsatz kam, war 1,5 Zentimeter stark. Ein weiterer Vorteil ist, dass sich eine Overmolding-Komponente mit deutlich weniger Fertigungsschritten herstellen lässt als ein gehäusebasiertes Steuergerät. Die neue Technologie reduziert damit Komplexität und ist erheblich kostengünstiger.

F&E-Kosten (netto) Mio €

F&E-Quote %



Nachhaltigkeit und zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

Das folgende Kapitel stellt die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung nach §§ 315b und 315c i.V.m. 289b bis 289e HGB für den Continental-Konzern und die Continental AG für das Geschäftsjahr 2020 dar. Der Erklärung wurde ein uneingeschränkter Bestätigungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers erteilt, den Sie auf Seite 60 f. finden.

Hinweise zur Berichterstattung

Zur Aufstellung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung wurde das HGB als Rahmenwerk genutzt. Demnach enthält die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung 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 Erklärung erstreckt sich somit gemäß einer internen Analyse auf die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten wesentlichen Themenfelder. Diese wurden 2020 mit Verabschiedung der neuen Nachhaltigkeitsambition zum Teil umbenannt (vgl. Abschnitt „Nachhaltigkeitsmanagement“). Eine Überleitung zu den neu benannten Themenfeldern ist in der Tabelle enthalten.

Wesentliche Themenfelder der Nachhaltigkeitsberichterstattung ¹	
Vier Fokusfelder der Nachhaltigkeit	› Klimaneutralität (zuvor: Klimaschutz) › Emissionsfreie Mobilität und Industrien (zuvor: saubere Mobilität) › Zirkuläres Wirtschaften › Verantwortungsvolle Wertschöpfungskette (zuvor: nachhaltige Lieferketten)
Acht Fundamente der Nachhaltigkeit	› Gute Arbeitsbedingungen › Saubere und sichere Fabriken › Innovationen und Digitalisierung² › Benchmark für Qualität (zuvor: Produktqualität) › Sichere Mobilität² › Langfristige Wertschöpfung (zuvor: nachhaltige Profitabilität)² › Nachhaltige Managementpraxis (zuvor: Unternehmensführung/Corporate Governance) › Gesellschaftliches Engagement²

1 Das Thema Menschenrechte berichten wir seit 2019 nicht mehr separat, sondern betrachten es gemäß unserem internen Managementansatz integriert. Es fließt in dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung in die Themenfelder „verantwortungsvolle Wertschöpfungskette“ (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 Themenfeld wurde zwar als relevant für die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens identifiziert, jedoch gemäß einer internen Analyse nicht als berichtsrelevant für die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung eingestuft. Es ist somit kein Bestandteil der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung.

Die für die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung erforderlichen Angaben zum Geschäftsmodell finden Sie in den Kapiteln Konzernstruktur und Konzernstrategie auf Seite 44 f. bzw. 47 f.

Die Risikoberichterstattung erfolgt im Risiko- und Chancenbericht auf Seite 99 ff. Darüber hinaus wurden keine zusätzlichen nichtfinanziellen Risiken gemäß §§ 289 Abs. 3 Nr. 3-4 und 315 Abs. 3 HGB identifiziert.

Das Hauptmedium unserer Nachhaltigkeitsberichterstattung stellt der integrierte Nachhaltigkeitsbericht dar. Dieser führt die Informationen aus zusammengefasster nichtfinanzieller Erklärung, 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/downloads abrufbar.

Nachhaltigkeitsmanagement

Nachhaltigkeitsambition von Continental

Im Geschäftsjahr 2020 hat der Vorstand eine neue Nachhaltigkeitsambition verabschiedet, um den Transformationsprozess des Unternehmens im Bereich Nachhaltigkeit voranzutreiben. Für die vier Fokusfelder der Nachhaltigkeit bekennen wir uns zu visionären und starken Ambitionen, die wir spätestens bis 2050 und gemeinsam mit unseren Partnern entlang der Wertschöpfungskette erreichen wollen. Die Ambitionen sind in den folgenden Abschnitten zu den Themenfeldern „Klimaneutralität“, „emissionsfreie Mobilität und Industrien“, „zirkuläres Wirtschaften“ und „verantwortungsvolle Wertschöpfungskette“ dargestellt. Die vollständige Nachhaltigkeitsambition von Continental finden Sie auch unter www.continental-nachhaltigkeit.de/downloads. Die Nachhaltigkeitsambition setzt auf bestehende Programme und Prozesse auf und ergänzt und entwickelt sie sukzessive weiter.

Steuerung von Nachhaltigkeit

Das Vorstandsmitglied für Personal und Nachhaltigkeit fungiert als Chief Sustainability Officer (CSO). Die Unternehmensfunktion Nachhaltigkeit im Ressort des CSO ist für das Nachhaltigkeitsmanagement inklusive Steuerung eines bereichsübergreifenden Komitees verantwortlich. Spezielle Koordinatoren in den Unternehmensbereichen bzw. Geschäftsfeldern ergänzen die Nachhaltigkeitsorganisation. Darüber hinaus existieren in diesen Organisationseinheiten zum Teil eigene bereichsübergreifende Nachhaltigkeitsgremien.

Bereits im Geschäftsjahr 2019 hat Continental eine sogenannte Sustainability Scorecard auf Konzernebene eingeführt, um Fortschritte im Bereich Nachhaltigkeit zu messen. Die Scorecard definiert die derzeitigen wesentlichen Kernleistungsindikatoren für einzelne Nachhaltigkeitsthemenfelder und stellt die formale Grundlage für die Integration von Nachhaltigkeit in weitere Unternehmensprozesse dar. So wurden im Geschäftsjahr 2020 beispielsweise Kernleistungsindikatoren aus dem Bereich Nachhaltigkeit in die langfristigen Vergütungskomponenten (Long Term Incentive Plan, LTI) von Konzernvorstand und weltweiten Führungskräften integriert. Weitere Informationen dazu finden Sie im Vergütungsbericht auf Seite 27 ff. in diesem Geschäftsbericht.

Entwicklung der wesentlichen Nachhaltigkeitsthemenfelder

Klimaneutralität

Unsere Ambition

In unserer Nachhaltigkeitsambition ist festgelegt, dass wir vollständig, d.h. 100 %, klimaneutral entlang unserer gesamten Wertschöpfungskette werden wollen. Dies gilt für Produkte, operative Prozesse und die Lieferkette – spätestens bis 2050 und gemeinsam mit unseren Partnern entlang der Wertschöpfungskette.

Konzept

Die Transformation zur Klimaneutralität soll in vier Schritten und insbesondere durch den Einsatz erneuerbarer Energien, die Entwicklung neuer Technologien und Effizienzsteigerungen erreicht werden:

- › seit 2020: null Emissionen aus dem externen Strombezug in der weltweiten Produktion durch komplette Umstellung auf erneuerbare Energien, u.a. durch spezielle Stromlieferverträge (Power Purchase Agreements) und den Kauf sogenannter Herkunftsnachweise
- › ab 2022: Klimaneutralität des zuordenbaren Geschäfts mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen
- › Konzernziel bis 2040: Klimaneutralität der gesamten eigenen Produktionsprozesse
- › Konzernziel bis 2050: Klimaneutralität der gesamten Wertschöpfungskette

Die Ziele wurden von der Science Based Target initiative (SBTi) validiert. Methodenbedingt wurden hierbei für die Ziele für die Jahre 2040 und 2050 die linearen Ableitungen für 2030 als konform mit dem Pariser Klimaabkommen bestätigt.

Ergebnis des Konzepts

Als Kernleistungsindikator für die Umsetzung unseres Konzepts im Themenfeld „Klimaneutralität“ betrachten wir die eigenen CO₂-Emissionen gemäß Scope 1 und 2 des Greenhouse Gas (GHG) Protocol. 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 eigenen CO₂-Emissionen summierten sich im Geschäftsjahr 2020 auf 0,99 Mio t (Vj. 3,22 Mio t). Die Vorjahreszahl ist aufgrund einer Umstellung der Berechnungsmethodik der Scope-2-Emissionen von standortbasiert auf marktbasiert gemäß GHG Protocol nicht vergleichbar. Im Geschäftsjahr 2020 hat Continental den externen Strombezug an den relevanten Produktions- sowie Forschungs- und Entwicklungsstandorten wie geplant zu 100 % auf erneuerbare Energien umgestellt (Projekt RE100) und in diesem Zuge auch die Berechnungsmethodik angepasst. Das bedeutet, dass für den externen Strombezug an den relevanten Produktions- sowie Forschungs- und Entwicklungsstandorten keine CO₂-Emissionen mehr anfallen. Dieser Effekt führte zu einer Reduktion der eigenen CO₂-Emissionen von insgesamt fast 70 %. Weiterhin trug auch der COVID-19-Pandemie-bedingte Produktionsrückgang im kleineren Umfang zu einer Verringerung der Energieverbräuche und der damit verbundenen CO₂-Emissionen bei.

Kernleistungsindikatoren Klimaneutralität	2020	2019
Direkte CO ₂ -Emissionen (Scope 1) in Mio t CO ₂ ^{1, 2, 3}	0,78	0,84
Indirekte CO ₂ -Emissionen (Scope 2) in Mio t CO ₂ ^{1, 2}	0,21 ⁴	2,38 ⁵
Eigene CO₂-Emissionen gesamt (Scope 1 und 2) in Mio t CO₂^{1, 2}	0,99⁶	3,22⁶

1 Definitionen gemäß GHG Protocol. CO₂-Emissionsfaktoren entsprechen CO₂-Äquivalenten (CO₂e).

2 Abdeckung der relevanten Produktions- sowie Forschungs- und Entwicklungsstandorte.

3 CO₂-Emissionen aus Flottenverbräuchen sind nur teilweise und nicht systematisch enthalten.

4 Berechnung nach der marktbasierten Berechnungsmethode des GHG Protocol. Dort wo keine vertragsspezifischen Emissionsfaktoren vorlagen, wurden die Standard-Emissionsfaktoren von Defra (11/2019) genutzt.

5 Berechnung nach der standortbasierten Berechnungsmethode des GHG Protocol.

6 Daten für 2020 und 2019 aufgrund der Umsetzung des Projekts RE100 und der damit verbundenen Umstellung der Berechnungsmethodik der Scope-2-Emissionen von standortbasiert auf marktbasiert gemäß GHG Protocol nicht vergleichbar.

Weitere Informationen zum Themenfeld „Klimaneutralität“ inklusive der Berichterstattung zu indirekten CO₂-Emissionen entlang der Wertschöpfungskette (Scope 3 des GHG Protocol) finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht unter www.continental-nachhaltigkeit.de/downloads.

Emissionsfreie Mobilität und Industrien

Unsere Ambition

In unserer Nachhaltigkeitsambition ist festgelegt, dass wir eine 100 % emissionsfreie Mobilität und Industrie anstreben – spätestens bis 2050 und gemeinsam mit unseren Partnern entlang der Wertschöpfungskette. Emissionsfrei bezieht sich dabei auf null Emissionen von beispielsweise Treibhausgasen oder Stickoxiden (NO_x). Es bezieht sich nicht auf harmlose Emissionen wie Wasserdampf, ungiftige, biologisch abbaubare Partikelemissionen oder minimale Geräuschemissionen.

Konzept

Die Transformation zu emissionsfreier Mobilität und emissionsfreien Industrien gestaltet Continental mit technologischen Lösungen. Dabei setzen wir sowohl auf Produktneuentwicklungen als auch auf die Weiterentwicklung des bestehenden Produktportfolios. Im Bereich der emissionsfreien Mobilität gehören dazu beispielsweise elektrifizierte Antriebe, Leichtbaulösungen, Lösungen für das automatisierte Fahren, neue Verkehrskonzepte und rollwiderstandsoptimierte Reifen.

Weitere Informationen hierzu finden Sie im Kapitel Konzernstrategie auf Seite 47 f., im Kapitel Forschung und Entwicklung auf Seite 52 f. sowie im Risiko- und Chancenbericht auf Seite 99 ff. in diesem Geschäftsbericht.

Ergebnis des Konzepts

Als Kernleistungsindikator für die Umsetzung unseres Konzepts im Themenfeld „emissionsfreie Mobilität und Industrien“ betrachten wir unser „zuordenbares Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsmissionen“. Der im Geschäftsjahr 2020 neu eingeführte Kernleistungsindikator ist Ausdruck des Paradigmenwechsels von effizienterer Mobilität zu emissionsfreier Mobilität und umfasste 0,83 Mrd € des Konzernumsatzes. Er bezieht sich auf das Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen, das beispielsweise über

den Fahrzeughersteller, die Fahrzeugplattform oder die Produktspezifikation eindeutig zugeordnet werden kann. Darüber hinaus gibt es Geschäftsaktivitäten, die nicht eindeutig emissionsfreien Fahrzeugen zugeordnet werden können und daher nicht berichtet werden. Dies umfasst derzeit beispielsweise im wesentlichen Umfang das Ersatzmarktgeschäft. Der neue Kernleistungsindikator löst den vorherigen Kernleistungsindikator „Anteil von Produkten, die nachweislich zu Energieeffizienz oder zur Reduktion von Schadstoff- oder Kohlendioxidemissionen beitragen“ ab.

Kernleistungsindikator emissionsfreie Mobilität und Industrien

	2020	2019
Zuordenbares Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen in Mrd € ^{1, 2}	0,83	n.a.

1 Definition: Das zuordenbare Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen misst sowohl das reine Geschäft als auch das anteilige Geschäft, z.B. im Falle von kombinierten Fahrzeugplattformen. Die Zahl enthält das gesamte Geschäft mit Produkten für Fahrzeuge, die Güter und Menschen transportieren.

2 Zur Berechnung wurde auch auf externe Datenquellen und interne Planungsdaten zurückgegriffen. Im Geschäft der Reifen-Handelsorganisation (z. B. Vergölst) und mit Autohändlern findet keine Zuordnung auf Einzelkundenebene statt.

Weitere Informationen zum Themenfeld „emissionsfreie Mobilität und Industrien“ finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht unter www.continental-nachhaltigkeit.de/downloads.

Zirkuläres Wirtschaften

Unsere Ambition

In unserer Nachhaltigkeitsambition ist festgelegt, dass wir vollständig, d. h. 100 %, geschlossene Ressourcen- und Produktkreisläufe anstreben – spätestens bis 2050 und gemeinsam mit unseren Partnern entlang der Wertschöpfungskette.

Konzept

Die Transformation zu zirkulärem Wirtschaften gehen wir mit verschiedenen Initiativen und Projekten bei Continental an, die auf unterschiedlichen Ebenen im Konzern gesteuert werden. Beispielhaft zu nennen sind der Einsatz von Rezyklaten, die Runderneuerung von Reifen, die Plastikreduktion sowie das betriebliche Abfallmanagement.

Für das betriebliche Abfallmanagement haben wir uns folgendes Ziel gesetzt:

- Konzernziel bis Ende 2030: Erhöhung der Abfallverwertungsquote auf 95 %. Die Abfallverwertungsquote misst den Anteil des Abfalls, der einem Recycling oder der stofflichen, thermischen oder sonstigen Verwertung zugeführt wurde.

Ergebnisse des Konzepts

Als Kernleistungsindikator für das zirkuläre Wirtschaften betrachten wir derzeit die Abfallverwertungsquote. Diese lag im Geschäftsjahr 2020 bei 81 % (Vj. 80 %) und damit auf dem Niveau des Vorjahres.

Eine eigens konzipierte konzernweite Bewusstseins- und Mitmachkampagne zum Thema Ressourcenschonung und Abfallvermeidung, die Anfang des Geschäftsjahres 2020 wie geplant gestartet wurde, musste nach kurzer Zeit aufgrund der COVID-19-Pandemie ausgesetzt werden.

Kernleistungsindikator zirkuläres Wirtschaften

	2020	2019
Abfallverwertungsquote in % ^{1, 2}	81	80

1 Definition: Anteil des Abfalls, der einem Recycling oder der stofflichen, thermischen oder sonstigen Verwertung zugeführt wurde.

2 Abdeckung der relevanten Produktions- sowie Forschungs- und Entwicklungsstandorte.

Weitere Informationen zum Themenfeld „zirkuläres Wirtschaften“ finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht unter www.continental-nachhaltigkeit.de/downloads.

Verantwortungsvolle Wertschöpfungskette

Unsere Ambition

In unserer Nachhaltigkeitsambition ist festgelegt, dass wir vollständig, d. h. zu 100 %, verantwortungsvolle Geschäftspartnerschaften und Beschaffung (Sourcing) anstreben – spätestens bis 2050 und gemeinsam mit unseren Partnern entlang der Wertschöpfungskette.

Konzept

Unser Verständnis einer verantwortungsvollen Wertschöpfungskette bezieht sich sowohl auf unsere Lieferkette und unsere Kundenbeziehungen als auch auf unsere eigenen Standorte.

Die Transformation zu einer vollständig und durchgängig verantwortungsvollen Wertschöpfungskette beginnt mit konkreten Anforderungen, die wir bereits heute an unsere direkten Lieferanten stellen. In unserem Verhaltenskodex für Geschäftspartner und ergänzend in unserer Einkaufspolitik für nachhaltigen Naturkautschuk definieren wir die grundsätzlichen Anforderungen an unsere Lieferanten einschließlich deren Lieferanten, u. a. in Bezug auf Menschenrechte, Arbeitsbedingungen, Umweltschutz und Korruptionsbekämpfung. Verstöße gegen unsere Regeln können jederzeit auch über die weltweit rund um die Uhr erreichbare Compliance- & Antikorruptions-Hotline gemeldet werden. Bei erkannten Verstößen gegen unsere verbindlichen Regeln fordern wir Verbesserungsmaßnahmen ein und behalten uns vor, die Geschäftsbeziehung zu beenden. Unsere Lieferanten bewerten wir mithilfe von Selbstauskünften über die für unsere Industrien anerkannten Nachhaltigkeitsplattformen EcoVadis und NQC. Zudem überprüfen wir potenzielle neue Lieferanten bereits vor Aufnahme einer Geschäftsbeziehung mittels einer Selbstauskunft und durch Audits vor Ort, die auch Nachhaltigkeitsthemen beinhalten können (z. B. zu Brandschutz und Arbeitssicherheit).

Die verantwortungsvolle Beschaffung wird von den jeweiligen Einkaufsorganisationen verantwortet, die bei Continental nach Geschäftsfeldern und Produktgruppen mit Teams in den verschiedenen Ländern aufgebaut sind. Im Geschäftsjahr 2020 wurde ein übergreifendes Einkaufsnetzwerk (Corporate Purchasing Network) etabliert, das sich regelmäßig auch mit Themen einer verantwortungsvollen Beschaffung auseinandersetzt.

Die Transformation zu einer vollständig und durchgängig verantwortungsvollen Wertschöpfungskette mit Blick auf unsere eigenen Standorte beschreiben wir insbesondere in den folgenden Abschnitten zu guten Arbeitsbedingungen sowie sauberen und sicheren Fabriken.

Unseren Ansatz entwickeln wir im Dialog mit externen Stakeholdern kontinuierlich weiter und unterstützen die Entwicklung von branchenweiten Standards u. a. über unsere aktive Teilnahme am Branchendialog der deutschen Bundesregierung zu Menschenrechten in der Automobilindustrie sowie an der Global Platform for Sustainable Natural Rubber (GPSNR).

Ergebnisse des Konzepts

Im Geschäftsjahr 2020 haben wir unsere Beschaffungsprozesse hinsichtlich der Managementkapazitäten zur Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfalt bewertet und daraus gemeinsam im übergreifenden Einkaufsnetzwerk notwendige Maßnahmen abgeleitet. Die Bewertung erfolgte auf Basis eines anerkannten externen Instruments zur Selbsteinschätzung des Deutschen Global Compact Netzwerks.

Im priorisierten Handlungsfeld zur Beschaffung von nachhaltigem Naturkautschuk wurden die pilotierten Ansätze zur Rückverfolgbarkeit im Rahmen des Projekts „Rubberway“ sowie der Kooperation mit der GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit) in Indonesien weiter ausgebaut. Mit Blick auf weitere kritische Rohmaterialien in unserer Lieferkette haben wir zudem spezifisch für das Thema Konfliktmineralien sowie Kobalt das Management und Reporting neu organisiert und Prozesse, Rollen und Verantwortlichkeiten fest im Unternehmen verankert.

Als Kernleistungsindikator für die Umsetzung unseres Konzepts im Themenfeld „verantwortungsvolle Wertschöpfungskette“ dient derzeit die Gesamtzahl der vorliegenden, gültigen Lieferanten-Selbstauskünfte über die beiden Nachhaltigkeitsplattformen EcoVadis und NQC. Zum 31. Dezember 2020 lagen uns 696 (Vj. 670) gültige Selbstauskünfte vor. Dies entspricht einer Erfüllungsquote von 59 % (Vj. 57 %) der für diesen Prozess ausgewählten Lieferanten.

Kernleistungsindikator verantwortungsvolle Wertschöpfungskette

	2020	2019
Anzahl der vorliegenden, gültigen Lieferanten-Selbstauskünfte (zum 31.12.) ¹	696	670 ²

¹ Basierend auf den Lieferanten-Selbstauskünften über die Nachhaltigkeitsplattformen EcoVadis und NQC. Im Geschäftsjahr 2020 ist eine Anpassung der Definition bezüglich der Gültigkeit der Lieferanten-Selbstauskünfte seitens Continental erfolgt. Diese beträgt plattformunabhängig einheitlich zwei Jahre.

² Daten für 2020 und 2019 aufgrund der Umstellung der Definition nur eingeschränkt vergleichbar.

Weitere Informationen zum Thema verantwortungsvolle Wertschöpfungskette finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht unter www.continental-nachhaltigkeit.de/downloads.

Gute Arbeitsbedingungen

Unsere Ambition

In unserer Nachhaltigkeitsambition ist festgelegt, dass wir inspirierende, gesunde und faire Arbeitsbedingungen bieten.

Konzept

Im Verhaltenskodex des Continental-Konzerns sind die Eckpunkte für gute Arbeitsbedingungen als Grundlage unserer weltweiten Zusammenarbeit inklusive Menschenrechten und fairer Arbeitsbedingungen geregelt. Mitarbeiter werden regelmäßig zum Verhaltenskodex geschult.

Um unseren zukünftigen quantitativen und qualitativen Personalbedarf decken zu können, verfolgen wir die Vision, einer der attraktivsten und fortschrittlichsten Arbeitgeber zu sein. Die strategischen Ziele der Personalarbeit sind daher 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 passgenaue 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 die Flexibilisierung von Arbeitszeiten zu den wichtigsten Handlungsfeldern der strategischen Personalarbeit.

Im Zuge des Strukturprogramms „Transformation 2019–2029“ werden nach erster Analyse in den kommenden zehn Jahren weltweit voraussichtlich bis zu 30.000 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.

Verantwortlich für die Umsetzung der Projekte sind die Personalfunktionen auf Unternehmensbereichs- und Geschäftsfeldebene, die in einem weltweiten Netzwerk zusammenarbeiten. Teil dieser Organisation ist auch ein spezielles Netzwerk von Länderkoordinatoren für Arbeitsbeziehungen.

Ergebnisse des Konzepts

Mit der Einführung mobiler Arbeit bereits im Geschäftsjahr 2016 haben wir eine zentrale Voraussetzung dafür geschaffen, den mit der COVID-19-Pandemie verbundenen Herausforderungen im Geschäftsjahr 2020 erfolgreich zu begegnen und die Arbeit von zu Hause zu ermöglichen.

Als Kernleistungsindikator für die Umsetzung unseres Konzepts im Themenfeld „gute Arbeitsbedingungen“ ziehen wir den Index der Kategorie „Nachhaltiges Engagement“ aus unserer jährlichen Mitarbeiterbefragung OUR BASICS Live heran. Der Index misst die Zustimmung der Mitarbeiter beispielsweise zu der Frage, ob sie persönlich hinter den Unternehmenswerten stehen oder ob sie stolz darauf sind, für Continental zu arbeiten. Im Geschäftsjahr 2020 erreichte der Index „Nachhaltiges Engagement“ 82 % (Vj. 81 %) und lag damit auf dem Niveau des Vorjahres. Weitere Kernleistungsindikatoren stellen die Krankheitsrate und die Rate für die ungesteuerte Fluktuation dar. Die Krankheitsrate misst die krankheitsbedingte Abwesenheit im Verhältnis zur vertraglich vereinbarten Arbeitszeit und die Rate für die ungesteuerte Fluktuation misst den freiwilligen Austritt von Mitarbeitern aus dem Unternehmen im Verhältnis zur durchschnittlichen Anzahl der Mitarbeiter. Die Krankheitsrate lag mit 3,5 % (Vj. 3,4 %) im Geschäftsjahr 2020 leicht über dem Niveau des Vorjahres. Die Rate für die ungesteuerte Fluktuation lag mit 4,6 % unter dem Vorjahresniveau (Vj. 6,0 %). Der Rückgang betrifft alle Regionen.

Angaben zu den Personalaufwendungen im Geschäftsjahr 2020, d. h. zu Löhnen und Gehältern, sozialen Abgaben und Aufwendungen für die Altersversorgung, finden Sie im Anhang zum Konzernabschluss in Kapitel 9. Die Leistungen an Arbeitnehmer, wie z. B. Pensionen, Versorgungsleistungen und langfristige Bonuszahlungen, finden Sie im Anhang des Konzernabschlusses in Kapitel 28 aufgeschlüsselt.

Kernleistungsindikatoren gute Arbeitsbedingungen	2020	2019
OUR BASICS Live Index "Nachhaltiges Engagement" in %	82	81
Krankheitsrate in % ^{1, 2}	3,5	3,4
Rate ungesteuerte Fluktuation in % ^{2, 3, 4}	4,6	6,0

1 Definition: krankheitsbedingte Abwesenheit im Verhältnis zur vertraglich vereinbarten Arbeitszeit.

2 Ohne Leiharbeiter (d. h. nur Stammbeslegschaft).

3 Definition: freiwilliger Austritt von Mitarbeitern aus dem Unternehmen im Verhältnis zu durchschnittlicher Anzahl der Mitarbeiter.

4 Im Geschäftsjahr 2020 fand eine Umbenennung des Kernleistungsindikators statt. Zuvor hieß der Indikator „ungesteuerte Fluktuation“.

Weitere Informationen zum Themenfeld „gute Arbeitsbedingungen“ finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht unter www.continental-nachhaltigkeit.de/downloads.

Saubere und sichere Fabriken

Unsere Ambition

In unserer Nachhaltigkeitsambition ist festgelegt, dass wir unsere Geschäftsprozesse auf sichere und verantwortungsvolle Weise auf der Grundlage eines systematischen Managements und des Schutzes von Mensch und Umwelt betreiben.

Konzept

Unsere Unternehmenspolitik für Umwelt-, Arbeits- und Gesundheitsschutz (Environment, Safety and Health, ESH) definiert die konzernweiten Leitlinien für saubere und sichere Fabriken. Daraus abgeleitet werden konzernweite ESH-Ziele verfolgt: Alle Personen in unserem Unternehmen sollen vor Unfällen und arbeitsbedingten Erkrankungen geschützt und die Gesundheit aktiv gefördert werden. CO₂-Emissionen, Energieeinsatz, Wasserverbrauch und Abfallaufkommen an den Standorten sollen gesenkt sowie die Abfallverwertungsquote und Energieeffizienz an den Standorten gesteigert werden.

Mit lokalen Managementsystemen wird die Umsetzung dieser Konzernziele vorangetrieben. Die konkreten organisatorischen und technischen Vorgaben für lokale Managementsysteme sind in den jeweiligen ESH-Managementhandbüchern enthalten.

Verantwortlich für das strategische, konzernweite ESH-Management sind die beiden Unternehmensfunktionen Umwelt sowie Arbeitssicherheit und Gesundheit, die durch entsprechende ESH-Funktionen in den einzelnen Geschäftsfeldern ergänzt werden. Der operative Umwelt-, Arbeits- und Gesundheitsschutz vor Ort liegt in der Verantwortung der Standortleitungen und wird jeweils durch lokale ESH-Manager koordiniert.

Ergebnisse des Konzepts

Als Kernleistungsindikator für die Umsetzung unseres Konzepts im Themenfeld „saubere und sichere Fabriken“ dient der konzernweite Abdeckungsgrad unserer Mitarbeiter durch zertifizierte lokale Managementsysteme im Bereich Umwelt, Energie und Arbeitssicherheit. So deckten zertifizierte Managementsysteme zum 31. Dezember 2020 einen Großteil unserer konzernweiten Mitarbeiter ab. Die Zertifizierungen für das Umweltschutzmanagementsystem erreichten einen Abdeckungsgrad von 82 % der Mitarbeiter (Vj. 82 %), das Energiemanagementsystem 51 % der Mitarbeiter (Vj. 49 %) und das Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagementsystem 69 % der Mitarbeiter (Vj. 69 %). Auch die Unfallrate, d. h. die Anzahl der Unfälle pro eine Million Arbeitsstunden, dient als Kernleistungsindikator im Themenfeld „saubere und sichere Fabriken“. Die Unfallrate verbesserte sich im Geschäftsjahr 2020 auf 2,9 Unfälle pro eine Million Arbeitsstunden (Vj. 3,0 Unfälle pro eine Million Arbeitsstunden).

Zur Bewältigung der COVID-19-Pandemie wurden im Geschäftsjahr 2020 die bestehenden konzernweiten Bereitschaftspläne für eine Pandemie („Pandemieplan“/„Pandemic Preparedness Plan“) aktiviert, die einen Beitrag zu einer Pandemie-sicheren Produktion geleistet haben. Auf Unternehmensebene wurde eine Krisenorganisation unter Leitung der Unternehmensfunktion Konzernsicherheit eingerichtet, die die relevanten Unternehmensfunktionen einbindet. Auf Länderebene wurden regionale Krisenstäbe etabliert. Zusätzlich haben wir für unsere Mitarbeiter und deren Angehörige medizinische Beratungsangebote und Programme für die mentale Gesundheit geschaffen, wie z. B. eine weltweite Hotline. Eine weitere Maßnahme war der Aufbau von drei Produktionslinien zur Herstellung von chirurgischen Masken.

Kernleistungsindikatoren saubere und sichere Fabriken	2020	2019
Zertifizierungen für Umweltschutzmanagementsysteme (ISO 14001)		
Abdeckungsgrad Mitarbeiter (zum 31.12.) in %	82	82
Zertifizierungen für Energiemanagementsysteme (ISO 50001)		
Abdeckungsgrad Mitarbeiter (zum 31.12.) in %	51	49
Zertifizierungen für Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagementsysteme (ISO 45001 oder vergleichbar)		
Abdeckungsgrad Mitarbeiter (zum 31.12.) in %	69	69
Unfallrate (Anzahl der Unfälle pro 1 Mio Arbeitsstunden) ^{1, 2}	2,9	3,0 ³

1 Definition: Anzahl der Unfälle während der Arbeitszeit pro eine Million bezahlte Arbeitsstunden. Gezählt ab mehr als einem Ausfalltag, d. h. mit mindestens einem Ausfalltag über den Tag des Unfalls hinaus.

2 Ohne Leiharbeiter (d. h. nur Stammbeslegschaft), ohne Wegeunfälle.

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

Weitere Informationen zum Themenfeld „saubere und sichere Fabriken“ finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht unter www.continental-nachhaltigkeit.de/downloads.

Benchmark für Qualität

Unsere Ambition

In unserer Nachhaltigkeitsambition ist festgelegt, dass wir von unseren Kunden und der Gesellschaft als Benchmark für Qualität anerkannt werden, indem wir sichere und nachhaltige Produkte gewährleisten.

Konzept

Entscheidend für die Erreichung der Qualitätsführerschaft ist eine qualitätsorientierte Unternehmenskultur. Unsere Qualitätspolitik legt die Leitlinien für die Produkt- und Prozessqualität bei Continental fest. Produktrückrufe, Produkthaftungen und Verfahren infolge von Qualitätsmängeln stellen ein unternehmerisches Risiko dar. Dies wollen wir wegen der daraus resultierenden Umsatzeinbußen, Kosten und einem Verlust an Kunden- und Marktakzeptanz vermeiden. Die ausführliche Berichterstattung dazu finden Sie im Risiko- und Chancenbericht auf Seite 99 ff.

Mit lokalen Managementsystemen vor Ort wird die Umsetzung dieser Konzernziele unterstützt. Die konkreten organisatorischen und technischen Vorgaben für lokale Managementsysteme sind in den jeweiligen Qualitätsmanagementhandbüchern enthalten.

Verantwortlich für das strategische, konzernweite Qualitätsmanagement sind die Unternehmensfunktion „Ganzheitliches Qualitätsmanagement“ (Total Quality Management, TQM) sowie Qualitätsfunktionen auf verschiedenen Ebenen im Konzern, die in einem weltweiten Netzwerk zusammenarbeiten.

Ergebnisse des Konzepts

Als Kernleistungsindikator für die Umsetzung unseres Konzepts im Themenfeld „Benchmark für Qualität“ dient der konzernweite Abdeckungsgrad unserer Mitarbeiter durch zertifizierte lokale Qualitätsmanagementsysteme. Zertifizierte Qualitätsmanagementsysteme deckten zum 31. Dezember 2020 einen Großteil unserer konzernweiten Mitarbeiter, nämlich 91 %, ab (Vj. 86 %). Des Weiteren stellt die Anzahl der neuen Feldqualitätsergebnisse einen Kernleistungsindikator im Themenfeld „Benchmark für Qualität“ dar, den wir 2020 neu definiert haben und erstmals extern berichten. Ein Feldqualitätsergebnis ist eine risikominimierende Maßnahme für ein von Continental hergestelltes und/oder verkauftes Produkt aufgrund eines sicherheitsrelevanten Defekts und/oder der Nichteinhaltung von Regularien, die seitens Continental, eines Kunden und/oder einer Behörde initiiert wurde. Zum 31. Dezember 2020 wurden 18 neue Feldqualitätsergebnisse ermittelt.

Angaben zum Umfang von Gewährleistungs- und Produkthaftungsansprüchen im Geschäftsjahr 2020 finden Sie im Anhang des Konzernabschlusses in Kapitel 36 (Rechtsstreitigkeiten und Schadensersatzansprüche) auf Seite 209 f.

Kernleistungsindikatoren Benchmark für Qualität

	2020	2019
Zertifizierungen für Qualitätsmanagementsysteme (ISO 9001 oder vergleichbar)		
Abdeckungsgrad Mitarbeiter (zum 31.12.) in %	91	86
Neue Feldqualitätsergebnisse (zum 31.12.) ¹	18	n.a.

¹ Definition: Ein Feldqualitätsergebnis ist eine risikominimierende Maßnahme für ein von Continental hergestelltes und/oder verkauftes Produkt aufgrund eines sicherheitsrelevanten Defekts und/oder der Nichteinhaltung von Regularien, die seitens Continental, eines Kunden und/oder einer Behörde initiiert wurde.

Weitere Informationen zum Themenfeld „Benchmark für Qualität“ finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht unter www.continental-nachhaltigkeit.de/downloads.

Nachhaltige Managementpraxis

Unsere Ambition

In unserer Nachhaltigkeitsambition ist festgelegt, dass wir effektive Managementprozesse, faire Geschäftspraktiken und eine verantwortungsvolle Unternehmensführung umsetzen, die unterschiedliche Perspektiven ausgewogen einbezieht.

Konzept

Die Corporate-Governance-Grundsätze der Continental AG dienen der Verwirklichung einer verantwortlichen, auf Wertschaffung ausgerichteten Leitung der Gesellschaft und des Continental-Konzerns.

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 konzernweiten Compliance-Handbuch geregelt. Continental verfügt über ein Compliance-Managementsystem, das auf einer umfassenden Analyse potenzieller Compliance-Risiken für die Kernbereiche Kartellrecht und Korruptionsprävention basiert.

Weiterhin wollen wir die Mitarbeitervielfalt (Diversity), unter der wir Internationalität, Geschlechterbalance, unterschiedliche Erfahrungen und Altersgenerationen verstehen, fördern. Wir haben uns das konzernweite Ziel gesetzt, den Anteil weiblicher Führungskräfte auf dem Executive- und Senior-Executive-Level zu erhöhen. Dies wollen wir insbesondere durch das Vorantreiben des Kulturwandels in der Organisation, durch die Erweiterung der Frauennetzwerke und die Durchführung von Diversity-Workshops und spezifischen Events erreichen:

- > Konzernziel bis 2020: Anteil weiblicher Führungskräfte auf dem Executive- und Senior-Executive-Level von 16 %
- > Konzernziel bis 2025: Anteil weiblicher Führungskräfte auf dem Executive- und Senior-Executive-Level von 25 %

Weitere Informationen zum Themenfeld „nachhaltige Managementpraxis“ finden Sie im Corporate-Governance-Bericht auf Seite 12 ff. in diesem Geschäftsbericht. Weitere Informationen zum Thema Compliance finden Sie in unserem ausführlichen Compliance-Bericht auf Seite 22 sowie im Risiko- und Chancenbericht auf Seite 99 ff. in diesem Geschäftsbericht. Weitere Informationen zu unserem Diversity-Konzept finden Sie im Corporate-Governance-Bericht auf Seite 21 ff. in diesem Geschäftsbericht.

Ergebnisse des Konzepts

Die Konzeption, Implementierung und Wirksamkeit des Compliance-Managementsystems wurden im Geschäftsjahr 2016 gemäß IDW PS 980 von einem Wirtschaftsprüfer bestätigt.

Ein Kernleistungsindikator für die Umsetzung unseres Konzepts im Themenfeld „nachhaltige Managementpraxis“ ist die Geschlechtervielfalt, die den Anteil weiblicher Führungskräfte auf dem Executive- und Senior-Executive-Level misst. Zum 31. Dezember 2020 steigerte Continental den Anteil weiblicher Führungskräfte auf dem Executive- und Senior-Executive-Level auf 16,1 % (Vj. 15,8 %) und konnte somit das Konzernziel von 16 % für das Geschäftsjahr 2020 erreichen.

Kernleistungsindikator nachhaltige Managementpraxis	2020	2019
Geschlechtervielfalt – Anteil weiblicher Executives und Senior Executives (zum 31.12.) in % ¹	16,1	15,8

¹ Im Geschäftsjahr 2020 fand eine Umbenennung des Kernleistungsindikators statt. Zuvor hieß der Indikator „Anteil Frauen in Führungspositionen“.

Weitere Informationen zum Themenfeld „nachhaltige Managementpraxis“ finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht unter www.continental-nachhaltigkeit.de/downloads.

Informationen zur Entwicklung weiterer wesentlicher Nachhaltigkeitsthemenfelder

Informationen zur Entwicklung von Themenfeldern, die zwar als relevant für die nachhaltige Entwicklung des Unternehmens identifiziert wurden, jedoch gemäß einer internen Analyse nicht als berichtsrelevant für die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung eingestuft wurden, sind wie folgt zu finden:

- > Themenfeld „Innovationen und Digitalisierung“: Kapitel Forschung und Entwicklung auf Seite 52 f. in diesem Geschäftsbericht und gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht
- > Themenfeld „sichere Mobilität“: Kapitel Forschung und Entwicklung auf Seite 52 f. in diesem Geschäftsbericht und gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht
- > Themenfeld „langfristige Wertschöpfung“: Kapitel Unternehmenssteuerung auf Seite 49 f. in diesem Geschäftsbericht und gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht
- > Themenfeld „gesellschaftliches Engagement“: im integrierten Nachhaltigkeitsbericht

Den integrierten Nachhaltigkeitsbericht finden Sie im Internet unter www.continental-nachhaltigkeit.de/downloads.

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

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

An den Aufsichtsrat der Continental Aktiengesellschaft, Hannover

Wir haben die für die Continental Aktiengesellschaft, Hannover (im Folgenden „Continental“ oder „Gesellschaft“), und für den Konzern zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung im Konzernlagebericht im Kapitel „Nachhaltigkeit und zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“ sowie die als Bestandteil qualifizierten Abschnitte „Konzernstruktur“, „Konzernstrategie“ und „Risiko- und Chancenbericht“ im Konzernlagebericht (im Folgenden „zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung“) nach §§ 315b, 315c HGB i. V. m. §§ 289b bis 289e HGB für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020 einer Prüfung zur Erlangung hinreichender Sicherheit unterzogen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

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

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung der zusammengefassten nichtfinanziellen 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 zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

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

Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised) „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“, herausgegeben vom IAASB, als Reasonable Assurance Engagement durchgeführt. Danach haben wir die Berufspflichten einzuhalten und den Auftrag unter Beachtung des Grundsatzes der Wesentlichkeit so zu planen und durchzuführen, dass wir unser Prüfungsurteil mit hinreichender Sicherheit abgeben können. Die Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung umfasst die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungsnachweise für die in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung enthaltenen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unseres Auftrags 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 von Continental zu erlangen
- › Eine Risikoeinschätzung, einschließlich einer Medienanalyse, zu relevanten Informationen über die Nachhaltigkeitsleistung von Continental in der Berichtsperiode
- › Beurteilung der Eignung der intern entwickelten Definitionen
- › Einschätzung der Konzeption und der Implementierung von Systemen und Prozessen für die Ermittlung, Verarbeitung und Überwachung von Angaben, einschließlich der Konsolidierung der Daten, zu Umwelt-, Arbeitnehmer- und Sozialbelangen, Achtung der Menschenrechte und Bekämpfung von Korruption und Bestechung
- › Befragungen von Mitarbeitern auf Konzernebene, die für die Ermittlung der Angaben zu Konzepten, Due-Diligence-Prozessen, Ergebnissen und Risiken, 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 Geschäftsfeldebene
- › 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 der quantitativen 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 Kaluga in Russland, Puchov in der Slowakei, Changchun in China, Weißbach und Waltershausen in Deutschland
- › Einschätzung der Gesamtdarstellung der Angaben

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise hinreichend und angemessen sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Sicherung der Unabhängigkeit und Qualität des Wirtschaftsprüfers

Bei der Durchführung des Auftrags haben wir die Anforderungen an Unabhängigkeit und Qualitätssicherung aus den nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen, insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer sowie des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1), beachtet.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung ist die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung der Continental Aktiengesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den §§ 315b, 315c HGB 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 vom 1. Januar 2017 (<https://www.kpmg.de/bescheinigungen/lib/aab.pdf>) zugrunde. Durch Kenntnisnahme und Nutzung der in diesem Vermerk enthaltenen Informationen bestätigt jeder Empfänger, die dort getroffenen Regelungen (einschließlich der Haftungsregelung unter Nr. 9 der Allgemeinen Auftragsbedingungen) zur Kenntnis genommen zu haben, und erkennt deren Geltung im Verhältnis zu uns an.

München, 2. März 2021

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hell

ppa. Mathias

Wirtschaftsbericht

Rahmenbedingungen

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Infolge der COVID-19-Pandemie und der Eindämmungsmaßnahmen der jeweiligen Regierungen schrumpfte die Weltwirtschaft im Geschäftsjahr 2020 gemäß dem World Economic Outlook Update (WEO Update) des Internationalen Währungsfonds (IWF) von Januar 2021 um 3,5 %. Die ursprüngliche IWF-Prognose eines Wachstums von 3,2 % von Januar 2020 wurde damit deutlich verfehlt.

Im Euroraum sank das Bruttoinlandsprodukt (BIP) 2020 gemäß der Statistikbehörde Eurostat um 6,8 %. Von den großen Volkswirtschaften des Euroraums wiesen Frankreich, Italien und Spanien besonders hohe BIP-Rückgänge von 8 % bis 11 % gegenüber dem Vorjahr aus. In Deutschland verminderte sich gemäß Statistischem Bundesamt das BIP im Vergleich zu 2019 um 5,0 %. Auch Länder außerhalb des Euroraums verzeichneten 2020 eine rückläufige Wirtschaftsleistung. Für das Vereinigte Königreich und Russland schätzte der IWF den Rückgang des BIP auf 10,0 % bzw. 3,6 %.

In Nordamerika mussten im Jahr 2020 die USA infolge der Pandemie gemäß dem Bureau of Economic Analysis einen BIP-Rückgang um 3,5 % hinnehmen. Kanada und Mexiko waren gemäß IWF mit BIP-Rückgängen von 5,5 % bzw. 8,5 % deutlich stärker betroffen.

Andere amerikanische Länder mussten 2020 Pandemie-bedingt ebenfalls wirtschaftliche Einbußen verkraften. Für Brasilien beispielsweise wies der IWF einen BIP-Rückgang um 4,5 % aus.

Auch die asiatischen Länder verzeichneten im Berichtsjahr gemäß IWF zumeist negative Wachstumsraten ihrer Wirtschaft. So sank 2020 das BIP der ASEAN-Staaten um 3,7 %. Einen deutlichen BIP-Rückgang um 5,1 % ermittelte der IWF für Japan. Die indische

Wirtschaft soll gemäß IWF um 8,0 % geschrumpft sein. Dagegen erreichte China 2020 laut IWF einen BIP-Zuwachs von 2,3 %. Der Einbruch der Wirtschaft im ersten Quartal 2020 wurde hier durch kräftiges Wachstum in den Folgequartalen überkompensiert.

Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen und Absatzregionen

Für Continental ist das weltweite Zuliefergeschäft mit den Herstellern von Pkw und Nutzfahrzeugen das wichtigste Marktsegment. Der entsprechende Umsatzanteil belief sich im Geschäftsjahr 2020 auf 69 %.

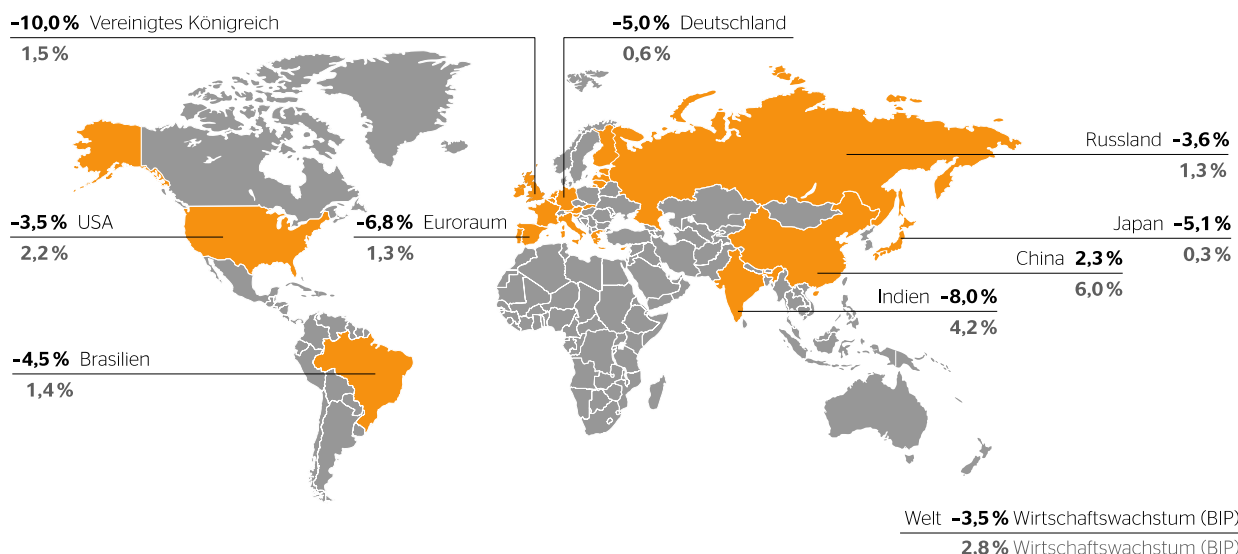
Das zweitgrößte Marktsegment für Continental ist das weltweite Ersatzreifengeschäft für Pkw und Nutzfahrzeuge. Wegen des deutlich höheren Anteils von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen < 6 t an der Fahrzeugproduktion und dem Ersatzreifengeschäft ist ihre Entwicklung von besonderer Bedeutung für unseren wirtschaftlichen Erfolg.

Die größte Absatzregion von Continental ist weiterhin Europa mit einem Umsatzanteil von 48 % im Berichtsjahr, gefolgt von Nordamerika mit 25 % und Asien mit 24 %.

Entwicklung der Pkw-Neuzulassungen

Infolge der COVID-19-Pandemie und der Eindämmungsbemühungen der einzelnen Staaten brach die Pkw-Nachfrage in allen Regionen der Welt vorübergehend stark ein. Im zeitlichen Verlauf der Pandemie war zunächst China am stärksten betroffen. Hier hatte die chinesische Regierung bereits Ende Januar 2020 umfangreiche Eindämmungsmaßnahmen in Kraft gesetzt. Nach deren Lockerung

Wirtschaftswachstum 2020 im Vergleich zu 2019 (für ausgewählte Länder und die Welt)



zeigte sich eine rasche Erholung der Nachfrage. Der Verband der Automobilindustrie (VDA) geht laut vorläufiger Daten für 2020 von einem Rückgang der Pkw-Neuzulassungen in China um 6 % aus.

In vielen anderen Ländern führten im Berichtsjahr die Eindämmungsmaßnahmen der Regierungen ebenfalls zu deutlichen Einbrüchen der jeweiligen Pkw-Nachfrage. Im europäischen Pkw-Markt (EU27, EFTA und Vereinigtes Königreich) sank nach vorläufigen Daten des VDA der Absatz 2020 um 24 %. Deutliche Absatzrückgänge zeigten im Berichtszeitraum gemäß VDA z.B. auch Brasilien (27 %), die USA (15 %), Japan (11 %) und Russland (9 %). Weltweit sanken im Berichtsjahr die Pkw-Neuzulassungen nach vorläufigen Daten um 14 %.

Entwicklung der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

Die niedrigere Pkw-Nachfrage und die vorübergehenden Werkschließungen verursachten im Berichtsjahr einen Rückgang der weltweiten Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen < 6 t nach vorläufigen Zahlen um 16 % auf 74,6 Mio Einheiten.

In China bewirkten die umfangreichen Werkschließungen im ersten Quartal 2020 nahezu eine Halbierung der Fertigung. Im weiteren Jahresverlauf erholte sich die Produktion rasch und übertraf im zweiten, dritten und vierten Quartal die jeweiligen Vorjahreswerte. Dennoch ergab sich für 2020 insgesamt ein Rückgang der chinesischen Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen von 4 % gegenüber dem Vorjahr.

In Europa und Nordamerika, neben China die beiden anderen Kernmärkte der Continental Group, führten die vorübergehenden Werkschließungen in den Monaten März und vor allem April zu einem extremen Einbruch der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen. Mit der schrittweisen Wiederaufnahme der Fertigung zeigte sich im weiteren Verlauf des Berichtsjahres eine Normalisierung der monatlichen Volumina. Insgesamt sank 2020 die Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in Europa um 22 % und in Nordamerika um 20 % gegenüber dem Vorjahr.

Hohe Fertigungsrückgänge verzeichneten im Berichtsjahr auch viele andere Länder, wie z.B. Brasilien (32 %), Indien (23 %), Japan (16 %) und Südkorea (11 %).

Entwicklung der Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen

Die rückläufigen Auftragseingänge des Vorjahres und die Werkschließungen infolge der COVID-19-Pandemie führten 2020 nach vorläufigen Daten zu einem Rückgang der globalen Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen > 6 t um 4 %.

Besonders betroffen war Nordamerika, wo die Lkw-Produktion nach vorläufigen Zahlen um 31 % einbrach. In Europa belief sich der Produktionsrückgang von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen nach vorläufigen Daten auf 18 %.

China verzeichnete im ersten Quartal 2020 einen Einbruch der Volumina um 19 % gegenüber dem Vorjahr. Dieser wurde jedoch durch einen starken Anstieg der Produktion um 47 % bzw. 72 % im zweiten Quartal bzw. dritten Quartal überkompensiert. Im vierten Quartal zeigte die Fertigung nach vorläufigen Zahlen einen Zuwachs um 16 % im Vorjahresvergleich. Insgesamt erreichte China 2020 eine Erhöhung der Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen um 27 % gegenüber dem Vorjahr.

Entwicklung der Ersatzreifenmärkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Weltweit sank der Absatz von Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge < 6 t nach vorläufigen Daten im Berichtsjahr um 11 %. Nach dem starken globalen Markteinbruch im ersten und zweiten Quartal 2020 im Zuge der Eindämmungsmaßnahmen gegen die COVID-19-Pandemie erholte sich die Nachfrage im zweiten Halbjahr 2020 zunehmend.

Auf Basis vorläufiger Daten sank 2020 der Absatz von Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Europa um 12 % und in Nordamerika um 8 %. In China reduzierte sich der Ersatzreifenabsatz nach vorläufigen Daten um 5 %.

Entwicklung der Ersatzreifenmärkte für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge

In unseren Kernmärkten Europa und Nordamerika reduzierte sich im Zuge der COVID-19-Pandemie im Jahr 2020 die Nachfrage nach Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge > 6 t nach vorläufigen Daten um 3 % bzw. um 1 % gegenüber dem Vorjahr.

Veränderungen von Fahrzeugproduktion und Absatz im Reifenersatzgeschäft im Jahr 2020 (gegenüber 2019)

	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	-22 %	-18 %	-12 %	-3 %
Nordamerika	-20 %	-31 %	-8 %	-1 %
China	-4 %	27 %	-5 %	n. a.
Weltweit	-16 %	-4 %	-11 %	n. a.

Quellen:

Fahrzeugproduktion: IHS Inc. (Europa mit West-, Zentral- und Osteuropa inkl. Russland und Türkei).

Reifenersatzgeschäft: LMC International Ltd.

Vorläufige Zahlen und eigene Schätzungen.

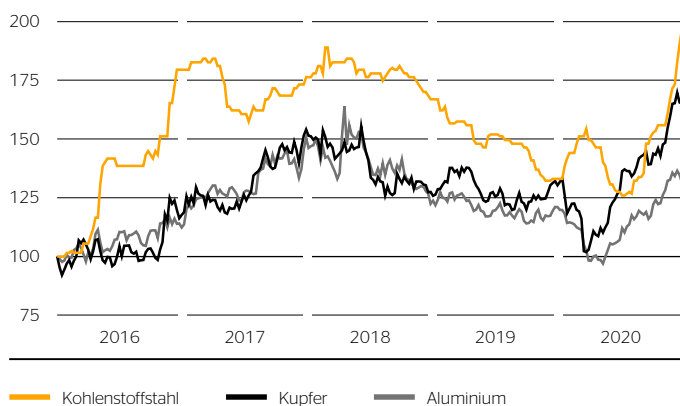
Entwicklung der Rohstoffmärkte

Im ersten Halbjahr des Berichtsjahres bewirkten die temporären Werkschließungen der Industrie aufgrund der COVID-19-Pandemie in vielen Ländern eine rückläufige Nachfrage nach Rohstoffen. Daraus resultierten zunächst fallende Rohstoffpreise. Infolge der weltweiten Ausbreitung der Pandemie mussten auch viele Rohstoffproduzenten zeitweilig ihre Produktion teilweise oder komplett einstellen. Diese vorübergehende Angebotsverknappung führte bei sich zugleich erholender Nachfrage der Industrieländer zu stark steigenden Rohstoffpreisen im zweiten Halbjahr 2020.

Kohlenstoffstahl und Edelstahl sind Vormaterialien vieler von Continental verbauter mechanischer Komponenten wie Stanz-, Dreh-, Zieh- und Druckgussteile. Stahlendraht wird insbesondere in der Reifenproduktion als Stahlcord, aber auch z. B. in Förderbändern oder Zahnriemen zur Erhöhung der Zugfestigkeit eingesetzt. Aluminium wird insbesondere für Druckguss-, Stanz- und Biegeteile verwendet, während Kupfer vor allem in Elektromotoren und mechanischen Bauteilen zum Einsatz kommt. Im Jahresdurchschnitt sanken 2020 die Preise für Kohlenstoffstahl auf Eurobasis um 2 %. Der Preis für Kupfer erhöhte sich 2020 im Jahresdurchschnitt auf US-Dollar-Basis um rund 3 %, während der Preis von Aluminium im Jahresdurchschnitt auf US-Dollar-Basis rund 5 % fiel.

Stahl, Kupfer und Aluminium

indiziert auf den 1. Januar 2016



Quellen:

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

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

Edelmetalle wie Gold, Silber, Platin und Palladium werden sowohl von Continental als auch von unseren Zulieferern für die Beschichtung von Bauteilen verwendet. Die Preise für Edelmetalle stiegen 2020 weiter an. Im Jahresdurchschnitt auf US-Dollar-Basis verteuerten sich Gold und Silber um jeweils 27 %, Palladium sogar um 43 %. Der Preis für Platin blieb mit einer Erhöhung um 2 % relativ stabil.

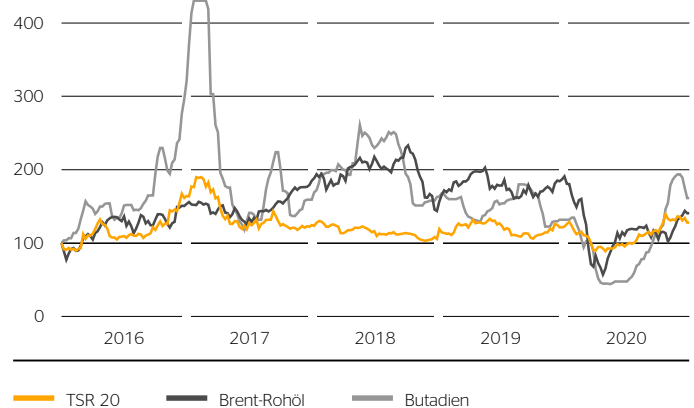
Für die Herstellung von Reifen und technischen Gummiprodukten verwendet Continental verschiedene Natur- und Synthesekautschuke. Außerdem werden in größerem Umfang Ruß als Füllstoff sowie Stahlcord und Nyloncord als Festigkeitsträger eingesetzt.

Aufgrund der großen Mengen und des direkten Bezugs der Rohstoffe hat deren Preisentwicklung einen erheblichen Einfluss auf die Ergebnisentwicklung des Unternehmensbereichs Rubber Technologies, insbesondere des Geschäftsfelds Tires.

Der Preis für Rohöl – der wichtigste Ausgangsgrundstoff für Synthesekautschukvormaterialien wie Butadien und Styrol, aber auch für Ruß und diverse andere Chemikalien – brach in den ersten Monaten 2020 infolge des Pandemie-bedingten Rückgangs der Nachfrage stark ein. Ab Mai 2020 erholten sich die Notierungen wieder aufgrund sinkender Fördermengen sowie sich belebender Nachfrage. Im Jahresdurchschnitt verringerte sich der Preis für die Rohölsorte Brent auf US-Dollar-Basis um rund 34 % gegenüber dem Vorjahresdurchschnitt. Infolgedessen verbilligten sich im Berichtsjahr verschiedene Vormaterialien für Synthesekautschuk, wie z. B. auf US-Dollar-Basis Butadien um 33 % im Jahresdurchschnitt und Styrol um 26 %.

TSR 20, Rohöl und Butadien

indiziert auf den 1. Januar 2016



Quellen:

TSR 20: rollierende Einmonatskontrakte der Börse Singapur (US-Dollar-Cent/kg).

Rohöl: European-Brent-Spotpreis von Bloomberg (US-Dollar/Barrel).

Butadien: Südkorea-Spotpreis (FOB) von PolymerUpdate.com (US-Dollar/mt).

Die Preise für Naturkautschuke sanken in den ersten Monaten 2020 zunächst, bevor sie sich im weiteren Jahresverlauf wieder erholten. Ursächlich war vor allem die anziehende Reifennachfrage in Asien, insbesondere in China. Aber auch in Europa und Nordamerika normalisierte sich im zweiten Halbjahr der Bedarf. Im Jahresdurchschnitt lag der Preis für Naturkautschuk TSR 20 auf US-Dollar-Basis um 6 % unter dem Vorjahreswert. Der Preis für Naturkautschukfelle (Ribbed Smoked Sheets, RSS) erhöhte sich im Jahresdurchschnitt um 6 % auf US-Dollar-Basis.

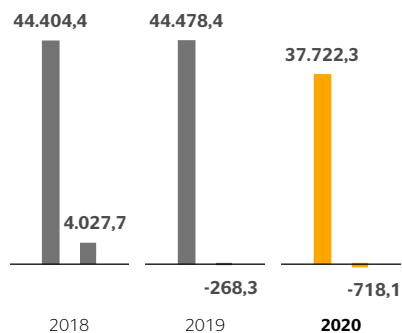
Der stärkere Euro bewirkte im Berichtsjahr eine Verbilligung der Rohstoffimporte nach Europa um ca. 2 % im Jahresdurchschnitt. Alles in allem führten die aufgezeigten Preisentwicklungen der Rohstoffe zu Kostenentlastungen im Jahr 2020, insbesondere im Unternehmensbereich Rubber Technologies. Da zwischen dem Einkauf der Rohstoffe, ihrer Lieferung und ihrem Einsatz in der Herstellung je nach Produkt und Vertragsgestaltung u. U. mehrere Monate liegen, werden allerdings die Steigerungen der Spotpreise im zweiten Halbjahr 2020 voraussichtlich zu erhöhten Kosten für Rohstoffe im Geschäftsjahr 2021 führen.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

- › Umsatzrückgang um 15,2% auf 37,7 Mrd €
- › Organischer Umsatzrückgang um 12,7%
- › Ergebnis pro Aktie bei -4,81 €

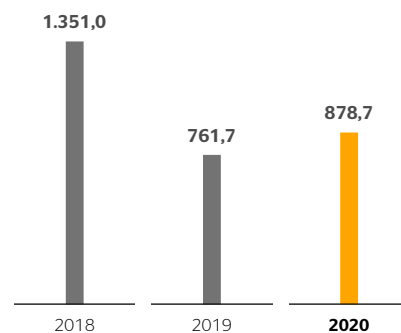
Umsatz; EBIT

Mio €

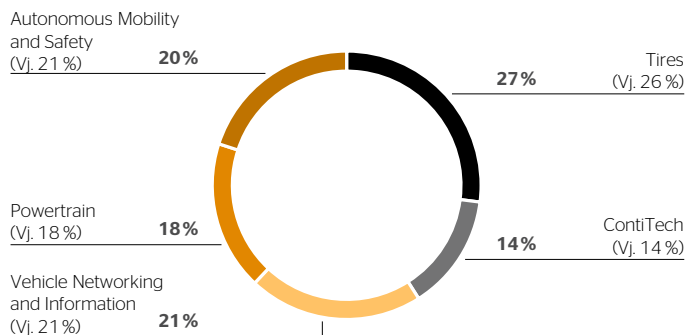


Free Cashflow

Mio €



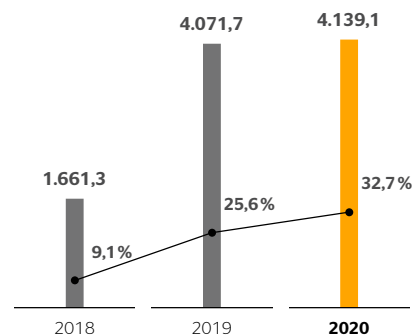
Umsatz nach Geschäftsfeldern



Netto-Finanzschulden

Mio €

Gearing Ratio %



Seit 1. Januar 2019 wird erstmalig der IFRS 16, *Leasingverhältnisse*, angewendet. Dabei wurde die modifizierte retrospektive Übergangsmethode genutzt. Bei dieser Methode erfolgt keine Anpassung der Vorjahreswerte. Insoweit sind einige der hier dargestellten Werte für das Jahr 2018 nicht vergleichbar.

Ertragslage

- > Umsatzrückgang um 15,2%
- > Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 12,7%
- > Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 58,7%

Continental-Konzern in Mio €	2020	2019	Δ in %
Umsatz	37.722,3	44.478,4	-15,2
EBITDA	3.033,8	4.977,2	-39,0
in % vom Umsatz	8,0	11,2	
EBIT	-718,1	-268,3	-167,6
in % vom Umsatz	-1,9	-0,6	
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	-961,9	-1.225,0	21,5
Ergebnis pro Aktie in €, unverwässert	-4,81	-6,13	21,5
Ergebnis pro Aktie in €, verwässert	-4,81	-6,13	21,5
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	3.381,8	3.364,2	0,5
in % vom Umsatz	9,0	7,6	
Abschreibungen ¹	3.751,9	5.245,5	-28,5
davon Wertminderungen ²	876,8	2.509,9	-65,1
Operative Aktiva (zum 31.12.)	20.471,0	23.991,0	-14,7
Operative Aktiva (Durchschnitt)	22.536,6	26.178,5	-13,9
Kapitalrendite (ROCE) in %	-3,2	-1,0	
Investitionen ³	2.232,2	3.308,6	-32,5
in % vom Umsatz	5,9	7,4	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	236.386	241.458	-2,1
Umsatz bereinigt ⁵	37.573,9	44.214,2	-15,0
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	1.332,7	3.225,5	-58,7
in % des bereinigten Umsatzes	3,5	7,3	

1 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

2 Der Begriff Wertminderung beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen. Darin enthalten sind ebenfalls Aufwendungen aus Ausbuchungen von Markenwerten.

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.

Umsatzrückgang um 15,2 %; Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 12,7 %

Der Konzernumsatz verringerte sich im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 6.756,1 Mio€ bzw. 15,2 % auf 37.722,3 Mio€ (Vj. 44.478,4 Mio€). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Rückgang um 12,7 %. Bedingt durch die COVID-19-Pandemie verzeichneten alle drei Unternehmensbereiche deutliche Umsatzrückgänge. Wechselkurseffekte und in geringerem Maße auch Konsolidierungskreisveränderungen hatten ebenfalls einen negativen Effekt auf die Umsatzentwicklung.

Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 58,7 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Konzerns verringerte sich im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 1.892,8 Mio€ bzw. 58,7 % auf 1.332,7 Mio€ (Vj. 3.225,5 Mio€) und entspricht 3,5 % (Vj. 7,3 %) des bereinigten Umsatzes.

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Konzerns für das vierte Quartal 2020 verringerte sich im Vergleich zum Vorjahresquartal um 161,0 Mio€ bzw. 18,6 % auf 703,4 Mio€ (Vj. 864,4 Mio€) und entspricht 6,5 % (Vj. 7,9 %) des bereinigten Umsatzes.

Die Umsatzanteile nach Regionen im Jahr 2020 stellen sich wie folgt dar:

Umsatz nach Regionen in %	2020	2019
Deutschland	18	19
Europa ohne Deutschland	30	30
Nordamerika	25	26
Asien	24	22
Übrige Länder	3	3

Operativer Ergebnisrückgang (EBIT) um 167,6%

Das operative Konzernergebnis (EBIT) verringerte sich 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 449,8 Mio€ bzw. 167,6% auf -718,1 Mio€ (Vj. -268,3 Mio€). Die Umsatzrendite verringerte sich auf -1,9% (Vj. -0,6%).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) im Berichtsjahr um 183,6 Mio€ (Vj. 182,5 Mio€).

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei -3,2% (Vj. -1,0%).

Sondereffekte 2020

Im Zusammenhang mit der Verselbstständigung des Geschäftsfelds Powertrain ergaben sich Aufwendungen in Höhe von insgesamt 102,8 Mio€ (Autonomous Mobility and Safety 15,3 Mio€, Vehicle Networking and Information 16,3 Mio€, Powertrain 66,2 Mio€, Holding 5,0 Mio€).

Aufgrund der organisatorischen Neuausrichtung des Unternehmensbereichs Automotive Technologies entstanden Aufwendungen in Höhe von insgesamt 1,6 Mio€ (Autonomous Mobility and Safety 0,8 Mio€, Vehicle Networking and Information 0,8 Mio€).

Im Rahmen des jährlichen Planungsprozesses wurde erwartet, dass sich die weltweite Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in den kommenden fünf Jahren bis 2025 im Vergleich zum Vorkrisenniveau nicht wesentlich erhöhen wird. Darüber hinaus wurden in diesem Planungsprozess die erwarteten Auswirkungen von Restrukturierungsmaßnahmen berücksichtigt. Aufgrund dieses Triggering Event und der weiteren wesentlichen Annahmen für die Ermittlung des Nutzungswerts einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit wie der Free Cashflows, der Diskontierungszinssätze, deren Parameter sowie nachhaltiger Wachstumsraten ergab sich im Geschäftsfeld Vehicle Networking and Information eine Wertminderung des Goodwill in Höhe von 654,6 Mio€ (30. September 2020: 649,3 Mio€).

Zudem entstanden Aufwendungen aus Ausbuchungen von Markenwerten in Höhe von insgesamt 85,7 Mio€ (Vehicle Networking and Information 71,2 Mio€, ContiTech 14,5 Mio€). Darüber hinaus ergaben sich Aufwendungen aus Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte in Höhe von insgesamt 0,7 Mio€ (Autonomous Mobility and Safety 0,7 Mio€, Powertrain 0,0 Mio€).

Aus Wertminderungen und Wertaufholungen auf Sachanlagen entstand insgesamt ein Aufwand in Höhe von 106,3 Mio€ (Autonomous Mobility and Safety 5,4 Mio€, Vehicle Networking and Information 18,2 Mio€, Tires 0,5 Mio€, ContiTech 3,0 Mio€, Powertrain 79,2 Mio€, Holding 0,0 Mio€).

Aus Abfindungen entstand ein negativer Sondereffekt in Höhe von insgesamt 90,7 Mio€ (Autonomous Mobility and Safety 21,4 Mio€, Vehicle Networking and Information 20,0 Mio€, Tires 17,7 Mio€, ContiTech 17,5 Mio€, Powertrain 13,8 Mio€, Holding 0,3 Mio€).

Im Geschäftsfeld Autonomous Mobility and Safety entstanden Restrukturierungsaufwendungen für Standorte in Deutschland in Höhe von insgesamt 91,5 Mio€. Von diesen Aufwendungen sind im Wesentlichen die Standorte Karben, Nürnberg, Regensburg und Rheinböllen betroffen. Darüber hinaus ergaben sich Restrukturierungsaufwendungen für weitere Standorte in Europa in Höhe von insgesamt 38,6 Mio€ sowie für die Standorte Culpeper, USA, in Höhe von 5,4 Mio€ und Manila, Philippinen, in Höhe von 3,7 Mio€. In diesen Restrukturierungsaufwendungen sind insgesamt Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 3,4 Mio€ enthalten.

Daneben resultierten im Geschäftsfeld Autonomous Mobility and Safety Erträge aus der Auflösung nicht mehr benötigter Restrukturierungsrückstellungen für die Standorte Schwalbach, Deutschland, in Höhe von 3,9 Mio€ und Henderson, USA, in Höhe von 0,5 Mio€.

Im Geschäftsfeld Vehicle Networking and Information entstanden Restrukturierungsaufwendungen für Standorte in Deutschland in Höhe von insgesamt 129,5 Mio€. Von diesen Aufwendungen sind im Wesentlichen die Standorte Babenhausen, Karben, Regensburg und Villingen-Schwenningen betroffen. Außerdem ergaben sich Restrukturierungsaufwendungen für die Standorte Rubi, Spanien, in Höhe von 80,0 Mio€, Nogales, Mexiko, in Höhe von 15,5 Mio€, Manila, Philippinen, in Höhe von 4,2 Mio€, Culpeper, USA, in Höhe von 0,4 Mio€ und Frenstat, Tschechien, in Höhe von 0,3 Mio€. In diesen Restrukturierungsaufwendungen sind insgesamt Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 0,1 Mio€ enthalten.

Im Geschäftsfeld Tires entstanden Restrukturierungsaufwendungen für die Standorte Aachen und Hannover-Stöcken, Deutschland, in Höhe von insgesamt 270,4 Mio€ sowie für das Handelsgeschäft in Deutschland in Höhe von 0,6 Mio€ und in Frankreich in Höhe von 21,8 Mio€. Darüber hinaus ergaben sich Restrukturierungsaufwendungen für die Standorte Petaling Jaya, Malaysia, in Höhe von 1,0 Mio€ und Port Elizabeth, Südafrika, in Höhe von 0,1 Mio€. In

diesen Restrukturierungsaufwendungen sind insgesamt Wertminderungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 13,0 Mio€ enthalten.

Darüber hinaus ergab sich im Geschäftsfeld Tires ein Ertrag im Zusammenhang mit Restrukturierungen für den Standort Petaling Jaya, Malaysia, in Höhe von 1,7 Mio€, der vollständig auf eine Wertaufholung auf Sachanlagen zurückzuführen ist.

Im Geschäftsfeld ContiTech entstanden Restrukturierungsaufwendungen für Standorte in Deutschland in Höhe von insgesamt 17,7 Mio€. Von diesen Aufwendungen sind im Wesentlichen die Standorte Hannover, Oedelsheim und Stolzenau betroffen. Außerdem ergaben sich Restrukturierungsaufwendungen für weitere Standorte in Europa in Höhe von insgesamt 4,1 Mio€ sowie für die Standorte Mitchell, Kanada, in Höhe von 9,0 Mio€, Jorf Lasfar, Marokko, in Höhe von 7,7 Mio€ und Yangsan-City, Südkorea, in Höhe von 5,3 Mio€. In diesen Restrukturierungsaufwendungen sind insgesamt Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 7,7 Mio€ enthalten.

Daneben resultierten im Geschäftsfeld ContiTech Erträge aus der Auflösung nicht mehr benötigter Restrukturierungsrückstellungen für den Standort Oppenweiler, Deutschland, in Höhe von 7,0 Mio€ und für Standorte in China in Höhe von insgesamt 0,8 Mio€. Darüber hinaus sind Erträge aus Wertaufholungen auf Sachanlagen in Höhe von 0,1 Mio€ im Geschäftsfeld entstanden.

Im Geschäftsfeld Powertrain entstanden Restrukturierungsaufwendungen für Standorte in Deutschland in Höhe von insgesamt 192,5 Mio€. Von diesen Aufwendungen sind im Wesentlichen die Standorte Karben, Regensburg und Schwalbach am Taunus betroffen. Darüber hinaus ergaben sich Restrukturierungsaufwendungen für weitere Standorte in Europa in Höhe von insgesamt 15,9 Mio€ sowie für die Standorte Nogales, Mexiko, in Höhe von 1,0 Mio€ und Salto, Brasilien, in Höhe von 0,7 Mio€ sowie für Standorte in China in Höhe von insgesamt 0,4 Mio€. In diesen Restrukturierungsaufwendungen sind insgesamt Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 9,5 Mio€ enthalten.

Darüber hinaus resultierten im Geschäftsfeld Powertrain Erträge aus der Auflösung nicht mehr benötigter Restrukturierungsrückstellungen, Wertaufholungen auf Sachanlagen und einem außerordentlichen Ertrag aus dem Verkauf von Sachanlagen für die Standorte Berlin und Nürnberg, Deutschland, in Höhe von insgesamt 10,2 Mio€, Sibiu, Rumänien, in Höhe von 9,7 Mio€, Singapur, Singapur, in Höhe von 1,7 Mio€ sowie Newport News, USA, in Höhe von 1,1 Mio€. In diesen Erträgen sind Wertaufholungen auf Sachanlagen in Höhe von 2,4 Mio€ enthalten.

Aus restrukturierungsbezogenen Belastungen entstand ein Aufwand in Höhe von insgesamt 26,5 Mio€ (Autonomous Mobility and Safety 10,5 Mio€, Vehicle Networking and Information 3,7 Mio€, Tires 0,2 Mio€, ContiTech 1,7 Mio€, Powertrain 10,4 Mio€).

Im Geschäftsfeld Autonomous Mobility and Safety resultierte ein Aufwand in Höhe von 3,7 Mio€ aus der Wertberichtigung des Buchwerts eines nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmens.

Im Geschäftsfeld Vehicle Networking and Information wurde der 50-prozentige Anteil an dem nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen SAS Autosystemtechnik GmbH & Co. KG, Karlsruhe, Deutschland, veräußert. Daraus ergab sich ein Ertrag in Höhe von insgesamt 157,0 Mio€.

Darüber hinaus ergab sich im Geschäftsfeld Vehicle Networking and Information ein Ertrag aus dem Verkauf von nicht bilanzierten immateriellen Vermögenswerten in Höhe von 4,5 Mio€.

Zudem entstanden im Geschäftsfeld Vehicle Networking and Information Aufwendungen im Zusammenhang mit der Vorbereitung der Rückführung des Geschäfts aus dem assoziierten Unternehmen OSRAM CONTINENTAL GmbH, München, Deutschland, in Höhe von insgesamt 49,9 Mio€.

Das Geschäftsfeld Tires verzeichnete einen Aufwand aus dem Abgang von Gesellschaften und Vermögenswerten in Höhe von 0,2 Mio€.

Für das Geschäftsfeld ContiTech ergab sich ein Verlust aus der Veräußerung einer Gesellschaft in Höhe von 2,5 Mio€.

Außerdem ergab sich im Geschäftsfeld Powertrain ein Aufwand in Höhe von 37,5 Mio€ aufgrund einer Wertberichtigung des Buchwerts eines assoziierten Unternehmens.

Infolge einer Geschäftsübertragung an ein zuvor gegründetes und nach der Equity-Methode bilanziertes Unternehmen entstand für das Geschäftsfeld Powertrain ein Ertrag in Höhe von 8,8 Mio€.

Für den Konzern beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2020 insgesamt 1.873,1 Mio€. Hiervon entfielen 192,6 Mio€ auf Autonomous Mobility and Safety, 903,1 Mio€ auf Vehicle Networking and Information, 310,8 Mio€ auf Tires, 75,2 Mio€ auf ContiTech, 386,1 Mio€ auf Powertrain und 5,3 Mio€ auf die Holding.

Sondereffekte 2019

Im Rahmen der Verselbstständigung des Geschäftsfelds Powertrain sowie der organisatorischen Neuausrichtung des Unternehmensbereichs Automotive Technologies ergaben sich Aufwendungen in Höhe von insgesamt 47,4 Mio€ (Autonomous Mobility and Safety 3,0 Mio€, Vehicle Networking and Information 3,0 Mio€, Powertrain 30,9 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 verbessert. Aufgrund dieses Triggering Event und der weiteren wesentlichen Annahmen im Rahmen der Ermittlung des Nutzungswerts einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit wie der Free Cashflows, der Diskontierungszinssätze, deren Parameter sowie nachhaltiger Wachstumsraten ergab sich eine Wertminderung des Goodwill in Höhe von 2.293,5 Mio€. Hiervon entfielen 719,8 Mio€ auf das Geschäftsfeld Autonomous Mobility and Safety, 1.347,9 Mio€ auf das Geschäftsfeld Vehicle Networking and Information

und 223,5 Mio € auf das Geschäftsfeld Powertrain. Außerdem entstand im Geschäftsfeld 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 € (Autonomous Mobility and Safety 29,1 Mio €, Vehicle Networking and Information 25,3 Mio €, Tires 3,5 Mio €, ContiTech 4,9 Mio €, Powertrain 48,9 Mio €).

Daneben resultierte aus Restrukturierungsaufwendungen sowie der Auflösung nicht mehr benötigter Restrukturierungsrückstellungen insgesamt ein negativer Sondereffekt in Höhe von 697,2 Mio € (Autonomous Mobility and Safety 42,7 Mio €, Vehicle Networking and Information 172,9 Mio €, Tires 32,5 Mio €, ContiTech 46,5 Mio €, Powertrain 402,6 Mio €). Darin enthalten sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 104,8 Mio € (Autonomous Mobility and Safety 1,2 Mio €, Tires 19,0 Mio €, ContiTech 5,0 Mio €, Powertrain 79,6 Mio €). Zusätzlich ergaben sich restrukturierungsbezogene Belastungen in Höhe von 3,3 Mio € (Autonomous Mobility and Safety 1,5 Mio €, ContiTech 0,8 Mio €, Powertrain 1,0 Mio €).

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

Im Geschäftsfeld Vehicle Networking and Information 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 im Geschäftsfeld Vehicle Networking and Information ein Aufwand in Höhe von 157,9 Mio €.

Aus einem Unternehmenserwerb resultierte ein Ertrag in Höhe von 2,2 Mio € im Geschäftsfeld Tires.

Für den Konzern ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2019 in Höhe von insgesamt 3.312,2 Mio €. Hiervon entfielen 796,1 Mio € auf Autonomous Mobility and Safety, 1.708,9 Mio € auf Vehicle Networking and Information, 33,8 Mio € auf Tires, 54,5 Mio € auf ContiTech, 708,4 Mio € auf Powertrain und 10,5 Mio € auf die Holding.

Beschaffung

Im Jahr 2020 sank das Einkaufsvolumen bedingt durch die COVID-19-Pandemie auf 24,4 Mrd €, wovon etwa 16,7 Mrd € auf Produktionsmaterialien entfielen. Die Preise für Produktionsmaterialien für Automotive Technologies und Powertrain Technologies sanken auf ein niedrigeres Niveau als im Vorjahr. Die Preise wichtiger Vormaterialien und zahlreicher Rohstoffe für Rubber Technologies sanken im ersten Halbjahr 2020 und erreichten ihren Tiefpunkt in der Mitte des zweiten Quartals. Zum Jahresende stiegen die Preise wieder auf Vorjahresniveau. Im Jahresdurchschnitt lagen die Rohstoffpreise des Geschäftsfelds Tires unter Vorjahresniveau, was insbesondere auf starke Bedarfsschwankungen am Beschaffungsmarkt zurückzuführen ist. Für das Geschäftsfeld ContiTech ergab sich ebenfalls eine Reduzierung der Rohstoffpreise im Vorjahresvergleich.

Überleitung EBIT zum Konzernergebnis

Mio €	2020	2019	Δ in %
Autonomous Mobility and Safety	-97,7	-120,3	18,8
Vehicle Networking and Information	-1.342,5	-1.325,3	-1,3
Tires	1.012,3	1.651,6	-38,7
ContiTech	254,1	305,9	-16,9
Powertrain	-450,8	-662,1	31,9
Sonstiges/Holding/Konsolidierung	-93,5	-118,1	
EBIT	-718,1	-268,3	-167,6
Finanzergebnis	-212,0	-320,3	33,8
Ergebnis vor Ertragsteuern	-930,1	-588,6	-58,0
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	11,3	-582,4	101,9
Konzernergebnis	-918,8	-1.171,0	21,5
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	-43,1	-54,0	20,2
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	-961,9	-1.225,0	21,5
Ergebnis pro Aktie in €, unverwässert	-4,81	-6,13	21,5
Ergebnis pro Aktie in €, verwässert	-4,81	-6,13	21,5

Überleitung Umsatz zum Umsatz bereinigt sowie EBITDA zum bereinigten operativen Ergebnis (EBIT bereinigt) 2020

Mio €	Autonomous Mobility and Safety	Vehicle Networking and Information	Tires	ContiTech	Powertrain	Sonstiges/ Holding/ Konsolidierung	Konzern
Umsatz	7.529,2	7.856,1	10.158,6	5.578,6	6.967,7	-367,9	37.722,3
Konsolidierungskreisveränderungen ¹	—	-13,8	-4,2	-130,4	—	—	-148,4
Umsatz bereinigt	7.529,2	7.842,3	10.154,4	5.448,2	6.967,7	-367,9	37.573,9
EBITDA	472,9	26,2	1.864,9	628,7	122,5	-81,4	3.033,8
Abschreibungen ²	-570,6	-1.368,7	-852,6	-374,6	-573,3	-12,1	-3.751,9
EBIT	-97,7	-1.342,5	1.012,3	254,1	-450,8	-93,5	-718,1
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA)	—	65,5	20,3	88,7	9,1	—	183,6
Konsolidierungskreisveränderungen ¹	—	-0,8	0,7	-5,8	—	—	-5,9
Sondereffekte							
Wertminderungen auf Goodwill	—	654,6	—	—	—	—	654,6
Wertminderungen ³	6,1	89,4	0,5	17,5	79,2	0,0	192,7
Restrukturierungen ⁴	134,8	229,9	292,2	36,0	187,8	—	880,7
Restrukturierungsbezogene Belastungen ⁵	10,5	3,7	0,2	1,7	10,4	—	26,5
Abfindungen ⁵	21,4	20,0	17,7	17,5	13,8	0,3	90,7
Veräußerungsgewinne und -verluste aus Abgängen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen	0,0	-161,5	0,2	2,5	-8,8	—	-167,6
Sonstiges ⁶	19,8	67,0	—	—	103,7	5,0	195,5
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)	94,9	-374,7	1.344,1	412,2	-55,6	-88,2	1.332,7

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. Darin enthalten sind Aufwendungen aus Ausbuchungen von Markenwerten in den Geschäftsfeldern Vehicle Networking and Information in Höhe von 71,2 Mio € und ContiTech in Höhe von 14,5 Mio €.

4 Hierin enthalten sind Wertminderungen in Höhe von insgesamt 33,7 Mio € (Autonomous Mobility and Safety 3,4 Mio €; Vehicle Networking and Information 0,1 Mio €; Tires 13,0 Mio €; ContiTech 7,7 Mio €; Powertrain 9,5 Mio €) sowie Wertaufholungen in Höhe von insgesamt 4,2 Mio € (Tires 1,7 Mio €; ContiTech 0,1 Mio €; Powertrain 2,4 Mio €).

5 Aufgrund des Strukturprogramms „Transformation 2019–2029“ werden restrukturierungsbezogene Belastungen und Abfindungen ab dem Geschäftsjahr 2020 als zu bereinigende Sondereffekte erfasst.

6 Unter Sonstiges werden im Wesentlichen Aufwendungen aus der Verselbstständigung des Geschäftsfelds Powertrain in Höhe von 102,8 Mio € und Aufwendungen im Zusammenhang mit der Vorbereitung der Rückführung des Geschäfts aus dem assoziierten Unternehmen OSRAM CONTINENTAL GmbH, München, Deutschland, in Höhe von insgesamt 49,9 Mio € sowie ein Aufwand aufgrund einer Wertberichtigung des Buchwerts eines assoziierten Unternehmens in Höhe von 37,5 Mio € erfasst.

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

Mio €	Autonomous Mobility and Safety	Vehicle Networking and Information	Tires	ContiTech	Powertrain	Sonstiges/ Holding/ Konsolidierung	Konzern
Umsatz	9.381,6	9.595,5	11.728,0	6.401,5	7.802,3	-430,5	44.478,4
Konsolidierungskreisveränderungen ¹	-254,8	-1,6	–	-7,8	–	–	-264,2
Umsatz bereinigt	9.126,8	9.593,9	11.728,0	6.393,7	7.802,3	-430,5	44.214,2
EBITDA	1.145,3	582,4	2.497,7	670,5	192,5	-111,2	4.977,2
Abschreibungen ²	-1.265,6	-1.907,7	-846,1	-364,6	-854,6	-6,9	-5.245,5
EBIT	-120,3	-1.325,3	1.651,6	305,9	-662,1	-118,1	-268,3
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA)	–	57,2	20,0	94,6	10,7	–	182,5
Konsolidierungskreisveränderungen ¹	-2,9	1,6	–	0,4	–	–	-0,9
Sondereffekte							
Wertminderungen auf Goodwill	719,8	1.347,9	–	2,3	223,5	–	2.293,5
Wertminderungen ³	29,1	25,3	3,5	4,9	48,9	–	111,7
Restrukturierungen ⁴	42,7	172,9	32,5	46,5	402,6	–	697,2
Veräußerungsgewinne und -verluste aus Abgängen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen	–	–	–	0,0	–	–	0,0
Sonstiges ⁵	4,5	162,8	-2,2	0,8	33,4	10,5	209,8
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)	672,9	442,4	1.705,4	455,4	57,0	-107,6	3.225,5

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

² Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

³ Der Begriff Wertminderung beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen. In dieser Position nicht enthalten sind Wertminderungen, die im Rahmen einer Restrukturierung entstanden sind, sowie Wertminderungen auf Finanzanlagen.

⁴ Hierin enthalten sind Wertminderungen in Höhe von insgesamt 104,8 Mio € (Autonomous Mobility and Safety 1,2 Mio €; Tires 19,0 Mio €; ContiTech 5,0 Mio €; Powertrain 79,6 Mio €).

⁵ Unter Sonstiges werden im Wesentlichen ein Aufwand aus der Wertberichtigung des Buchwerts des assoziierten Unternehmens OSRAM CONTINENTAL GmbH, München, Deutschland, in Höhe von 157,9 Mio € und Aufwendungen aus der Verselbstständigung des Geschäftsfelds Powertrain sowie der organisatorischen Neuausrichtung des Unternehmensbereichs Automotive Technologies in Höhe von insgesamt 47,4 Mio € erfasst.

Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 17,6 Mio € bzw. 0,5 % auf 3.381,8 Mio € (Vj. 3.364,2 Mio €) und betragen 9,0 % vom Umsatz (Vj. 7,6 %).

In den Unternehmensbereichen Automotive Technologies und Powertrain Technologies 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 der Continental Group den Zeitraum, in dem ein wirtschaftlicher Nutzen aus den entsprechenden Entwicklungsprojekten wahrscheinlich erzielbar ist. Von den im Jahr 2020 angefallenen Entwicklungskosten erfüllten im Unternehmensbereich Automotive Technologies 137,6 Mio € (Vj. 164,5 Mio €) und im Unternehmens-

bereich Powertrain Technologies 35,4 Mio € (Vj. 67,9 Mio €) die Aktivierungsvoraussetzungen.

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

Damit ergibt sich für den Konzern eine Kapitalisierungsquote in Höhe von 4,9 % (Vj. 6,5 %).

Abschreibungen

Die Abschreibungen verringerten sich um 1.493,6 Mio € auf 3.751,9 Mio € (Vj. 5.245,5 Mio €) und entsprechen 9,9 % vom Umsatz (Vj. 11,8 %). Darin enthalten sind 2020 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 876,8 Mio € (Vj. 2.509,9 Mio €).

Finanzergebnis

Das negative Finanzergebnis verbesserte sich im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 108,3 Mio € auf 212,0 Mio € (Vj. 320,3 Mio €). Dies ist im Wesentlichen auf die Summe der Effekte aus Währungsumrechnung sowie aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Bewertungseffekten zurückzuführen.

Die Zinserträge reduzierten sich im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr um 48,7 Mio€ auf 98,5 Mio€ (Vj. 147,2 Mio€). Auf erwartete Erträge aus langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer sowie aus den Pensionsfonds entfielen in diesem Zeitraum insgesamt 64,8 Mio€ (Vj. 80,7 Mio€). Hierin sind die Zinserträge auf das Fondsvermögen der Pensionskassen nicht enthalten.

Die Zinsaufwendungen beliefen sich im Jahr 2020 auf insgesamt 282,2 Mio€ und lagen damit um 35,1 Mio€ unter dem Vorjahresvergleichswert von 317,3 Mio€. Aus der Aufzinsung der langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer resultierte in diesem Zeitraum ein Zinsaufwand in Höhe von insgesamt 126,5 Mio€ (Vj. 161,4 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 155,7 Mio€ auf dem Vorjahresniveau von 155,9 Mio€. Hiervon entfielen 28,5 Mio€ (Vj. 32,1 Mio€) auf Aufwendungen aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeiten.

Aus den von der Continental AG und der Conti-Gummi Finance B.V., Maastricht, Niederlande, begebenen Anleihen resultierten Aufwendungen in Höhe von 50,0 Mio€ (Vj. Continental AG sowie Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, in Höhe von 32,4 Mio€). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Emission von Euro-Anleihen im zweiten Halbjahr 2019 mit einem Gesamtvolumen in Höhe von 1.400,0 Mio€ und im zweiten Quartal 2020 mit einem Gesamtvolumen in Höhe von 2.125,0 Mio€. Neben einer variabel verzinslichen Anleihe der Continental AG im Volumen von 200,0 Mio€ sind die anderen von der Continental AG und der Conti-Gummi Finance B.V., Maastricht, Niederlande, begebenen Anleihen mit einem Festzins zwischen 0,000 % p.a. und 2,500 % p.a. ausgestattet. Ein gegenläufiger Effekt ist auf die Rückzahlung von Euro-Anleihen zurückzuführen. Dies waren die am 19. Februar 2019 fällige Anleihe der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, über 500,0 Mio€ sowie die am 5. Februar 2020 und 9. September 2020 fälligen Euro-Anleihen der Continental AG über 600,0 Mio€ bzw. 750,0 Mio€.

Aus den Effekten aus Währungsumrechnung resultierte im Berichtsjahr ein negativer Ergebnisbeitrag in Höhe von 97,4 Mio€ (Vj. 30,5 Mio€). Gegenläufig entwickelten sich die Effekte aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstige Bewertungseffekte mit einem Ertrag in Höhe von 69,1 Mio€ (Vj. Aufwand in Höhe von 119,7 Mio€). Hiervon entfiel auf die sonstigen Bewertungseffekte ein Ertrag in Höhe von 8,5 Mio€ (Vj. Aufwand in Höhe von 107,0 Mio€). Während im Vorjahr aus Wertberichtigungen auf Ausleihungen an assoziierte

Unternehmen sowie aus der Bildung einer Rückstellung für Kreditzusagen an diese Unternehmen Aufwendungen in Höhe von 108,2 Mio€ entstanden, resultierte im Berichtsjahr ein Ertrag in Höhe von 2,2 Mio€ aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf diese Ausleihungen. Wird die Summe der Effekte aus Währungsumrechnung und aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten betrachtet, ergab sich 2020 eine Ergebnisbelastung in Höhe von 36,8 Mio€ (Vj. 43,2 Mio€).

Steueraufwand

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergaben für das Geschäftsjahr 2020 einen Steuerertrag in Höhe von 11,3 Mio€ (Vj. Steueraufwand in Höhe von 582,4 Mio€). Die um die permanenten Effekte aus der Wertminderung des Goodwill bereinigte Steuerquote beträgt 2,4 % nach 55,8 % 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 232,1 Mio€ (Vj. 117,4 Mio€) belastet, davon 35,1 Mio€ (Vj. 3,9 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 verbesserte sich im Jahr 2020 um 263,1 Mio€ auf -961,9 Mio€ (Vj. -1.225,0 Mio€). Das unverwässerte Ergebnis pro Aktie lag bei -4,81 € (Vj. -6,13 €) und entspricht dem verwässerten Ergebnis pro Aktie.

Mitarbeiter

Gegenüber 2019 sank die Anzahl der Mitarbeiter der Continental Group um 5.072 auf 236.386 Beschäftigte (Vj. 241.458).

Im Unternehmensbereich Automotive Technologies führten gesunkene Produktionsvolumina und Effizienzsteigerungen zu einer Reduzierung von 1.000 Beschäftigten. Die Mitarbeiterzahl des Unternehmensbereichs Rubber Technologies verringerte sich um 2.358. Die Reduzierung ist auf Anpassungen der Produktionsvolumina, Produktivitätserhöhungen sowie Restrukturierungsmaßnahmen zurückzuführen. Im Unternehmensbereich Powertrain Technologies ist die Anzahl der Mitarbeiter um 1.642 gesunken. Dies resultierte aus der Anpassung an eine bedarfsgerechte Produktion, Optimierungen im Produktionsbereich sowie Restrukturierungsmaßnahmen.

Mitarbeiter nach Regionen in %	2020	2019
Deutschland	25	25
Europa ohne Deutschland	32	32
Nordamerika	19	19
Asien	20	20
Übrige Länder	4	4

Finanzlage

- > Free Cashflow vor Akquisitionen bei 0,9 Mrd €
- > Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit bei 1,8 Mrd €
- > Netto-Finanzschulden bei 4,1 Mrd €

Cashflow-Überleitung

Das EBIT verringerte sich gegenüber 2019 um 449,8 Mio € auf -718,1 Mio € (Vj. -268,3 Mio €).

Die Zinszahlungen erhöhten sich um 11,5 Mio € auf 169,4 Mio € (Vj. 157,9 Mio €). Dies resultiert im Wesentlichen aus den Zinszahlungen für die Anleihen.

Die Auszahlungen für Ertragsteuern stiegen um 19,5 Mio € auf 885,5 Mio € (Vj. 866,0 Mio €).

Der zahlungsmittelwirksame Aufbau des Working Capital führte zu einem Mittelabfluss in Höhe von 579,2 Mio € (Vj. 256,0 Mio €). Dies resultierte aus einem Abbau der operativen Verbindlichkeiten in Höhe von 925,0 Mio € (Vj. 544,7 Mio €). Gegenläufig wirkten der Abbau der operativen Forderungen in Höhe von 140,2 Mio € (Vj. 337,8 Mio €) und die Verringerung der Vorräte um 205,6 Mio € (Vj. Erhöhung um 49,1 Mio €).

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit verringerte sich 2020 im Vorjahresvergleich um 1.700,4 Mio € auf 2.714,0 Mio € (Vj. 4.414,4 Mio €) und erreichte 7,2 % vom Umsatz (Vj. 9,9 %).

Aus Investitionstätigkeit resultierte ein Mittelabfluss in Höhe von 1.835,3 Mio € (Vj. 3.652,7 Mio €). Die Investitionen in Sachanlagen und Software, ohne Berücksichtigung von aktivierten Fremdkapitalkosten, verringerten sich von 2.977,5 Mio € um 1.035,1 Mio € auf 1.942,4 Mio €. Der Saldo aus dem Erwerb und der Veräußerung von Gesellschaften und Geschäftsbereichen führte im Jahr 2020 zu einem Mittelzufluss in Höhe von 233,2 Mio € (Vj. Mittelabfluss in Höhe von 486,3 Mio €). Dieser Mittelzufluss ist hauptsächlich auf die Veräußerung des 50-prozentigen Anteils an der SAS Auto-systemtechnik GmbH & Co. KG, Karlsruhe, Deutschland, zurückzuführen.

Für das Geschäftsjahr 2020 ergab sich ein Free Cashflow in Höhe von 878,7 Mio € (Vj. 761,7 Mio €). Dies entspricht einer Erhöhung um 117,0 Mio € gegenüber dem Vorjahr.

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang für Sachanlagen und Software belief sich 2020 auf 2.232,2 Mio € (Vj. 3.308,6 Mio €). Zur Reduzierung in Höhe von 1.076,4 Mio € haben alle Geschäftsfelder beigetragen. Die Investitionsquote beträgt 5,9 % (Vj. 7,4 %).

Finanzierung und Finanzschulden

Die Brutto-Finanzschulden lagen zum Jahresende 2020 mit 7.334,4 Mio € (Vj. 7.619,0 Mio €) um 284,6 Mio € unter dem Vorjahresniveau.

Basierend auf den Quartalsendwerten waren im Jahresdurchschnitt 77,4 % (Vj. 66,5 %) der Brutto-Finanzschulden nach Sicherungsmaßnahmen mit festen Zinssätzen ausgestattet.

Der Buchwert der Anleihen erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr von 2.793,8 Mio € um 707,9 Mio € auf 3.501,7 Mio € zum Ende des Geschäftsjahres 2020. Dieser Aufbau ist im Wesentlichen auf drei Euro-Anleiheemissionen durch die Continental AG und die Conti-Gummi Finance B.V., Maastricht, Niederlande, zurückzuführen. Die Continental Group nutzte im zweiten Quartal 2020 das günstige Markt- und Zinsumfeld, um unter dem Rahmen-Emissionsprogramm für Anleiheemissionen (Debt Issuance Programme, DIP) Euro-Anleihen über insgesamt 2.125,0 Mio € bei Investoren im In- und Ausland zu platzieren. Der Ausgabekurs der am 27. Mai 2020 von der Continental AG ausgegebenen Anleihe über 750,0 Mio € lag bei 98,791 %. Diese Anleihe hat eine Laufzeit von sechs Jahren und drei Monaten und einen Zinssatz von 2,500 % p.a. Die von der Conti-Gummi Finance B.V., Maastricht, Niederlande, am 27. Mai 2020 und 25. Juni 2020 ausgegebenen Anleihen über 750,0 Mio € bzw. 625,0 Mio € haben eine Laufzeit von drei Jahren und sechs Monaten bzw. vier Jahren und drei Monaten. Der Ausgabekurs der mit 2,125 % p.a. bzw. 1,125 % p.a. festverzinslichen Anleihen lag bei 99,559 % bzw. 99,589 %. Zudem wurden im Geschäftsjahr 2020 die am 5. Februar und 9. September fälligen Euro-Anleihen der Continental AG über 600,0 Mio € bzw. 750,0 Mio € zu einem Kurs von 100,00 % zurückgezahlt. Die 600,0-Mio-€-Anleihe wurde mit 0,000 % p.a. verzinst und hatte eine Laufzeit von drei Jahren und zwei Monaten. Die 750,0-Mio-€-Anleihe wurde mit 3,125 % p.a. verzinst und hatte eine Laufzeit von sieben Jahren.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten lagen am 31. Dezember 2020 bei 1.559,8 Mio € (Vj. 1.470,4 Mio €) und damit 89,4 Mio € über dem Vorjahresniveau.

Der im Dezember 2019 vorzeitig erneuerte syndizierte Kredit besteht aus einer revolvingierenden Tranche in Höhe von 4.000,0 Mio € und einer Laufzeit von fünf Jahren. Im November 2020 hat Continental eine Option auf Verlängerung der Laufzeit um ein Jahr ausgeübt. Die kreditgebenden Banken haben daraufhin diese Finanzierungszusage bis Dezember 2025 zu unveränderten Konditionen verlängert. Der revolvingierende Kredit wurde am 31. Dezember 2020 wie auch im Vorjahr nicht genutzt. Zusätzlich zum bestehenden syndizierten Kredit wurde im Mai 2020 ein weiterer syndizierter Kredit in Höhe von 3.000,0 Mio € vereinbart. Die neue Kreditlinie zielt darauf ab, aufgrund der COVID-19-Pandemie die finanzielle Flexibilität von Continental zu stärken, und hat daher eine kurze Laufzeit von 364 Tagen. Diese Kreditlinie kann ausschließlich durch die Continental AG genutzt werden und wurde am 31. Dezember 2020 ebenfalls nicht in Anspruch genommen.

Die sonstigen Finanzschulden reduzierten sich zum Jahresende 2020 um 1.081,9 Mio € auf 2.272,9 Mio € (Vj. 3.354,8 Mio €). Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf eine geringere Nutzung von Commercial-Paper-Programmen zurückzuführen. Aus der Begebung von Commercial Paper resultierte ein Buchwert in Höhe von 263,4 Mio € (Vj. 938,4 Mio €). Die Leasingverbindlichkeiten sind im Vergleich zum Vorjahr um 172,0 Mio € auf 1.543,0 Mio € (Vj. 1.715,0 Mio €) gesunken. Die Ausnutzung von Forderungsverkaufsprogrammen lag Ende 2020 mit 296,0 Mio € (Vj. 468,6 Mio €) unterhalb des Vorjahresniveaus. In der Continental Group wurden zum Jahresende 2020 drei (Vj. vier) Forderungsverkaufsprogramme mit einem Finanzierungsvolumen in Höhe von insgesamt 400,0 Mio € (Vj. 665,0 Mio €) genutzt.

Die flüssigen Mittel, derivativen Finanzinstrumente und verzinslichen Anlagen reduzierten sich um 352,0 Mio € auf 3.195,3 Mio € (Vj. 3.547,3 Mio €).

Die Netto-Finanzschulden stiegen gegenüber dem Jahresende 2019 um 67,4 Mio € auf 4.139,1 Mio € (Vj. 4.071,7 Mio €). Die Gearing Ratio hat sich mit 32,7 % (Vj. 25,6 %) gegenüber dem Vorjahreswert erhöht.

Zum 31. Dezember 2020 verfügt die Continental Group über ein Liquiditätspolster in Höhe von insgesamt 10.719,5 Mio € (Vj. 8.044,0 Mio €), davon 2.938,7 Mio € (Vj. 3.341,8 Mio €) an flüssigen Mitteln sowie zugesagte, ungenutzte Kreditlinien im Volumen von 7.780,8 Mio € (Vj. 4.702,2 Mio €).

Unter den Beschränkungen, welche die Verfügbarkeit von Kapital beeinträchtigen können, sind auch sämtliche bestehenden Beschränkungen der flüssigen Mittel zu verstehen. In der Continental Group sind die vorab genannten flüssigen Mittel beschränkt hinsichtlich verpfändeter Beträge sowie Guthaben in Ländern mit devisenrechtlichen Beschränkungen oder anderweitig erschwertem Zugang zu Liquidität. Steuern, die auf den Transfer von Geldvermögen von einem Land in ein anderes zu entrichten sind, werden im Regelfall nicht als eine Beschränkung der flüssigen Mittel verstanden. Zum 31. Dezember 2020 betragen die unbeschränkt verfügbaren flüssigen Mittel insgesamt 2.639,8 Mio € (Vj. 3.114,3 Mio €).

Herleitung der Netto-Finanzschulden

Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Langfristige Finanzschulden	5.144,4	3.375,2
Kurzfristige Finanzschulden	2.190,0	4.243,8
Langfristige derivative Finanzinstrumente und verzinsliche Anlagen	-142,6	-54,0
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente und verzinsliche Anlagen	-114,0	-151,5
Flüssige Mittel	-2.938,7	-3.341,8
Netto-Finanzschulden	4.139,1	4.071,7

Herleitung der Veränderung der Netto-Finanzschulden

Mio €	2020	2019
Netto-Finanzschulden am Anfang der Periode	4.071,7	3.391,4
Mittelzufluss/-abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	2.714,0	4.414,4
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-1.835,3	-3.652,7
Cashflow vor Finanzierungstätigkeit (Free Cashflow)	878,7	761,7
Gezahlte Dividende	-600,0	-950,0
Dividenden an Minderheitsgesellschafter und Veränderungen aus Eigenkapitaltransaktionen bei Gesellschaften mit Minderheitsanteilseignern	-52,7	-32,5
Nicht zahlungswirksame Veränderungen	-74,5	-339,7
Sonstiges	-172,8	-93,7
Wechselkurseffekte	-46,1	-26,1
Veränderung der Netto-Finanzschulden	-67,4	-680,3
Netto-Finanzschulden am Ende der Periode	4.139,1	4.071,7

Vermögenslage

- > Eigenkapital bei 12,6 Mrd €
- > Eigenkapitalquote bei 31,9 %
- > Gearing Ratio bei 32,7 %

Bilanzsumme

Die Bilanzsumme verringerte sich zum 31. Dezember 2020 gegenüber dem Vorjahresstichtag um 2.930,2 Mio € auf 39.638,0 Mio € (Vj. 42.568,2 Mio €). Der Goodwill in Höhe von 4.361,6 Mio € hat sich im Vergleich zum Vorjahreswert von 5.113,5 Mio € um 751,9 Mio € verringert. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 344,9 Mio € auf 1.346,9 Mio € (Vj. 1.691,8 Mio €). Die Sachanlagen sind um 1.172,1 Mio € auf 13.760,6 Mio € gesunken (Vj. 14.932,7 Mio €). Die aktiven latenten Steuern erhöhten sich um 577,0 Mio € auf 2.751,4 Mio € (Vj. 2.174,4 Mio €). Das Vorratsvermögen sank um 456,2 Mio € auf 4.238,2 Mio € (Vj. 4.694,4 Mio €), die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen verringerten sich um 358,4 Mio € auf 7.353,2 Mio € (Vj. 7.711,6 Mio €). Die flüssigen Mittel sind mit 2.938,7 Mio € um 403,1 Mio € niedriger als am Vorjahresstichtag (Vj. 3.341,8 Mio €).

Langfristige Vermögenswerte

Die langfristigen Vermögenswerte verringerten sich im Vergleich zum Vorjahreswert um 1.606,6 Mio € auf 23.117,9 Mio € (Vj. 24.724,5 Mio €). Bezogen auf die einzelnen Bilanzposten ist dies im Wesentlichen bedingt durch den Rückgang der Sachanlagen um 1.172,1 Mio € auf 13.760,6 Mio € (Vj. 14.932,7 Mio €), die Reduzierung des Goodwill um 751,9 Mio € auf 4.361,6 Mio € (Vj. 5.113,5 Mio €) und der sonstigen immateriellen Vermögenswerte um 344,9 Mio € auf 1.346,9 Mio € (Vj. 1.691,8 Mio €). Gegenläufig wirkte der Anstieg der aktiven latenten Steuern um 577,0 Mio € auf 2.751,4 Mio € (Vj. 2.174,4 Mio €).

Kurzfristige Vermögenswerte

Die kurzfristigen Vermögenswerte verringerten sich um 1.323,6 Mio € auf 16.520,1 Mio € (Vj. 17.843,7 Mio €). Die Vorräte sanken im Berichtsjahr um 456,2 Mio € auf 4.238,2 Mio € (Vj. 4.694,4 Mio €), die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen verringerten sich um 358,4 Mio € auf 7.353,2 Mio € (Vj. 7.711,6 Mio €). Die flüssigen Mittel sanken um 403,1 Mio € auf 2.938,7 Mio € (Vj. 3.341,8 Mio €).

Eigenkapital

Das Eigenkapital inklusive der Anteile in Fremdbesitz ist mit 12.639,1 Mio € (Vj. 15.875,7 Mio €) um 3.236,6 Mio € niedriger als im Vorjahr. Eigenkapitalmindernd wirkten die Zahlung der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividende in Höhe von 600,0 Mio € sowie das den Anteilseignern zuzurechnende Konzernergebnis in Höhe von -961,9 Mio €. Die erfolgsneutralen Rücklagen verringerten sich um 1.571,0 Mio € auf -4.365,4 Mio € (Vj. -2.794,4 Mio €). Die Gearing Ratio veränderte sich von 25,6 % auf 32,7 %. Die Eigenkapitalquote sank auf 31,9 % (Vj. 37,3 %).

Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten stiegen um 2.921,7 Mio € auf 12.743,1 Mio € (Vj. 9.821,4 Mio €). Dies ist hauptsächlich auf die Erhöhung der langfristigen Finanzschulden um 1.769,2 Mio € auf 5.144,4 Mio € (Vj. 3.375,2 Mio €) zurückzuführen, die im Wesentlichen aus der Neuemission von drei Euro-Anleihen im zweiten Quartal über insgesamt 2.125,0 Mio € resultiert. Die langfristigen Leistungen an Arbeitnehmer haben sich um 703,6 Mio € auf 6.109,9 Mio € (Vj. 5.406,3 Mio €) erhöht. Die langfristigen Rückstellungen für sonstige Risiken und Verpflichtungen sind um 576,5 Mio € auf 1.242,6 Mio € (Vj. 666,1 Mio €) gestiegen.

Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten

Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten verringerten sich um 2.615,3 Mio € auf 14.255,8 Mio € (Vj. 16.871,1 Mio €). Reduzierend wirkten insbesondere die kurzfristigen Finanzschulden, die um 2.053,8 Mio € auf 2.190,0 Mio € gesunken sind (Vj. 4.243,8 Mio €). Dies ist im Wesentlichen zurückzuführen auf den Emissionserlös aus der Begebung von drei Euro-Anleihen im zweiten Quartal, der zur Rückführung der kurzfristigen Finanzschulden verwendet wurde. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen verringerten sich um 1.177,9 Mio € auf 5.933,1 Mio € (Vj. 7.111,0 Mio €). Dem gegenüber steht eine Erhöhung der kurzfristigen Rückstellungen für sonstige Risiken und Verpflichtungen um 463,8 Mio € auf 1.725,4 Mio € (Vj. 1.261,6 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva verringerten sich zum 31. Dezember 2020 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 3.520,0 Mio € auf 20.471,0 Mio € (Vj. 23.991,0 Mio €).

Das Working Capital erhöhte sich um 182,7 Mio € auf 5.695,9 Mio € (Vj. 5.513,2 Mio €). Diese Entwicklung ist auf den Rückgang der operativen Verbindlichkeiten um 1.177,9 Mio € auf 5.933,1 Mio € (Vj. 7.111,0 Mio €) sowie der operativen Forderungen um 539,0 Mio € auf 7.390,8 Mio € (Vj. 7.929,8 Mio €) zurückzuführen. Außerdem verringerten sich die Vorräte um 456,2 Mio € auf 4.238,2 Mio € (Vj. 4.694,4 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 20.047,0 Mio € (Vj. 22.445,1 Mio €) auf und lagen damit um 2.398,1 Mio € unter dem Vorjahreswert. Der Goodwill verringerte sich um 751,9 Mio € auf 4.361,6 Mio € (Vj. 5.113,5 Mio €). Diese Veränderung resultierte im Wesentlichen aus Wertminderung in Höhe von 654,6 Mio €. Zugleich wirkten Wechselkurseffekte in Höhe von 94,8 Mio € sowie Abgänge in Höhe von 2,5 Mio €. Das Sachanlagevermögen sank um 1.172,1 Mio € auf 13.760,6 Mio € (Vj. 14.932,7 Mio €). Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 344,9 Mio € auf 1.346,9 Mio € (Vj. 1.691,8 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 183,6 Mio € (Vj. 182,5 Mio €) wirkten sich wertmindernd auf die immateriellen Vermögenswerte aus.

Im Geschäftsfeld Vehicle Networking and Information führte der Verkauf des 50-prozentigen Anteils an der SAS Autosystemtechnik GmbH & Co. KG, Karlsruhe, Deutschland, zu einer Verringerung der operativen Aktiva um 91,4 Mio €.

Infolge eines Asset Deals im Geschäftsfeld Tires stiegen die operativen Aktiva um 0,3 Mio€.

Aus der finalen Kaufpreisallokation für den Erwerb der Merlett Tecno Plastic S.p.a., Daverio, Italien, aus dem Jahr 2019 erfolgte im Geschäftsfeld ContiTech eine Erhöhung der operativen Aktiva um 2,5 Mio€. Außerdem resultierte aus dem Verkauf einer Gesellschaft eine Verringerung der operativen Aktiva um 4,1 Mio€.

Eine Geschäftsübertragung im Rahmen eines Asset Deals im Geschäftsfeld Powertrain verminderte die operativen Aktiva um 1,7 Mio€.

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

Wechselkurseffekte verringerten den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Konzerns um 1.069,7 Mio€ (Vj. erhöhend um 284,2 Mio€).

Die durchschnittlichen operativen Aktiva verringerten sich gegenüber dem Vorjahr um 3.641,9 Mio€ auf 22.536,6 Mio€ (Vj. 26.178,5 Mio€).

Konzernbilanz

Aktiva in Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Goodwill	4.361,6	5.113,5
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.346,9	1.691,8
Sachanlagen	13.760,6	14.932,7
Anteile an nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	351,3	397,7
Langfristige übrige Vermögenswerte	3.297,5	2.588,8
Langfristige Vermögenswerte	23.117,9	24.724,5
Vorräte	4.238,2	4.694,4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.353,2	7.711,6
Kurzfristige übrige Vermögenswerte	1.990,0	2.095,9
Flüssige Mittel	2.938,7	3.341,8
Kurzfristige Vermögenswerte	16.520,1	17.843,7
Bilanzsumme	39.638,0	42.568,2
Passiva in Mio €	31.12.2020	31.12.2019
Eigenkapital	12.639,1	15.875,7
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	12.743,1	9.821,4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.933,1	7.111,0
Kurzfristige sonstige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	8.322,7	9.760,1
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	14.255,8	16.871,1
Bilanzsumme	39.638,0	42.568,2
Netto-Finanzschulden	4.139,1	4.071,7
Gearing Ratio in %	32,7	25,6

Überleitung zu operativen Aktiva 2020

Mio €	Autonomous Mobility and Safety	Vehicle Networking and Information	Tires	ContiTech	Powertrain	Sonstiges/ Holding/ Konsolidierung	Konzern
Summe Aktiva/Bilanzsumme	7.202,0	6.426,5	8.970,5	4.257,8	5.713,9	7.067,3	39.638,0
Flüssige Mittel	–	–	–	–	–	2.938,7	2.938,7
Kurz- und langfristige derivative Finanzinstrumente, verzinsliche Anlagen	–	–	–	–	–	256,6	256,6
Andere finanzielle Vermögenswerte	24,0	27,2	13,9	5,6	28,3	23,5	122,5
Abzüglich finanzieller Vermögenswerte	24,0	27,2	13,9	5,6	28,3	3.218,8	3.317,8
Abzüglich sonstiger nicht operativer Vermögenswerte	32,2	4,2	49,9	0,5	9,9	655,9	752,6
Aktive latente Steuern	–	–	–	–	–	2.751,4	2.751,4
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	–	234,8	234,8
Abzüglich Ertragsteuervermögen	–	–	–	–	–	2.986,2	2.986,2
Segmentvermögen	7.145,8	6.395,1	8.906,7	4.251,7	5.675,7	206,4	32.581,4
Summe Verbindlichkeiten und Rückstellungen	4.460,1	4.254,3	3.467,7	1.967,1	3.611,6	9.238,1	26.998,9
Kurz- und langfristige Finanzschulden	–	–	–	–	–	7.334,4	7.334,4
Zins- und andere finanzielle Verbindlichkeiten	–	–	–	–	–	36,4	36,4
Abzüglich finanzieller Verbindlichkeiten	–	–	–	–	–	7.370,8	7.370,8
Passive latente Steuern	–	–	–	–	–	168,6	168,6
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	–	–	–	–	790,1	790,1
Abzüglich Ertragsteuerverpflichtungen	–	–	–	–	–	958,7	958,7
Abzüglich sonstiger nicht operativer Verbindlichkeiten	1.714,4	1.294,7	963,3	768,9	931,8	885,9	6.559,0
Segmentsschulden	2.745,7	2.959,6	2.504,4	1.198,2	2.679,8	22,7	12.110,4
Operative Aktiva	4.400,1	3.435,5	6.402,3	3.053,5	2.995,9	183,7	20.471,0

Überleitung zu operativen Aktiva 2019

Mio €	Autonomous Mobility and Safety	Vehicle Networking and Information	Tires	ContiTech	Powertrain	Sonstiges/ Holding/ Konsolidierung	Konzern
Summe Aktiva/Bilanzsumme	7.355,0	7.471,0	10.077,9	4.784,0	6.026,6	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	23,1	17,6	7,6	13,1	18,7	89,7
Abzüglich finanzieller Vermögenswerte	9,6	23,1	17,6	7,6	13,1	3.566,0	3.637,0
Abzüglich sonstiger nicht operativer Vermögenswerte	-33,8	-73,7	-13,6	-0,4	-50,1	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	7.521,6	10.073,9	4.776,8	6.063,6	162,0	35.977,1
Summe Verbindlichkeiten und Rückstellungen	4.145,5	3.786,7	3.399,9	1.972,9	3.579,6	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	1.022,3	881,2	687,4	863,3	881,0	5.818,3
Segmentsschulden	2.662,4	2.764,4	2.518,7	1.285,5	2.716,3	38,8	11.986,1
Operative Aktiva	4.716,8	4.757,2	7.555,2	3.491,3	3.347,3	123,2	23.991,0

Automotive Technologies

Automotive Technologies in Mio €	2020	2019	Δ in %
Umsatz	15.316,9	18.904,7	-19,0
EBITDA	498,3	1.727,7	-71,2
in % vom Umsatz	3,3	9,1	
EBIT	-1.440,6	-1.445,6	0,3
in % vom Umsatz	-9,4	-7,6	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	2.293,6	2.237,9	2,5
in % vom Umsatz	15,0	11,8	
Abschreibungen ¹	1.938,9	3.173,3	-38,9
davon Wertminderungen ²	753,6	2.123,2	-64,5
Operative Aktiva (zum 31.12.)	7.832,8	9.474,0	-17,3
Operative Aktiva (Durchschnitt)	8.859,0	10.920,1	-18,9
Kapitalrendite (ROCE) in %	-16,3	-13,2	
Investitionen ³	979,3	1.404,3	-30,3
in % vom Umsatz	6,4	7,4	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	95.551	96.551	-1,0
Umsatz bereinigt ⁵	15.303,1	18.648,3	-17,9
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	-280,2	1.115,3	-125,1
in % des bereinigten Umsatzes	-1,8	6,0	

¹ Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

² Der Begriff Wertminderung beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen. Darin enthalten sind ebenfalls Aufwendungen aus Ausbuchungen von Markenwerten.

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.

Der Unternehmensbereich Automotive Technologies umfasst zwei Geschäftsfelder:

- Das Geschäftsfeld **Autonomous Mobility and Safety** (20 % des Konzernumsatzes) entwickelt, produziert und integriert aktive und passive Sicherheitstechnologien und beherrscht die Fahrzeugdynamik.
- Das Geschäftsfeld **Vehicle Networking and Information** (21 % des Konzernumsatzes) entwickelt und integriert Bausteine und End-to-End-Systeme für die vernetzte Mobilität, d. h. Architekturen, Hardware, Software und Services.

Die insgesamt sieben Geschäftseinheiten erzielten im Berichtsjahr 41 % des Konzernumsatzes.

Wichtige Rohstoffe für Automotive Technologies sind Stahl, Aluminium, Kunststoffe, Kupfer und Edelmetalle. Einen Schwerpunkt im Einkauf von Material und Vorprodukten bilden Elektronik und elektromechanische Komponenten wie z. B. Halbleiter. Bedingt durch die COVID-19-Pandemie kam es in der Automobilzulieferindustrie im Berichtsjahr zu starken Bedarfsschwankungen. Im Frühjahr 2020 war die Nachfrage stark gesunken. Einige Lieferanten mussten die Produktion teilweise oder komplett einstellen. Zuletzt stiegen die Bedarfe aufgrund einer unerwartet schnellen Erholung der Automobilbranche von der Pandemie. Dies führte ab Jahresende 2020 vor allem zu Verknappungen und Lieferproblemen im Bereich der Halbleiterindustrie, die für einige Komponenten bereits durch eine gestiegene Nachfrage bei Konsumgütern ausgelastet war. Obwohl die Halbleiterhersteller auf die unerwartet gestiegene Nachfrage mit einer Erweiterung ihrer Produktionskapazitäten reagieren, werden die Lieferengpässe voraussichtlich aufgrund der Vorlaufzeiten in der Halbleiterindustrie erst im Laufe des Jahres 2021 beseitigt werden können.

Entwicklung des Geschäftsfelds Autonomous Mobility and Safety

- › Umsatzrückgang um 19,7 %
- › Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 15,8 %
- › Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 85,9 %

Absatz

In der Geschäftseinheit Vehicle Dynamics lag das Absatzvolumen von elektronischen Bremssystemen im Jahr 2020 deutlich unter dem Vorjahresniveau. Die Verkaufszahlen von Bremskraftverstärkern in der Geschäftseinheit Hydraulic Brake Systems verringerten sich stark im Vergleich zum Vorjahr. Der Absatz von Brems-sätteln mit integrierter elektrischer Parkbremse verringerte sich deutlich gegenüber dem Vorjahr. In der Geschäftseinheit Passive Safety and Sensorics sank der Absatz von Airbagsteuergeräten im Vergleich zum Vorjahr deutlich. Bei den Fahrerassistenzsystemen verringerten sich die Verkaufszahlen gegenüber dem Vorjahreswert. Die Absatzrückgänge in den Geschäftseinheiten gegenüber dem Vorjahr sind vor allem auf die Folgewirkungen der Maßnahmen gegen die COVID-19-Pandemie zurückzuführen.

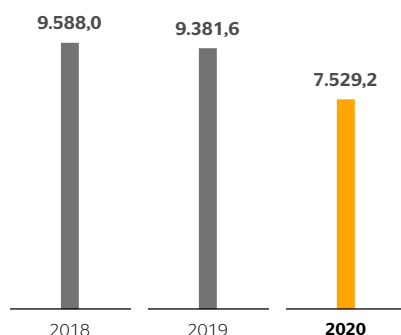
Umsatzrückgang um 19,7 %;

Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 15,8 %

2020 reduzierte sich der Umsatz des Geschäftsfelds Autonomous Mobility and Safety im Vergleich zum Vorjahr um 19,7 % auf 7.529,2 Mio € (Vj. 9.381,6 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Rückgang um 15,8 %.

Umsatz

Mio €



Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 85,9 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Geschäftsfelds Autonomous Mobility and Safety verringerte sich im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 578,0 Mio € bzw. 85,9 % auf 94,9 Mio € (Vj. 672,9 Mio €) und entspricht 1,3 % (Vj. 7,4 %) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 18,8 %

Das Geschäftsfeld Autonomous Mobility and Safety verzeichnete 2020 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 22,6 Mio € bzw. 18,8 % auf -97,7 Mio € (Vj. -120,3 Mio €). Die Umsatzrendite lag damit wie im Vorjahr bei -1,3 %.

Für das Geschäftsfeld Autonomous Mobility and Safety beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2020 insgesamt 192,6 Mio € (Vj. 796,1 Mio €). Zu weiteren Details verweisen wir auf unsere Erläuterungen zu den Sondereffekten 2020 und 2019 auf Seite 67 ff.

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei -2,1 % (Vj. -2,3 %).

Beschaffung

Der Beschaffungsmarkt für das Geschäftsfeld Autonomous Mobility and Safety war im Jahr 2020 sehr volatil, und auch die Preisentwicklung an den Rohmaterialmärkten erwies sich als sehr heterogen. Die ersten vier Monate waren aufgrund der COVID-19-Pandemie geprägt durch Preisnachlässe für Industriemetalle, die ihren Tiefpunkt Ende April erreichten. In den Folgemonaten stiegen nachfragebedingt die Preise kontinuierlich an. Das Preisniveau zum Ende des Jahres lag deutlich über dem Niveau des ersten Quartals. Bis ins zweite Quartal entspannte sich die Beschaffungssituation, es kam jedoch ab dem dritten Quartal aufgrund der überdurchschnittlichen Materialnachfrage zu längeren Lieferzeiten und vereinzelt Lieferengpässen bei Stahlprodukten. Der Bedarf an Elektronikkomponenten innerhalb des Geschäftsfelds stieg durch das überproportional wachsende Geschäft in der Geschäftseinheit Advanced Driver Assistance Systems an.

Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) sanken gegenüber dem Vorjahr um 39,8 Mio € bzw. 3,8 % auf 1.008,9 Mio € (Vj. 1.048,7 Mio €) und lagen damit bei 13,4 % vom Umsatz (Vj. 11,2 %).

Abschreibungen

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2019 um 695,0 Mio € auf 570,6 Mio € (Vj. 1.265,6 Mio €) und betragen 7,6 % vom Umsatz (Vj. 13,5 %). Darin enthalten sind 2020 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 9,5 Mio € (Vj. 750,0 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva des Geschäftsfelds Autonomous Mobility and Safety reduzierten sich zum 31. Dezember 2020 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 316,7 Mio € auf 4.400,1 Mio € (Vj. 4.716,8 Mio €).

Das Working Capital erhöhte sich um 196,8 Mio € auf 702,6 Mio € (Vj. 505,8 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsaufbau von 6,0 Mio € auf 620,5 Mio € (Vj. 614,5 Mio €). Die operativen Forderungen verringerten sich zum Stichtag um 166,6 Mio € auf 1.447,6 Mio € (Vj. 1.614,2 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten sanken um 357,4 Mio € auf 1.365,5 Mio € (Vj. 1.722,9 Mio €).

Autonomous Mobility and Safety in Mio €	2020	2019	Δ in %
Umsatz	7.529,2	9.381,6	-19,7
EBITDA	472,9	1.145,3	-58,7
in % vom Umsatz	6,3	12,2	
EBIT	-97,7	-120,3	18,8
in % vom Umsatz	-1,3	-1,3	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	1.008,9	1.048,7	-3,8
in % vom Umsatz	13,4	11,2	
Abschreibungen ¹	570,6	1.265,6	-54,9
davon Wertminderungen ²	9,5	750,0	-98,7
Operative Aktiva (zum 31.12.)	4.400,1	4.716,8	-6,7
Operative Aktiva (Durchschnitt)	4.658,8	5.159,9	-9,7
Kapitalrendite (ROCE) in %	-2,1	-2,3	
Investitionen ³	498,7	720,6	-30,8
in % vom Umsatz	6,6	7,7	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	47.762	48.434	-1,4
Umsatz bereinigt ⁵	7.529,2	9.126,8	-17,5
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	94,9	672,9	-85,9
in % des bereinigten Umsatzes	1,3	7,4	

¹ Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

² Der Begriff Wertminderung beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

³ Investitionen in Sachanlagen und Software.

⁴ Ohne Auszubildende.

⁵ Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

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

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 4.865,2 Mio € (Vj. 5.032,2 Mio €) auf und lagen damit um 167,0 Mio € unter dem Vorjahreswert. Der Goodwill reduzierte sich um 18,8 Mio € auf 1.909,7 Mio € (Vj. 1.928,5 Mio €). Das Sachanlagevermögen sank im Rahmen von Verkäufen um 160,6 Mio € auf 2.706,5 Mio € (Vj. 2.867,1 Mio €). Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich um 15,4 Mio € auf 118,1 Mio € (Vj. 102,7 Mio €).

Wechselkurseffekte wirkten sich im Berichtsjahr mit 148,7 Mio € vermindernd (Vj. erhöhend um 37,9 Mio €) auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Geschäftsfelds Autonomous Mobility and Safety aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva des Geschäftsfelds Autonomous Mobility and Safety verringerten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2019 um 501,1 Mio € auf 4.658,8 Mio € (Vj. 5.159,9 Mio €).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang des Geschäftsfelds Autonomous Mobility and Safety reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 221,9 Mio € auf 498,7 Mio € (Vj. 720,6 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 6,6 % (Vj. 7,7 %).

Neben den Investitionen an deutschen Standorten wurden die Produktionskapazitäten an den europäischen Niedrigkostenstandorten sowie in Nordamerika und Asien ausgebaut. Hierbei wurden insbesondere die Produktionskapazitäten für die Geschäftseinheiten Vehicle Dynamics und Advanced Driver Assistance Systems erweitert. Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf die Errichtung neuer Fertigungsanlagen für elektronische Bremssysteme.

Mitarbeiter

Die Anzahl der Mitarbeiter des Geschäftsfelds Autonomous Mobility and Safety verringerte sich um 672 Beschäftigte auf 47.762 (Vj. 48.434). Dies resultierte aus Anpassungen an geringere Produktionsvolumina, Effizienzsteigerungen und strukturellen Änderungen.

Entwicklung des Geschäftsfelds Vehicle Networking and Information

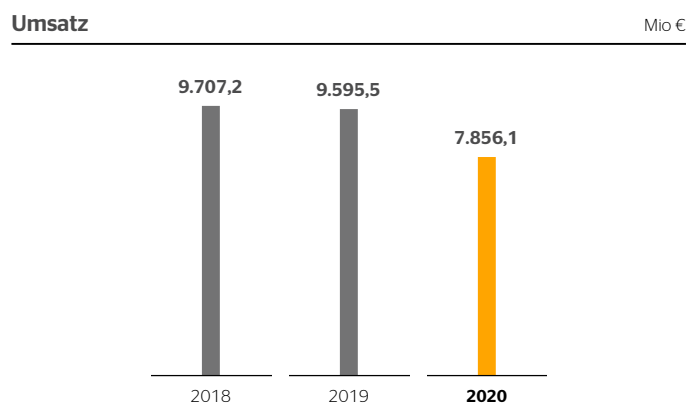
- › Umsatzrückgang um 18,1 %
- › Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 15,8 %
- › Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 184,7 %

Absatz

Das Absatzvolumen in der Geschäftseinheit Connected Car Networking lag im Jahr 2020 weltweit unter dem Vorjahresniveau. In den Geschäftseinheiten Human Machine Interface und Commercial Vehicles and Services lagen die Verkaufszahlen ebenfalls unter dem Vorjahreswert. Der Bereich Nutzfahrzeuge verzeichnete eine stärkere Reduzierung als das Ersatzteil- und Aftermarket-Geschäft. Die Absatzrückgänge in den Geschäftseinheiten gegenüber dem Vorjahr sind vor allem auf die Folgewirkungen der Maßnahmen gegen die COVID-19-Pandemie zurückzuführen.

Umsatzrückgang um 18,1 %; Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 15,8 %

2020 reduzierte sich der Umsatz des Geschäftsfelds Vehicle Networking and Information im Vergleich zum Vorjahr um 18,1 % auf 7.856,1 Mio € (Vj. 9.595,5 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Rückgang um 15,8 %.



Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 184,7 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Geschäftsfelds Vehicle Networking and Information reduzierte sich im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 817,1 Mio € bzw. 184,7 % auf -374,7 Mio € (Vj. 442,4 Mio €) und entspricht -4,8 % (Vj. 4,6 %) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnisrückgang (EBIT) um 1,3 %

Das Geschäftsfeld Vehicle Networking and Information verzeichnete 2020 einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 17,2 Mio € bzw. 1,3 % auf -1.342,5 Mio € (Vj. -1.325,3 Mio €). Die Umsatzrendite reduzierte sich auf -17,1 % (Vj. -13,8 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 65,5 Mio € (Vj. 57,2 Mio €).

Für das Geschäftsfeld Vehicle Networking and Information beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2020 insgesamt 903,1 Mio € (Vj. 1.708,9 Mio €). Zu weiteren Details verweisen wir auf unsere Erläuterungen zu den Sondereffekten 2020 und 2019 auf Seite 67 ff.

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei -31,9 % (Vj. -23,0 %).

Beschaffung

Der prozentuale Anteil der Elektronikbauteile und Displays im Geschäftsfeld Vehicle Networking and Information nahm weiter zu. Nach der ersten Welle der COVID-19-Pandemie mit deutlichen Nachfragerückgängen war die zweite Jahreshälfte 2020 geprägt durch eine stark anziehende Nachfrage im Elektronik- und Displaymarkt. Der erste Produktanlauf des innovativen High-Performance-Computers ICAS1 (InCar Application Server 1) wurde seitens der Komponentenbeschaffung erfolgreich unterstützt.

Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 95,5 Mio € bzw. 8,0 % auf 1.284,7 Mio € (Vj. 1.189,2 Mio €) und lagen damit bei 16,4 % vom Umsatz (Vj. 12,4 %).

Abschreibungen

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2019 um 539,0 Mio € auf 1.368,7 Mio € (Vj. 1.907,7 Mio €) und betragen 17,4 % vom Umsatz (Vj. 19,9 %). Darin enthalten sind 2020 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 744,1 Mio € (Vj. 1.373,2 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva des Geschäftsfelds Vehicle Networking and Information reduzierten sich zum 31. Dezember 2020 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 1.321,7 Mio € auf 3.435,5 Mio € (Vj. 4.757,2 Mio €).

Das Working Capital stieg um 163,8 Mio € auf 850,3 Mio € (Vj. 686,5 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsabbau von 37,7 Mio € auf 829,9 Mio € (Vj. 867,6 Mio €). Die operativen Forderungen verringerten sich zum Stichtag um 22,4 Mio € auf 1.536,0 Mio € (Vj. 1.558,4 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten sanken um 223,9 Mio € auf 1.515,6 Mio € (Vj. 1.739,5 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 3.866,5 Mio € (Vj. 4.848,5 Mio €) auf und lagen damit um 982,0 Mio € unter dem Vorjahreswert. Der Goodwill reduzierte sich auf 710,6 Mio € (Vj. 1.388,1 Mio €). Der Rückgang resultierte mit

Vehicle Networking and Information in Mio €	2020	2019	Δ in %
Umsatz	7.856,1	9.595,5	-18,1
EBITDA	26,2	582,4	-95,5
in % vom Umsatz	0,3	6,1	
EBIT	-1.342,5	-1.325,3	-1,3
in % vom Umsatz	-17,1	-13,8	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	1.284,7	1.189,2	8,0
in % vom Umsatz	16,4	12,4	
Abschreibungen ¹	1.368,7	1.907,7	-28,3
davon Wertminderungen ²	744,1	1.373,2	-45,8
Operative Aktiva (zum 31.12.)	3.435,5	4.757,2	-27,8
Operative Aktiva (Durchschnitt)	4.203,4	5.760,2	-27,0
Kapitalrendite (ROCE) in %	-31,9	-23,0	
Investitionen ³	480,6	683,7	-29,7
in % vom Umsatz	6,1	7,1	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	47.789	48.117	-0,7
Umsatz bereinigt ⁵	7.842,3	9.593,9	-18,3
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	-374,7	442,4	-184,7
in % des bereinigten Umsatzes	-4,8	4,6	

¹ Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

² Der Begriff Wertminderung beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen. Darin enthalten sind ebenfalls Aufwendungen aus Ausbuchungen von Markenwerten.

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.

einem Anteil von 654,6 Mio€ aus der Wertminderung des Goodwill. Das Sachanlagevermögen lag mit 2.330,2 Mio€ um 61,7 Mio€ unter dem Vorjahresniveau von 2.391,9 Mio€. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 186,1 Mio€ auf 637,1 Mio€ (Vj. 823,2 Mio€). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 65,5 Mio€ (Vj. 57,2 Mio€) reduzierten den Wert der immateriellen Vermögenswerte.

Im Geschäftsfeld Vehicle Networking and Information führte der Verkauf des 50-prozentigen Anteils an der SAS Autosystemtechnik GmbH & Co. KG, Karlsruhe, Deutschland, zu einer Verringerung der operativen Aktiva um 91,4 Mio€.

Wechselkurseffekte wirkten sich im Berichtsjahr mit 160,7 Mio€ vermindernd (Vj. erhöhend um 67,8 Mio€) auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Geschäftsfelds Vehicle Networking and Information aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva des Geschäftsfelds Vehicle Networking and Information reduzierten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2019 um 1.556,8 Mio€ auf 4.203,4 Mio€ (Vj. 5.760,2 Mio€).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang des Geschäftsfelds Vehicle Networking and Information reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 203,1 Mio€ auf 480,6 Mio€ (Vj. 683,7 Mio€).

Die Investitionsquote belief sich auf 6,1 % (Vj. 7,1 %). Neben dem Ausbau von Fertigungskapazitäten in Europa wurden die Produktionsanlagen in Asien sowie in Nordamerika erweitert. Der Schwerpunkt der Investitionen lag auf dem Ausbau der Produktionskapazitäten für die Geschäftseinheiten Human Machine Interface und Connected Car Networking. Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf den Bau des neuen Werks in Aguascalientes, Mexiko. Darüber hinaus wurden die Fertigungskapazitäten für Bedien- und Displaylösungen ausgebaut.

Mitarbeiter

Die Mitarbeiterzahl des Geschäftsfelds Vehicle Networking and Information verringerte sich um 328 auf 47.789 Personen (Vj. 48.117). Rückläufige Produktionsvolumina wurden durch den Aufbau neuer Produktionsstätten und einen weiteren Aufbau im Forschungs- und Entwicklungsbereich teilweise kompensiert.

Rubber Technologies

Rubber Technologies in Mio €	2020	2019	Δ in %
Umsatz	15.639,5	18.012,9	-13,2
EBITDA	2.493,6	3.168,2	-21,3
in % vom Umsatz	15,9	17,6	
EBIT	1.266,4	1.957,5	-35,3
in % vom Umsatz	8,1	10,9	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	417,7	462,2	-9,6
in % vom Umsatz	2,7	2,6	
Abschreibungen ¹	1.227,2	1.210,7	1,4
davon Wertminderungen ²	36,9	34,8	6,0
Operative Aktiva (zum 31.12.)	9.455,8	11.046,5	-14,4
Operative Aktiva (Durchschnitt)	10.361,9	11.317,3	-8,4
Kapitalrendite (ROCE) in %	12,2	17,3	
Investitionen ³	715,0	1.187,9	-39,8
in % vom Umsatz	4,6	6,6	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	100.327	102.685	-2,3
Umsatz bereinigt ⁵	15.504,9	18.005,1	-13,9
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	1.756,3	2.160,8	-18,7
in % des bereinigten Umsatzes	11,3	12,0	

¹ Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

² Der Begriff Wertminderung beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen. Darin enthalten sind ebenfalls Aufwendungen aus Ausbuchungen von Markenwerten.

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.

Der Unternehmensbereich Rubber Technologies umfasst zwei Geschäftsfelder:

- › Das Geschäftsfeld **Tires** (27 % des Konzernumsatzes) steht mit seinem Premiumportfolio im Pkw-, Lkw-, Bus-, Zweirad- und Spezialreifensegment für innovative Spitzenleistungen in der Reifentechnologie. Dienstleistungen für den Handel und für das Flottenmanagement sowie digitale Reifenüberwachungs- und -managementsysteme bilden weitere Schwerpunkte. Ziel ist es, zur sicheren, wirtschaftlichen und nachhaltigen Mobilität beizutragen.
- › Das Geschäftsfeld **ContiTech** (14 % des Konzernumsatzes) fokussiert sich auf „Smart & Sustainable Solutions Beyond Rubber“ und entwickelt digitale und intelligente Lösungen für Zukunftsbranchen. ContiTech nutzt dabei das langjährige Industrie- und Materialverständnis zur Erschließung neuer Geschäftsmöglichkeiten, indem es verschiedene Materialien mit elektronischen Komponenten und individuellen Dienstleistungen kombiniert.

Im Berichtsjahr erzielten die insgesamt 13 Geschäftseinheiten 41 % des Konzernumsatzes.

Rubber Technologies profitierte von deutlich reduzierten Preisen für Rohöl und Naturkautschuk im ersten Halbjahr 2020. In den Märkten für Chemikalien, Textilien und Stahl führte die COVID-19-Pandemie ebenfalls zu Preisreduktionen. Auch der Markt für Butadien, ein Vormaterial für synthetische Kautschuke, entwickelte sich entsprechend. In der zweiten Jahreshälfte verzeichneten wichtige Vormaterialien deutliche Preisanstiege aufgrund der wieder anziehenden Nachfrage.

Entwicklung des Geschäftsfelds Tires

- › Umsatzrückgang um 13,4 %
- › Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 10,7 %
- › Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 21,2 %

Absatz

Die Verkaufszahlen lagen bedingt durch die COVID-19-Pandemie im Jahr 2020 im Pkw-Erstausüstungsgeschäft deutlich unter dem Vorjahresvergleichswert. Auch die Absatzzahlen im Pkw-Reifenersatzgeschäft und im Nutzfahrzeugreifengeschäft fielen unter das Vorjahresniveau.

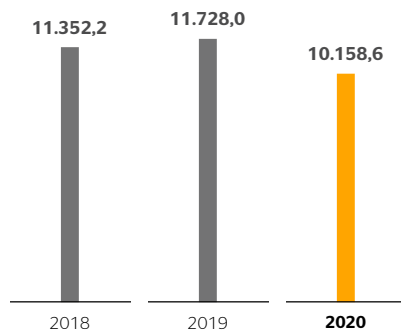
Umsatzrückgang um 13,4 %;

Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 10,7 %

2020 reduzierte sich der Umsatz des Geschäftsfelds Tires im Vergleich zum Vorjahr um 13,4 % auf 10.158,6 Mio € (Vj. 11.728,0 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Rückgang um 10,7 %.

Umsatz

Mio €



Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 21,2 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Geschäftsfelds Tires verringerte sich im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 361,3 Mio € bzw. 21,2 % auf 1.344,1 Mio € (Vj. 1.705,4 Mio €) und entspricht 13,2 % (Vj. 14,5 %) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnisrückgang (EBIT) um 38,7 %

Das Geschäftsfeld Tires verzeichnete 2020 einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 639,3 Mio € bzw. 38,7 % auf 1.012,3 Mio € (Vj. 1.651,6 Mio €). Die Umsatzrendite verringerte sich auf 10,0 % (Vj. 14,1 %).

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

Für das Geschäftsfeld Tires beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2020 insgesamt 310,8 Mio € (Vj. 33,8 Mio €). Zu weiteren Details verweisen wir auf unsere Erläuterungen zu den Sondereffekten 2020 und 2019 auf Seite 67 ff.

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 14,3 % (Vj. 21,2 %).

Beschaffung

Die Preise für wichtige Rohmaterialien sanken mit Beginn der COVID-19-Pandemie. Insbesondere die Preise von Rohstoffen und Vormaterialien wie Naturkautschuk, Butadien und Rohöl erreichten im zweiten Quartal ihren Tiefpunkt. Die Reduktion des Ölpreises führte folglich zu einer Preissenkung bei weiteren ölabhängigen Vormaterialien, etwa bei Rußen. In der zweiten Jahreshälfte 2020 stiegen die Preise für Naturkautschuk, Öl und Butadien deutlich. Im Jahresdurchschnitt verringerte sich das Preisniveau in den Märkten für Chemikalien, Textilien und Stahl.

Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) sanken gegenüber dem Vorjahr um 31,4 Mio € bzw. 10,5 % auf 268,0 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 2019 um 6,5 Mio € auf 852,6 Mio € (Vj. 846,1 Mio €) und betrugen 8,4 % vom Umsatz (Vj. 7,2 %). Darin enthalten sind 2020 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 11,8 Mio € (Vj. 22,5 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva des Geschäftsfelds Tires verringerten sich zum 31. Dezember 2020 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 1.152,9 Mio € auf 6.402,3 Mio € (Vj. 7.555,2 Mio €).

Das Working Capital reduzierte sich um 245,0 Mio € auf 2.417,6 Mio € (Vj. 2.662,6 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsabbau von 230,2 Mio € auf 1.563,2 Mio € (Vj. 1.793,4 Mio €). Die operativen Forderungen verringerten sich zum Stichtag um 285,1 Mio € auf 1.940,8 Mio € (Vj. 2.225,9 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten sanken um 270,3 Mio € auf 1.086,4 Mio € (Vj. 1.356,7 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 5.236,3 Mio € (Vj. 5.877,2 Mio €) auf und lagen damit um 640,9 Mio € unter dem Vorjahreswert. Der Goodwill verringerte sich um 4,0 Mio € auf 405,7 Mio € (Vj. 409,7 Mio €). Diese Reduzierung resultierte aus Wechselkurseffekten in Höhe von 4,0 Mio €. Das Sachanlagevermögen verringerte sich um 579,5 Mio € auf 4.608,1 Mio € (Vj. 5.187,6 Mio €). Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 32,6 Mio € auf 84,2 Mio € (Vj. 116,8 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 20,3 Mio € (Vj. 20,0 Mio €) reduzierten den Wert der immateriellen Vermögenswerte.

Infolge eines Asset Deals im Geschäftsfeld Tires stiegen die operativen Aktiva um 0,3 Mio €.

Tires in Mio €	2020	2019	Δ in %
Umsatz	10.158,6	11.728,0	-13,4
EBITDA	1.864,9	2.497,7	-25,3
in % vom Umsatz	18,4	21,3	
EBIT	1.012,3	1.651,6	-38,7
in % vom Umsatz	10,0	14,1	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	268,0	299,4	-10,5
in % vom Umsatz	2,6	2,6	
Abschreibungen ¹	852,6	846,1	0,8
davon Wertminderungen ²	11,8	22,5	-47,6
Operative Aktiva (zum 31.12.)	6.402,3	7.555,2	-15,3
Operative Aktiva (Durchschnitt)	7.080,7	7.797,5	-9,2
Kapitalrendite (ROCE) in %	14,3	21,2	
Investitionen ³	535,5	926,2	-42,2
in % vom Umsatz	5,3	7,9	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	56.864	56.884	0,0
Umsatz bereinigt ⁵	10.154,4	11.728,0	-13,4
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	1.344,1	1.705,4	-21,2
in % des bereinigten Umsatzes	13,2	14,5	

¹ Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

² Der Begriff Wertminderung beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

³ Investitionen in Sachanlagen und Software.

⁴ Ohne Auszubildende.

⁵ Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

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

Wechselkurseffekte wirkten sich im Berichtsjahr mit 458,9 Mio€ vermindern (Vj. erhöhend um 120,5 Mio€) auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Geschäftsfelds Tires aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva des Geschäftsfelds Tires verringerten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2019 um 716,8 Mio€ auf 7.080,7 Mio€ (Vj. 7.797,5 Mio€).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang des Geschäftsfelds Tires reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 390,7 Mio€ auf 535,5 Mio€ (Vj. 926,2 Mio€). Die Investitionsquote beträgt 5,3% (Vj. 7,9%).

Die Fertigungskapazitäten wurden in Europa, Nordamerika sowie in Asien aus- und aufgebaut. Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf die Werkneubauten in Clinton, USA, und Rayong, Thailand. Weiterhin wurden Maßnahmen zur Qualitätssicherung und Kostensenkung durchgeführt.

Mitarbeiter

Die Mitarbeiterzahl des Geschäftsfelds Tires reduzierte sich um 20 auf 56.864 Personen (Vj. 56.884).

Entwicklung des Geschäftsfelds ContiTech

- › Umsatzrückgang um 12,9 %
- › Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 11,9 %
- › Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 9,5 %

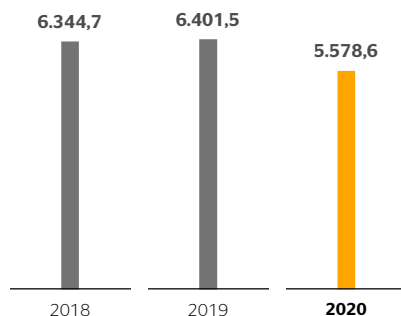
Umsatzrückgang um 12,9 %;

Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 11,9 %

2020 reduzierte sich der Umsatz des Geschäftsfelds ContiTech im Vergleich zum Vorjahr um 12,9 % auf 5.578,6 Mio € (Vj. 6.401,5 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Rückgang um 11,9 %. Entsprechend dem volatilen Marktumfeld bedingt durch die COVID-19-Pandemie wurde der Umsatz im Vergleich zum Vorjahr unterschritten, wobei der Umsatzrückgang im Automobilbereich stärker ausgeprägt war als im Industriesektor. Aus regionaler Sicht zeigt das Geschäft in China eine signifikante Erholung seit dem zweiten Quartal und schließt das Gesamtjahr leicht über Vorjahresniveau ab. Europa und Nordamerika liegen deutlich unter dem Vorjahr.

Umsatz

Mio €



Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 9,5 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Geschäftsfelds ContiTech verringerte sich im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 43,2 Mio € bzw. 9,5 % auf 412,2 Mio € (Vj. 455,4 Mio €) und entspricht 7,6 % (Vj. 7,1 %) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnisrückgang (EBIT) um 16,9 %

Das Geschäftsfeld ContiTech verzeichnete 2020 einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 51,8 Mio € bzw. 16,9 % auf 254,1 Mio € (Vj. 305,9 Mio €). Die Umsatzrendite verringerte sich auf 4,6 % (Vj. 4,8 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 88,7 Mio € (Vj. 94,6 Mio €).

Für das Geschäftsfeld ContiTech beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2020 insgesamt 75,2 Mio € (Vj. 54,5 Mio €). Zu weiteren Details verweisen wir auf unsere Erläuterungen zu den Sondereffekten 2020 und 2019 auf Seite 67 ff.

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

Beschaffung

Im Zuge der durch die Pandemie bedingten Bedarfsschwankungen auf den Rohstoffmärkten verzeichnete das Geschäftsfeld ContiTech sinkende Preise für zahlreiche Rohmaterialien. Besonders die Preise für ölasierte Rohstoffe fielen deutlich gegenüber dem Vorjahr. Insgesamt sanken die Materialpreise im Jahresdurchschnitt gegenüber dem Vorjahr.

Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) sanken gegenüber dem Vorjahr um 13,1 Mio € bzw. 8,0 % auf 149,7 Mio € (Vj. 162,8 Mio €) und lagen damit bei 2,7 % (Vj. 2,5 %) vom Umsatz.

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2019 um 10,0 Mio € auf 374,6 Mio € (Vj. 364,6 Mio €) und betragen 6,7 % vom Umsatz (Vj. 5,7 %). Darin enthalten sind 2020 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 25,1 Mio € (Vj. 12,3 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva des Geschäftsfelds ContiTech verringerten sich zum 31. Dezember 2020 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 437,8 Mio € auf 3.053,5 Mio € (Vj. 3.491,3 Mio €).

Das Working Capital reduzierte sich um 77,8 Mio € auf 1.014,5 Mio € (Vj. 1.092,3 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsabbau um 108,5 Mio € auf 678,0 Mio € (Vj. 786,5 Mio €). Die operativen Forderungen verringerten sich zum Stichtag um 82,8 Mio € auf 1.006,7 Mio € (Vj. 1.089,5 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten sanken um 113,5 Mio € auf 670,2 Mio € (Vj. 783,7 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 2.410,6 Mio € (Vj. 2.750,8 Mio €) auf und reduzierten sich damit um 340,2 Mio €. Der Goodwill reduzierte sich um 31,0 Mio € auf 550,3 Mio € (Vj. 581,3 Mio €). Der Rückgang resultierte mit einem Anteil von 28,5 Mio € aus Wechselkurseffekten. Das Sachanlagevermögen lag mit 1.467,9 Mio € um 185,6 Mio € unter dem Vorjahresniveau von 1.653,5 Mio €. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 126,5 Mio € auf 341,6 Mio € (Vj. 468,1 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 88,7 Mio € (Vj. 94,6 Mio €) reduzierten den Wert der immateriellen Vermögenswerte.

Aus der finalen Kaufpreisallokation für den Erwerb der Merlett Tecnoplastic S.p.A., Davigio, Italien, aus dem Jahr 2019 erfolgte im Geschäftsfeld ContiTech eine Erhöhung der operativen Aktiva um 2,5 Mio €. Außerdem resultierte aus dem Verkauf einer Gesellschaft eine Verminderung der operativen Aktiva um 4,1 Mio €.

ContiTech in Mio €	2020	2019	Δ in %
Umsatz	5.578,6	6.401,5	-12,9
EBITDA	628,7	670,5	-6,2
in % vom Umsatz	11,3	10,5	
EBIT	254,1	305,9	-16,9
in % vom Umsatz	4,6	4,8	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	149,7	162,8	-8,0
in % vom Umsatz	2,7	2,5	
Abschreibungen ¹	374,6	364,6	2,7
davon Wertminderungen ²	25,1	12,3	104,1
Operative Aktiva (zum 31.12.)	3.053,5	3.491,3	-12,5
Operative Aktiva (Durchschnitt)	3.281,2	3.519,8	-6,8
Kapitalrendite (ROCE) in %	7,7	8,7	
Investitionen ³	179,6	261,7	-31,4
in % vom Umsatz	3,2	4,1	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	43.463	45.801	-5,1
Umsatz bereinigt ⁵	5.448,2	6.393,7	-14,8
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	412,2	455,4	-9,5
in % des bereinigten Umsatzes	7,6	7,1	

1 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

2 Der Begriff Wertminderung beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen. Darin enthalten sind ebenfalls Aufwendungen aus Ausbuchungen von Markenwerten.

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.

Wechselkurseffekte wirkten sich im Berichtsjahr mit 178,8 Mio€ vermindernd (Vj. erhöhend um 32,5 Mio€) auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Geschäftsfelds ContiTech aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva des Geschäftsfelds ContiTech verringerten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2019 um 238,6 Mio€ auf 3.281,2 Mio€ (Vj. 3.519,8 Mio€).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang des Geschäftsfelds ContiTech reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 82,1 Mio€ auf 179,6 Mio€ (Vj. 261,7 Mio€). Die Investitionsquote beträgt 3,2 % (Vj. 4,1 %).

Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf die Ausweitung von Fertigungskapazitäten in selektierten Wachstumsmärkten für die Geschäftseinheiten Mobile Fluid Systems, Surface Solutions und Conveying Solutions. In Pune, Indien, wurde in den Aufbau eines weiteren Produktionsstandorts für die Geschäftseinheit Surface Solutions investiert. Darüber hinaus wurden in allen Geschäftseinheiten Investitionen zur Rationalisierung bestehender Produktionsabläufe durchgeführt.

Mitarbeiter

Die Anzahl der Mitarbeiter des Geschäftsfelds ContiTech reduzierte sich um 2.338 Beschäftigte auf 43.463 (Vj. 45.801). Dies resultierte im Wesentlichen aus der Anpassung an geringere Produktionsvolumina sowie Prozessverbesserungen und Produktivitätserhöhungen.

Powertrain Technologies

Powertrain Technologies in Mio €	2020	2019	Δ in %
Umsatz	6.967,7	7.802,3	-10,7
EBITDA	122,5	192,5	-36,4
in % vom Umsatz	1,8	2,5	
EBIT	-450,8	-662,1	31,9
in % vom Umsatz	-6,5	-8,5	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	670,5	664,1	1,0
in % vom Umsatz	9,6	8,5	
Abschreibungen ¹	573,3	854,6	-32,9
davon Wertminderungen ²	86,3	351,9	-75,5
Operative Aktiva (zum 31.12.)	2.995,9	3.347,3	-10,5
Operative Aktiva (Durchschnitt)	3.191,5	3.906,3	-18,3
Kapitalrendite (ROCE) in %	-14,1	-16,9	
Investitionen ³	466,0	657,7	-29,1
in % vom Umsatz	6,7	8,4	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	40.102	41.744	-3,9
Umsatz bereinigt ⁵	6.967,7	7.802,3	-10,7
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	-55,6	57,0	-197,5
in % des bereinigten Umsatzes	-0,8	0,7	

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.

Der Unternehmensbereich Powertrain Technologies umfasst ein Geschäftsfeld:

- Das Geschäftsfeld **Powertrain** bündelt umfassendes Know-how im Bereich Antriebstechnik für Fahrzeuge aller Art. Powertrain hat das Ziel, innovative und effiziente Technologien für die Elektrifizierung aller Fahrzeuge zu entwickeln.

Die insgesamt drei Geschäftseinheiten erzielten im Berichtsjahr 18 % des Konzernumsatzes.

Wichtige Rohstoffe für Powertrain Technologies sind Stahl, Aluminium, Kunststoffe, Kupfer und Edelmetalle. Einen Schwerpunkt im Einkauf von Material und Vorprodukten bilden Elektronik und elektromechanische Komponenten wie z. B. Halbleiter. Bedingt durch die COVID-19-Pandemie kam es in der Automobilzulieferindustrie im Berichtsjahr zu starken Bedarfsschwankungen und ab Jahresende 2020 zu Verknappungen und Lieferproblemen im Bereich der Halbleiterindustrie. Nähere Informationen hierzu finden sich im Abschnitt Beschaffung.

Entwicklung des Geschäftsfelds Powertrain

- › Umsatzrückgang um 10,7%
- › Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 8,7%
- › Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 197,5%

Absatz

In der Geschäftseinheit Electronic Controls sank im Jahr 2020 das Absatzvolumen von Getriebesteuerungen, Motorsteuergeräten, Turboladern, Pumpen sowie Injektoren gegenüber dem Vorjahr. In der Geschäftseinheit Electrification Technology lagen die Verkaufszahlen von Leistungselektronik und Elektromotoren über dem Vorjahr. Das Absatzvolumen von Produkten zur Bordnetzstabilisierung, 48-Volt-Antriebssystemen sowie Batteriesystemen sank unter das Vorjahresniveau. In der Geschäftseinheit Sensing and Actuation lagen die Verkaufszahlen von Katalysatoren über dem Vorjahresniveau, während sie bei SCR-Systemen, Kraftstoffördereinheiten sowie mechatronischen Sensoren für Verbrennungsmotoren unter denen des Vorjahres lagen. Die unterschiedlichen Entwicklungen der Absatzvolumina in den einzelnen Geschäftseinheiten sind durch die COVID-19-Pandemie negativ beeinflusst.

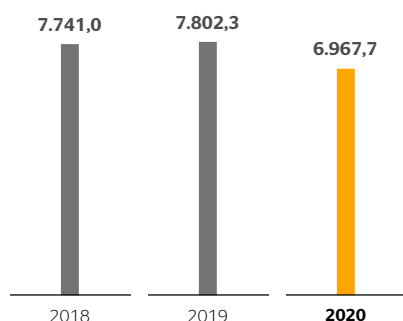
Umsatzrückgang um 10,7%;

Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 8,7%

2020 reduzierte sich der Umsatz des Geschäftsfelds Powertrain im Vergleich zum Vorjahr um 10,7% auf 6.967,7 Mio € (Vj. 7.802,3 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Rückgang um 8,7%.

Umsatz

Mio €



Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 197,5%

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Geschäftsfelds Powertrain verringerte sich im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 112,6 Mio € bzw. 197,5% auf -55,6 Mio € (Vj. 57,0 Mio €) und entspricht -0,8% (Vj. 0,7%) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 31,9%

Das Geschäftsfeld Powertrain verzeichnete 2020 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 211,3 Mio € bzw. 31,9% auf -450,8 Mio € (Vj. -662,1 Mio €). Die Umsatzrendite erhöhte sich auf -6,5% (Vj. -8,5%).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 9,1 Mio € (Vj. 10,7 Mio €).

Für das Geschäftsfeld Powertrain beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2020 insgesamt 386,1 Mio € (Vj. 708,4 Mio €). Zu weiteren Details verweisen wir auf unsere Erläuterungen zu den Sondereffekten 2020 und 2019 auf Seite 67 ff.

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei -14,1% (Vj. -16,9%).

Beschaffung

Im Rohstoffsektor zeigte sich hinsichtlich der Preisentwicklung ein überaus heterogenes Bild. Während die Preise für Stahl-Langprodukte im Jahr 2020 relativ stabil blieben, stiegen die Preise für Kupfer und recyceltes Aluminium (Sekundäraluminium) etwa aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit und erreichten im vierten Quartal ein Mehrjahreshoch. Ähnliches war bei Gold und Silber zu verzeichnen. Insbesondere umfangreiche Käufe aus dem Investmentsektor führten zu stark steigenden Preisen im zweiten Quartal. Dies dauerte bis ins dritte Quartal an. Auch die Preise für Palladium, das seine Anwendung überwiegend in Katalysatoren findet, zogen im Jahresverlauf wieder spürbar an und lagen im Jahresdurchschnitt deutlich über dem Vorjahr.

Zuletzt stiegen die Bedarfe aufgrund einer unerwartet schnellen Erholung der Automobilbranche von der COVID-19-Pandemie. Dies führte ab Jahresende 2020 vor allem zu Verknappungen und Lieferproblemen im Bereich der Halbleiterindustrie, die für einige Komponenten bereits durch eine gestiegene Nachfrage bei Konsumgütern ausgelastet war. Obwohl die Halbleiterhersteller auf die unerwartet gestiegene Nachfrage mit einer Erweiterung ihrer Produktionskapazitäten reagieren, werden die Lieferengpässe voraussichtlich aufgrund der Vorlaufzeiten in der Halbleiterindustrie erst im Laufe des Jahres 2021 beseitigt werden können. Die Einkaufskooperation mit der Schaeffler Gruppe wurde weiterhin erfolgreich fortgesetzt.

Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 6,4 Mio € bzw. 1,0% auf 670,5 Mio € (Vj. 664,1 Mio €) und lagen damit bei 9,6% vom Umsatz (Vj. 8,5%).

Abschreibungen

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2019 um 281,3 Mio € auf 573,3 Mio € (Vj. 854,6 Mio €) und betragen 8,2% vom Umsatz (Vj. 11,0%). Darin enthalten sind 2020 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 86,3 Mio € (Vj. 351,9 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva des Geschäftsfelds Powertrain reduzierten sich zum 31. Dezember 2020 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 351,4 Mio € auf 2.995,9 Mio € (Vj. 3.347,3 Mio €).

Das Working Capital erhöhte sich um 134,1 Mio € auf 753,8 Mio € (Vj. 619,7 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsabbau von 85,7 Mio € auf 546,7 Mio € (Vj. 632,4 Mio €). Die operativen Forderungen erhöhten sich zum Stichtag um 17,7 Mio € auf 1.459,2 Mio € (Vj. 1.441,5 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten sanken um 202,1 Mio € auf 1.252,1 Mio € (Vj. 1.454,2 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 3.517,4 Mio € (Vj. 3.835,7 Mio €) auf und lagen damit um 318,3 Mio € unter dem Vorjahreswert. Der Goodwill verringerte sich auf 785,2 Mio € (Vj. 805,7 Mio €). Der Rückgang resultierte aus Wechselkurseffekten in Höhe von 20,5 Mio €. Das Sachanlagevermögen lag mit 2.507,0 Mio € um 236,3 Mio € unter dem Vorjahresniveau von 2.743,3 Mio €. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte reduzierten sich um 13,8 Mio € auf 166,0 Mio € (Vj. 179,8 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 9,1 Mio € (Vj. 10,7 Mio €) reduzierten den Wert der immateriellen Vermögenswerte.

Eine Geschäftsübertragung im Rahmen eines Asset Deals im Geschäftsfeld Powertrain verminderte die operativen Aktiva um 1,7 Mio €.

Wechselkurseffekte wirkten sich im Berichtsjahr mit 124,4 Mio € vermindernd (Vj. erhöhend um 25,9 Mio €) auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Geschäftsfelds Powertrain aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva des Geschäftsfelds Powertrain verringerten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2019 um 714,8 Mio € auf 3.191,5 Mio € (Vj. 3.906,3 Mio €).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang des Geschäftsfelds Powertrain reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 191,7 Mio € auf 466,0 Mio € (Vj. 657,7 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 6,7 % (Vj. 8,4 %).

Im Geschäftsfeld Powertrain entfielen die Investitionen hauptsächlich auf Produktionsausrüstungen zur Herstellung neuer Produkte und zur Umsetzung neuer Technologien. Hierbei wurden insbesondere die Fertigungskapazitäten in China, Deutschland, Ungarn, in den USA sowie in Tschechien ausgebaut. Darüber hinaus wurde in Debrecen, Ungarn, in den Aufbau eines neuen Werks investiert.

Mitarbeiter

Im Vergleich zum Vorjahr sank die Mitarbeiterzahl im Geschäftsfeld Powertrain um 1.642 auf 40.102 Personen (Vj. 41.744). Dies resultierte aus der Anpassung an eine bedarfsgerechte Produktion, Optimierungen im Produktionsbereich sowie Restrukturierungsmaßnahmen.

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 1.182,1 Mio € auf 24.609,1 Mio € (Vj. 23.427,0 Mio €). Die Veränderung auf der Aktivseite ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen um 1.311,9 Mio €, der Finanzanlagen um 190,1 Mio € und der Sachanlagen um 67,4 Mio € zurückzuführen. Gegenläufig hierzu verminderten sich die flüssigen Mittel um 391,5 Mio € auf 560,6 Mio € (Vj. 952,1 Mio €).

Das Finanzanlagevermögen erhöhte sich gegenüber der Vergleichsperiode um 190,1 Mio € auf 15.672,0 Mio € (Vj. 15.481,9 Mio €) und bildet nunmehr einen Anteil von 63,7 % an der Bilanzsumme (Vj. 66,1 %). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus weiteren Einlagen in Tochterunternehmen in Höhe von 250,0 Mio € im Zusammenhang mit der geplanten Abspaltung mit anschließender Börsennotierung von Vitesco Technologies. Gegenläufig hierzu wurden aus konzerninternen Verkäufen von Tochtergesellschaften Abgänge in Höhe von 64,6 Mio € erfasst.

Das Sachanlagevermögen erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 67,4 Mio € auf 142,4 Mio € (Vj. 75,0 Mio €). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus den für den Neubau der Hauptverwaltung in Hannover aktivierten Anlagen im Bau.

Vermögens- und Finanzlage der Continental AG	31.12.2020	31.12.2019
Aktiva in Mio €		
Immaterielle Vermögensgegenstände	18,4	27,7
Sachanlagen	142,4	75,0
Finanzanlagen	15.672,0	15.481,9
Anlagevermögen	15.832,8	15.584,6
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	8.139,1	6.822,5
Flüssige Mittel	560,6	952,1
Umlaufvermögen	8.699,7	7.774,6
Rechnungsabgrenzungsposten	76,6	67,8
Bilanzsumme	24.609,1	23.427,0
Passiva in Mio €		
Gezeichnetes Kapital	512,0	512,0
Kapitalrücklage	4.179,1	4.179,1
Gewinnrücklagen	54,7	54,7
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	5.256,0	808,5
Jahresüberschuss	782,9	5.047,5
Eigenkapital	10.784,7	10.601,8
Rückstellungen	890,8	952,9
Verbindlichkeiten	12.933,5	11.871,5
Rechnungsabgrenzungsposten	0,1	0,8
Bilanzsumme	24.609,1	23.427,0
Gearing Ratio in %	39,4	39,4
Eigenkapitalquote in %	43,8	45,3

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten erhöhten sich um 8,8 Mio€ auf 76,6 Mio€ (Vj. 67,8 Mio€). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der zusätzlich im Geschäftsjahr 2020 verhandelten revolvingierenden Kreditlinie mit einem Gesamtvolumen von 3.000,0 Mio€ sowie den Aufwendungen im Zusammenhang mit der Platzierung einer Euro-Anleihe mit einem Nominalvolumen von 750,0 Mio€.

Die Veränderung auf der Passivseite ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 1.969,2 Mio€ sowie den Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 478,9 Mio€ zurückzuführen. Gegenläufig hierzu verringerten sich die Anleihen im Vergleich zum Vorjahr um 1.324,5 Mio€.

Der Rückgang der Anleihen im Vergleich zum Vorjahr von 3.732,2 Mio€ auf 2.407,7 Mio€ ist im Wesentlichen auf die Rückzahlung der im Februar und im September 2020 fälligen Euro-Anleihen über 600,0 Mio€ und 750,0 Mio€ zurückzuführen. Aus der Begebung kurzfristig laufender Commercial Paper resultierte ebenfalls ein Rückgang um 673,5 Mio€ auf 250,0 Mio€ (Vj. 923,5 Mio€). Gegenläufig hierzu wurde im Mai 2020 eine Euro-Anleihe mit einem Nominalvolumen in Höhe von 750,0 Mio€ ausgegeben.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten erhöhten sich um 478,9 Mio€ auf 1.220,6 Mio€ (Vj. 741,7 Mio€). Dieser Anstieg ergab sich im Wesentlichen aus kurzfristigen Bankverbindlichkeiten.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind im Vergleich zum Vorjahr um 1.969,2 Mio€ auf 9.260,8 Mio€ (Vj. 7.291,6 Mio€) gestiegen. Die Erhöhung resultierte im Wesentlichen aus der Bereitstellung von Krediten und Tagesgeldern, die der Continental AG von Tochterunternehmen zur Verfügung gestellt wurden.

Die Rückstellungen reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr um 62,1 Mio€ auf 890,8 Mio€ (Vj. 952,9 Mio€), bedingt durch die Verminderung der Steuerrückstellungen um 78,2 Mio€ auf 597,3 Mio€ (Vj. 675,5 Mio€) und die Reduzierung der sonstigen Rückstellungen um 4,4 Mio€ auf 40,6 Mio€ (Vj. 45,0 Mio€). Gegenläufig hierzu erhöhten sich die Pensionsrückstellungen im Vergleich zum Vorjahr um 20,5 Mio€ auf 252,9 Mio€ (Vj. 232,4 Mio€).

Das Eigenkapital stieg von 10.601,8 Mio€ im Vorjahr auf 10.784,7 Mio€. Die Minderung aufgrund der Dividendenzahlung für das Geschäftsjahr 2019 in Höhe von 600,0 Mio€ wurde durch den im Geschäftsjahr 2020 erwirtschafteten Jahresüberschuss in Höhe von 782,9 Mio€ mehr als ausgeglichen. Die Eigenkapitalquote hat sich infolge der gestiegenen Bilanzsumme von 45,3% auf 43,8% vermindert.

Die Umsatzerlöse verringerten sich um 21,8 Mio€ auf 277,6 Mio€ (Vj. 299,4 Mio€), im Wesentlichen bedingt durch die Reduzierung der Umsatzerlöse aus Konzerndienstleistungen.

Das Beteiligungsergebnis verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 4.147,9 Mio€ auf 1.146,1 Mio€ (Vj. 5.294,0 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 1.256,1 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 1.450,0 Mio€ (Vj. 5.100,0 Mio€) erhalten hat, sowie der Formolster GmbH, Hannover, in Höhe von 132,7 Mio€. Gegenläufig hierzu entstanden Aufwendungen aus der Verlustübernahme der UMG Beteiligungsgesellschaft, Hannover, in Höhe von 110,8 Mio€ und der Continental Automotive GmbH, Hannover, in Höhe von 227,9 Mio€.

Das negative Zinsergebnis des Geschäftsjahres 2020 erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 53,5 Mio€ auf 85,3 Mio€ (Vj. 31,8 Mio€). Die Zinsaufwendungen erhöhten sich um 24,8 Mio€ auf 105,7 Mio€ (Vj. 80,9 Mio€). Dabei entfielen auf Zinsen und ähnliche Aufwendungen an verbundene Unternehmen 9,9 Mio€. Darüber hinaus führten die Emissionen von Euro-Anleihen im September 2019 mit einem Gesamtvolumen in Höhe von 1.100,0 Mio€ und im Mai 2020 mit einem Nominalvolumen in Höhe von 750,0 Mio€ zu einem Anstieg der Zinsaufwendungen. Ein gegenläufiger Effekt ist auf die Rückzahlung der im Februar 2020 und im September 2020 fälligen Euro-Anleihen über 600,0 Mio€ bzw. 750,0 Mio€ zurückzuführen.

Die Zinserträge verringerten sich im Vergleich zum Vorjahr um 28,7 Mio€ auf 20,4 Mio€ (Vj. 49,1 Mio€). Dabei entfielen auf Zinsen und ähnliche Erträge aus verbundenen Unternehmen 7,3 Mio€ und auf Zinsen und ähnliche Erträge aus übrigen Unternehmen 21,4 Mio€.

Der Steueraufwand in Höhe von 74,6 Mio€ (Vj. 59,2 Mio€) resultierte im Wesentlichen aus Ertragsteuern für das Geschäftsjahr 2020 sowie aus ausländischer nicht anrechenbarer Quellensteuer.

Nach Berücksichtigung der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag weist die Continental AG einen Jahresüberschuss in Höhe von 782,9 Mio€ (Vj. 5.047,5 Mio€) aus. Die Eigenkapitalrendite nach Steuern beträgt 7,3% (Vj. 47,6%).

Unter Berücksichtigung des Gewinnvortrags aus dem Vorjahr in Höhe von 5.256,0 Mio€ ergibt sich ein Bilanzgewinn in Höhe von 6.038,9 Mio€. Aufsichtsrat und Vorstand werden der Hauptversammlung vorschlagen, auf die Auszahlung einer Dividende für das Geschäftsjahr 2020 zu verzichten. Der Bilanzgewinn soll auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Für das Geschäftsjahr 2021 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 €	2020	2019
Umsatzerlöse	277,6	299,4
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	-267,3	-287,6
Bruttoergebnis vom Umsatz	10,3	11,8
Allgemeine Verwaltungskosten	-176,9	-177,2
Sonstige betriebliche Erträge	51,3	67,5
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-98,8	-73,4
Beteiligungsergebnis	1.146,1	5.294,0
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	11,0	16,2
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	-0,2	-0,4
Zinsergebnis	-85,3	-31,8
Ergebnis der Geschäftstätigkeit	857,5	5.106,7
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-74,6	-59,2
Jahresüberschuss	782,9	5.047,5
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	5.256,0	808,5
Bilanzgewinn	6.038,9	5.856,0

Sonstige Angaben

Abhängigkeitsbericht

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

Die Continental AG war im Geschäftsjahr 2020 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 Schlussfolgerung 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 2020 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 2020 als Ausgleich ein Rechtsanspruch auf einen adäquaten Vorteil eingeräumt. Dadurch, dass Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, ist die Gesellschaft nicht benachteiligt worden.“

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

1. Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

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

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

Zu den Beteiligungen am Kapital, die zehn vom Hundert der Stimmrechte überschreiten (gemeldete Beteiligungshöhe), wird auf die Angaben im Anhang (Kapitel 41), Mitteilungen nach dem Wertpapierhandelsgesetz, 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 berechtigen könnten.
- b) Der Vorstand darf Aktien nur unter den in § 71 AktG normierten Voraussetzungen zurückkaufen. Eine Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien durch die Hauptversammlung gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG ist dem Vorstand nicht erteilt.

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

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

- a) Der am 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. Der im Mai 2020 abgeschlossene Vertrag über einen weiteren syndizierten Kredit mit einer Laufzeit von 364 Tagen und einem Kreditrahmen von 3,0 Mrd € enthält die gleiche Regelung.
- b) Sowohl 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 € als auch die beiden im Mai 2020 von der Continental AG und einem Tochterunternehmen der Continental AG, der Conti-Gummi Finance B.V., begebenen Anleihen von je 750 Mio € und die von der Conti-Gummi Finance B.V. im Juni 2020 begebene Anleihe von 625 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 Verschmelzung oder einer anderen Form des Zusammenschlusses unter Beteiligung der Continental AG.

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

- c) Im Jahr 1996 haben die Compagnie Financière Michelin SCmA, Granges-Paccot, Schweiz, und die Continental AG die MC Projects B.V., Maastricht, Niederlande, gegründet, an der beide mit je 50 % beteiligt sind. Michelin hat die Rechte für Europa an der Marke Uniroyal in das Unternehmen eingebracht. Die MC Projects B.V. lizenziert diese Rechte an Continental. Nach den Vereinbarungen kann u. a. diese Lizenz außerordentlich gekündigt werden, wenn ein wesentlicher Reifenwettbewerber mehr als 50 % der Stimmrechte an Continental erwirbt. Darüber hinaus hat Michelin in diesem Fall das Recht, die Mehrheit an der MC Projects B.V. zu erwerben und die MC Projects B.V. zu veranlassen, ihre Minderheitsbeteiligung am Produktionsbetrieb der Continental Barum s.r.o., Otrokovice, Tschechien, auf 51 % zu erhöhen. Im Falle eines solchen Kontrollwechsels und der Ausübung dieser Rechte könnten sich Einbußen in den Umsatzerlösen des Geschäftsfelds Tires und Einschränkungen bei den diesem Geschäftsfeld 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. Sie umfassen eine erfolgsunabhängige Festvergütung mit bestimmten Nebenleistungen und der Zusage einer betrieblichen Altersversorgung sowie eine erfolgsabhängige variable Vergütung, die aus einer kurzfristigen Vergütungskomponente und langfristigen Vergütungskomponenten besteht. Nähere Einzelheiten einschließlich der individualisierten Bezüge enthält der Vergütungsbericht, der 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, den Unternehmenswert jeder einzelnen Geschäftseinheit dauerhaft 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, insbesondere durch den Wandel der Mobilitätsindustrie, ausgesetzt, die das Geschäft beeinträchtigen und im Extremfall den Bestand des Unternehmens gefährden könnten. Gleichzeitig ergeben sich auch Chancen aus diesem Wandel, die wir, wie im Kapitel Konzernstrategie beschrieben, konsequent nutzen wollen. Risiken, die sich über-schauen 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 16) 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.

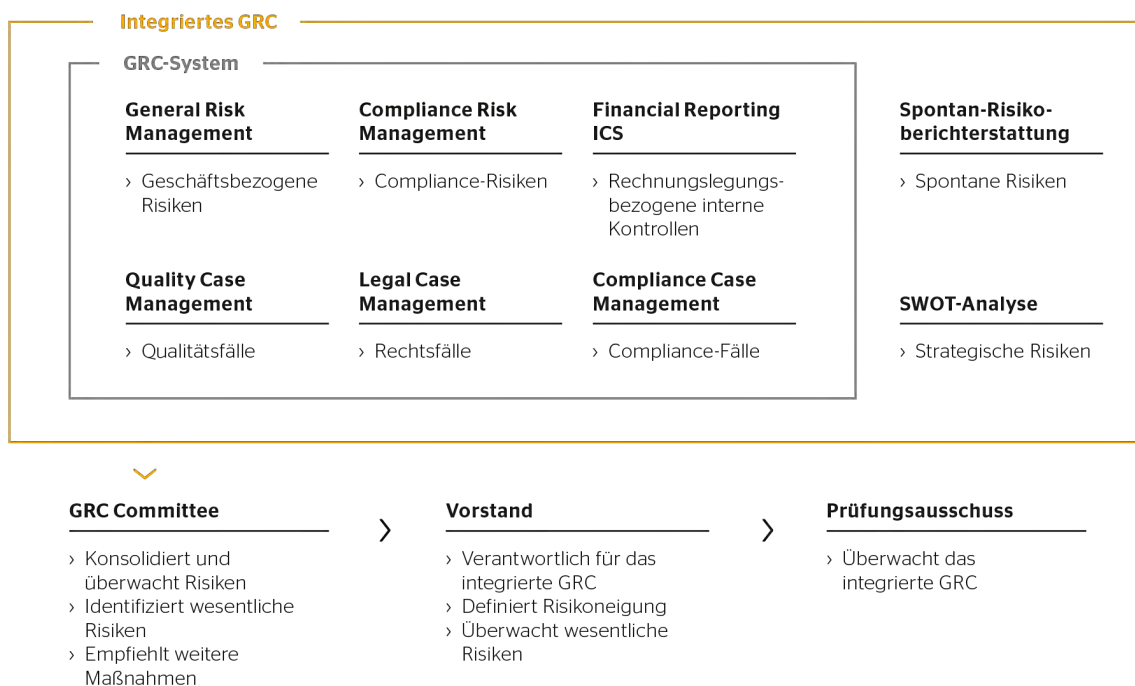
Im Rahmen unseres Chancenmanagements werten wir Markt- und Konjunkturanalysen sowie die Veränderung rechtlicher Vorschriften (z.B. hinsichtlich Verbrauchs- und Abgasnormen sowie Sicherheitsvorschriften) aus. Darüber hinaus befassen wir uns mit den entsprechenden Auswirkungen auf die Automobilbranche 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 er 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 Konzernziele sowie anhand weiterer qualitativer Kriterien, wie z. B. der Auswirkung auf die Reputation von Continental.

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

Diese von Continental als wesentlich eingestufteten Einzelrisiken und die zu Risikokategorien aggregierten Risiken werden im Risiko- und Chancenbericht beschrieben, sofern der potenzielle negative EBIT-Effekt des Einzelrisikos oder der summierte potenzielle negative EBIT-Effekt der in der Kategorie enthaltenen Einzelrisiken 100 Mio € im Betrachtungszeitraum überschreitet oder eine wesentliche negative Auswirkung auf das Erreichen der 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 funktionsspezifische Fragebögen sowie die Prozess- und Kontrollbeschreibungen des Financial Reporting ICS. Damit werden die wesentlichen Kontrollen in den Geschäftsprozessen (Purchase to Pay, Order to Cash, Asset Management, HR, IT-Berechtigungen und Abschlussstellungsprozess) im Hinblick auf ihre Effektivität getestet.

In der IT-gestützten Risikomanagementanwendung des GRC-Systems erfolgt durch alle wesentlichen Konzerngesellschaften eine halbjährliche Bewertung von geschäftsbezogenen Risiken sowie eine 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 (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) 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 Geschäftsfeldebene.

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 kein Geschäftsfeld explizit hervorgehoben wird, betreffen die Risiken alle Geschäftsfelder.

Finanzrisiken

Continental ist Risiken im Zusammenhang mit ihren Finanzierungsvereinbarungen und den syndizierten Krediten ausgesetzt.

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

Zur Finanzierung des laufenden Geschäfts, der Investitionen und Zahlungsverpflichtungen hat Continental im Dezember 2019, zuletzt angepasst im November 2020, einen syndizierten Kreditvertrag geschlossen, aus dem sich Risiken ergeben können. Die Kreditgeber haben nach dem syndizierten Kreditvertrag im Falle eines Kontrollwechsels bei der Continental AG das Recht, die Rückzahlung des Kredits zu verlangen.

Die Voraussetzungen und Folgen eines Kontrollwechsels nach den Bedingungen der Anleihen bzw. des syndizierten Kreditvertrags sind im Einzelnen im Kapitel Ergänzende Angaben und Erläuterungen gemäß § 289a und § 315a HGB (Seite 96 f.) beschrieben. Die hier genannten Kredite und Anleihen könnten außerdem unverzüglich fällig gestellt werden, wenn andere Finanzierungsvereinbarungen in Höhe von mehr als 75,0 Mio€ nicht fristgerecht bedient oder vorzeitig zur Rückzahlung fällig gestellt werden.

Das zugesagte Volumen des syndizierten Kredits besteht aus einer revolvingierenden Tranche in Höhe von 4,0 Mrd € (Fälligkeit Dezember 2025). Sie wurde zum Ende des Geschäftsjahres 2020 nicht in Anspruch genommen. Zusätzlich zum bestehenden syndizierten Kredit wurde im Mai 2020 ein weiterer syndizierter Kredit in Höhe von 3,0 Mrd € vereinbart. Die neue Kreditlinie zielt darauf ab, aufgrund der COVID-19-Pandemie die finanzielle Flexibilität von Continental zu stärken, und hat daher eine kurze Laufzeit von 364 Tagen. Diese Kreditlinie kann ausschließlich durch die Continental AG genutzt werden und wurde zum 31. Dezember 2020 nicht in Anspruch genommen. Der Kreditvertrag basiert auf dem des bestehenden syndizierten Kredits über 4,0 Mrd €.

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

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

Um das Ausfallrisiko bei flüssigen Mitteln sowie derivativen Finanzinstrumenten und verzinslichen Anlagen zu minimieren, werden grundsätzlich Banken genutzt, die von Continental aufgrund von festgelegten Kriterien als Kernbanken klassifiziert wurden. Diese sollen grundsätzlich mindestens über eine Kreditratingeinstufung einer der global tätigen Ratingagenturen im Investment-Grade-Bereich verfügen. Daher kann das Ausfallrisiko als sehr gering eingeschätzt werden. Die Bonität der Kernbanken sowie weiterer Banken, mit denen aus operativen oder regulatorischen Gründen abweichend vom Kernbankenprinzip Anlagen bzw. Ausleihungen ge-

tätigt werden oder Handel mit derivativen Finanzinstrumenten betrieben wird, wird laufend überwacht. Dabei werden neben den Kreditratingeinstufungen insbesondere auch die Prämien für die Versicherung von Kreditausfallrisiken (Credit Default Swap, CDS) beobachtet, sofern diese Informationen verfügbar sind. Darüber hinaus definiert Continental für jede Bank Anlagelimits sowie für derivative Finanzinstrumente Handelslimits. Deren Höhe richtet sich im Wesentlichen an der Bonitätseinschätzung der jeweiligen Bank aus. Die Einhaltung dieser Limits wird kontinuierlich überwacht. Im Rahmen der intern definierten Risikogruppen liegen die bei den Banken, die einer höheren Risikogruppe zugewiesen sind, unterhaltenen flüssigen Mittel, verzinslichen Anlagen und positiven (netto) beizulegenden Zeitwerte von derivativen Finanzinstrumenten in einer Bandbreite von 100 Mio € bis 200 Mio €.

Marktrisiken

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

Continental generiert einen großen Teil (69 %) ihres Umsatzes mit Automobilherstellern (Original Equipment Manufacturers, OEMs). Der übrige Umsatz von Continental wird in den Ersatz- oder Industriemärkten erzielt, vor allem über das Ersatzgeschäft für Pkw- sowie Lkw-Reifen und, in geringerem Umfang, in den nicht zum Kfz-Bereich gehörenden Endmärkten der anderen Geschäftsfelder.

Aktuell entwickeln sich die Automobilmärkte insbesondere in Europa und Nordamerika 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 weiteren Umsatz- und Ertragsseinbußen rechnen.

Im Berichtsjahr wurden ca. 37 % 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.

Darüber hinaus erwirtschaftete Continental 48 % des Gesamtumsatzes 2020 in Europa, 18 % allein in Deutschland. Im Vergleich dazu wurden 25 % des Gesamtumsatzes 2020 in Nordamerika, 24 % in Asien und 3 % 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 Abhängigkeit strebt Continental eine Verbesserung der regionalen Umsatzverteilung, insbesondere durch den Ausbau des Umsatzes in Schwellenländern, vorrangig in Asien, an.

Auf Basis einer Szenarioanalyse, die von einer Marktstagnation im Jahr 2021 ausgeht, rechnen wir unter Berücksichtigung dadurch notwendiger Restrukturierungsmaßnahmen mit einer Verschlechterung der bereinigten EBIT-Marge um etwa zwei Prozentpunkte.

Continental könnte von den Folgen der COVID-19-Pandemie über einen längeren Zeitraum stark betroffen sein.

Aufgrund der anhaltenden Ausbreitung der COVID-19-Pandemie und der damit verbundenen weltweiten Maßnahmen sowie der deutlich eingeschränkten Produktion, sowohl bei der Continental Group als auch bei ihren Kunden und Zulieferern, besteht das Risiko wesentlicher und anhaltender negativer Auswirkungen auf die Absatz- und Beschaffungsmärkte der Continental Group. Dies beeinträchtigt die Verfügbarkeit von Rohstoffen und Komponenten sowie das Absatzvolumen von Continental sowohl im OEM- als auch im Industrie- und Ersatzgeschäft erheblich. Die Dauer des gesamtwirtschaftlichen Abschwungs sowie seine Auswirkungen auf die weltweiten Lieferketten und die verschiedenen Geschäftseinheiten von Continental hängen dabei in hohem Maße vom Erfolg der Eindämmung sowie von der Wirksamkeit entsprechender Hilfspakete und Konjunkturmaßnahmen ab. Continental hat bereits Maßnahmen eingeleitet, u. a. zur Verbesserung der Kostenstruktur und zur Sicherung von Lieferketten, es besteht jedoch grundsätzlich das Risiko erheblicher und langfristiger negativer Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Continental.

Continental ist in einer zyklischen Branche tätig.

Die weltweite Fahrzeugproduktion und damit auch der Verkauf an OEMs (über den Continental derzeit 69 % 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 bei Automotive Technologies und Powertrain Technologies) 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 Risiken in Verbindung mit Markttrends und -entwicklungen ausgesetzt, die die Nachfrage nach Produkten und Systemen von Continental stark beeinflussen können.

Continental generiert 69 % des Umsatzes mit OEMs, vor allem innerhalb von Automotive Technologies und Powertrain Technologies. 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 Partikelaußstoß 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 ist dem Risiko von zusätzlichen bzw. steigenden Zöllen ausgesetzt.

Aufgrund der weltweit verstärkten protektionistischen Tendenzen und Handelskonflikte ist Continental dem Risiko von zusätzlichen bzw. steigenden Zöllen auf Automobile sowie Produkte, Komponenten und Rohmaterialien, die Continental liefert oder 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 Geschäftsfelder von Automotive Technologies und Powertrain Technologies können sich insbesondere aus höheren Preisen für Rohstoffe und Elektronikbauteile Kostensteigerungen ergeben. Die Geschäftsfelder von Rubber Technologies sind im Wesentlichen von der Entwicklung der Öl-, Naturkautschuk- und Synthesekautschukpreise abhängig. Die Preise für diese Rohmaterialien und Komponenten sind weltweit zum Teil erheblichen Schwankungen ausgesetzt. Continental sichert derzeit das Risiko steigender Preise

für Elektronikbauteile oder Rohstoffe nicht mithilfe von derivativen Finanzinstrumenten ab. Sollte es dem Unternehmen nicht möglich sein, die steigenden Kosten auszugleichen oder an die Kunden weiterzugeben, könnten diese Preissteigerungen die 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 2020 beliefen sich die Pensionsverpflichtungen auf 8.647,8 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 2020 beliefen sich die Netto-Pensionsverpflichtungen von Continental (Anwartschaftsbarwerte abzüglich des Fondsvermögens zum Zeitwert) auf 5.444,6 Mio€.

Das extern investierte Fondsvermögen wird von extern gemanagten Fonds und Versicherungsgesellschaften verwaltet. Continental legt zwar die grundsätzlichen Vorgaben für die Anlagestrategien dieser Fonds fest 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 bei sonst unveränderten Annahmen die für die Ermittlung der Netto-Pensionsverpflichtungen zu verwendenden Diskontierungssätze am Jahresende um 0,5 Prozentpunkte verringern, hätte dies einen Anstieg der Netto-Pensionsverpflichtungen in einer Bandbreite von 900 Mio€ bis 1,0 Mrd€ 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 2020 unter Berücksichtigung bereits zurückgestellter Beträge auf 200 Mio€ bis 300 Mio€.

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

Für Continental besteht das potenzielle Risiko, dass gewisse Roh- und Produktionsmaterialien nicht verfügbar sind. Wenngleich Continental grundsätzlich die Strategie verfolgt, Produktkomponenten von mehreren Anbietern zu beziehen, lässt es sich nicht immer

vermeiden, dass ein Produkt nur bei einer Bezugsquelle eingekauft wird. Folglich ist Continental bei Rubber Technologies und auch im Hinblick auf bestimmte von Automotive Technologies und Powertrain Technologies 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, einer Leistungsverweigerung nach einem Kontrollwechsel oder aufgrund der weitreichenden Auswirkungen der COVID-19-Pandemie), kann Continental unter Umständen die für die Herstellung ihrer eigenen Erzeugnisse benötigten Produkte kurzfristig nicht in den benötigten Mengen von anderen Lieferanten beziehen. Dementsprechend können solche Entwicklungen und Ereignisse Verzögerungen bei der Auslieferung oder Fertigstellung von Continental-Produkten oder -Projekten mit sich bringen und dazu führen, dass Continental Produkte oder Dienstleistungen zu höheren Kosten von Dritten beziehen oder sogar ihre eigenen Zulieferer finanziell unterstützen muss. Darüber hinaus haben OEM-Kunden in vielen Fällen ein Einspruchsrecht bezüglich der von Continental eingesetzten Zulieferer, wodurch es unmöglich werden könnte, die zu verbauenden Produkte kurzfristig von anderen Lieferanten zu beziehen, wenn der betreffende OEM-Kunde nicht bereits früher eine Freigabe für andere Lieferanten erteilt hat, was zu Auftragsstornierungen führen könnte. Dabei wären auch Schadenersatzforderungen in erheblichem Umfang nicht auszuschließen. Zudem könnte die Reputation von Continental gegenüber OEM-Kunden leiden, mit der möglichen Folge, dass diese entscheiden, andere Zulieferer auszuwählen.

Bedingt durch die derzeitigen Verknappungen und Lieferprobleme im Bereich der Halbleiterindustrie ergibt sich bei Automotive Technologies und Powertrain Technologies aktuell insbesondere das Risiko für erhöhte Kosten in den Lieferketten in Höhe von 100 Mio € bis 200 Mio €.

Continental ist informationstechnischen Risiken ausgesetzt.

Continental ist im Hinblick auf ihre Geschäfts- und Produktionsprozesse, ihre Produkte sowie ihre interne und externe Kommunikation in hohem Maße von zentralisierten und standardisierten Informationstechnologiesystemen und -netzwerken abhängig. Diese Systeme und Netzwerke sowie die Produkte an sich sind potenziell dem Risiko verschiedenster Formen von 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 könnte durch den Verlust von Sachanlagevermögen und durch Betriebsunterbrechungen Schaden nehmen.

Brände, Naturkatastrophen, terroristische Handlungen, Stromausfälle oder andere Störungen in den Produktionseinrichtungen oder innerhalb der Lieferkette von Continental – bei Kunden oder Zulieferern – können erhebliche Schäden und Verluste verursachen. Solche weitreichenden nachteiligen Folgen können auch aufgrund politischer Unruhen oder Instabilität entstehen. Continental hat für Risiken, die aus Geschäftsunterbrechungen, Produktionsverlusten oder Anlagenfinanzierungen hervorgehen, Versicherungen in aus kaufmännischer Sicht angemessener Höhe abgeschlossen, doch könnte sich dieser Versicherungsschutz im Einzelfall als unzureichend erweisen. Zudem könnten durch solche Ereignisse Menschen, das Eigentum Dritter oder die Umwelt zu Schaden kommen, wodurch Continental u.a. Kosten in erheblicher Höhe entstehen könnten.

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

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

Rechtliche und umweltbezogene Risiken

Continental könnten Geldbußen und Schadenersatzforderungen wegen angeblich oder tatsächlich rechtswidrigen 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 Industria 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 1,9 Mio€) auferlegt, die dann auf 10,8 Mio BRL (rund 1,7 Mio€) reduziert wurde. CBIA weist den Vorwurf zurück, dass gegen brasilianisches Wettbewerbsrecht verstoßen wurde. Das von der CBIA angerufene Gericht erster Instanz hat die Entscheidung zwar bestätigt, auf Rechtsmittel der CBIA hat das nächsthöhere Gericht diese Entscheidung jedoch aufgehoben und die Sache zur Neuverhandlung zurückverwiesen. CBIA drohen im Falle der Verletzung brasilianischen Kartellrechts u. U. auch Schadenersatzforderungen Dritter.

Am 2. Oktober 2006 ging bei der südafrikanischen Kartellbehörde die Anzeige eines Dritten wegen angeblich kartellrechtswidrigen Verhaltens gegen mehrere südafrikanische Reifenhersteller ein, darunter die Continental Tyre South Africa (Pty.) Ltd., Port Elizabeth (CTSA), ein Tochterunternehmen von Continental. Am 31. August 2010 ist die südafrikanische Kartellbehörde zu dem Ergebnis gekommen, CTSA habe gegen südafrikanisches Kartellrecht verstoßen, und hat die Sache dem zuständigen Kartellgericht zur Entscheidung vorgelegt. CTSA weist den Vorwurf von Verstößen gegen 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.

Aufgrund von 2012 bekannt gewordenen Untersuchungen des US-amerikanischen Department of Justice (DOJ) und der südkoreanischen Kartellbehörde (Korean Fair Trade Commission, KFTC) im Zusammenhang mit dem Verdacht der Beteiligung an Verstößen gegen US-Kartellrecht bzw. südkoreanisches Kartellrecht im Geschäft mit Kombi-Instrumenten hat die KFTC gegen die Continental Automotive Electronics LLC, Bugang-myeon, Südkorea (CAE), Ende 2013 ein Bußgeld verhängt, das 2018 endgültig in Höhe von 32.101 Mio KRW (rund 24 Mio€) bestandskräftig festgesetzt wurde. In den USA haben sich die CAE und die Continental Automotive Korea Ltd., Seongnam-si, Südkorea, zur Zahlung eines Bußgelds in Höhe von 4,0 Mio US-Dollar (rund 3,3 Mio€) verpflichtet. In Verfahren über in den USA und in Kanada erhobene Sammelklagen wegen angeblicher Schädigung durch die Kartellverstöße wurden 2018 in den USA Vergleiche in Höhe von insgesamt 5,0 Mio US-Dollar (rund 4,1 Mio€) sowie 2020 in Kanada in Höhe von insgesamt 0,6 Mio kanadische Dollar (rund 0,4 Mio€) abgeschlossen. Das Risiko von Ermittlungen anderer Kartellbehörden wegen dieses Sachverhalts und die weitere Geltendmachung von Schadenersatz durch weitere angeblich Geschädigte bleiben durch die Festsetzung der Bußgelder unberührt.

Aufgrund von 2014 bekannt gewordenen Untersuchungen hat die Europäische Kommission am 21. Februar 2018 gegen die Continental AG, die Continental Teves AG & Co. oHG, Frankfurt 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.

Die Staatsanwaltschaft Hannover hat im Zuge von Ermittlungen im Zusammenhang mit der Verwendung von illegalen Abschaltvorrichtungen in VW-Dieselmotoren Standorte der Continental AG und einzelner Tochtergesellschaften durchsucht. Continental kooperiert vollumfänglich mit der Staatsanwaltschaft Hannover. Es besteht das Risiko, dass aufgrund dieser Vorwürfe Bußgelder gegen diese Gesellschaften verhängt werden. Die Höhe solcher Bußgelder ist aus heutiger Sicht ungewiss, könnte jedoch erheblich sein. Zum Gegenstand der laufenden Ermittlungen können auch vor dem Hintergrund der vollumfänglichen Kooperation von Continental keine weitergehenden Angaben gemacht werden, um die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

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 Essential 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 ist Risiken durch Rechtsstreitigkeiten ausgesetzt.

Continental-Konzerngesellschaften sind in eine Reihe von Gerichts- und Schiedsgerichtsverfahren eingebunden und könnten künftig in weitere solche Verfahren involviert werden. Diese Verfahren könnten insbesondere in den USA mit Schadenersatzforderungen und Zahlungen in erheblicher Höhe verbunden sein. Weitere Informationen über Rechtsstreitigkeiten finden Sie im Anhang unter Kapitel 36.

Die Bemühungen von Continental um den adäquaten Schutz ihres geistigen Eigentums und technischen Wissens könnten ohne Erfolg bleiben.

Die Produkte und Leistungen von Continental sind in hohem Maße abhängig vom technologischen Know-how des Unternehmens sowie von Umfang und Grenzen der Schutzrechte daran. Continental ist Eigentümerin einer Vielzahl von Patenten und anderen gewerblichen Schutzrechten (bzw. hat solche beantragt), die für das Geschäft der Gesellschaft von erheblicher Bedeutung sind. Das Verfahren zur Erlangung eines Patents kann langwierig und teuer sein. Zudem könnte laufenden oder künftigen Patentanmeldungen u. U. letztlich nicht stattgegeben werden, oder es könnte sein, dass der Patentschutz nicht ausreichend weit gefasst oder nicht stark genug ist, um Continental einen wirksamen Schutz oder einen wirtschaftlichen Vorteil zu verschaffen. Darüber hinaus besteht zwar die Vermutung der Gültigkeit von Patenten, das bedeutet aber nicht unbedingt, dass das betreffende Patent wirksam ist oder dass eventuelle Patentansprüche im erforderlichen oder angestrebten Umfang durchgesetzt werden können.

Ein Großteil des Wissens und der Geschäftsgeheimnisse von Continental ist entweder nicht patentiert oder kann nicht durch gewerbliche Schutzrechte abgesichert werden. Folglich besteht die

Gefahr, dass bestimmte Teile des Wissens und der Geschäftsgeheimnisse von Continental an Kooperationspartner, Kunden und Zulieferer (u. a. auch an die Maschinen- und Anlagenlieferanten von Continental) weitergegeben werden. Wettbewerber könnten dieses Know-how infolgedessen kopieren, ohne dass ihnen dadurch eigene Ausgaben entstehen. Zudem hat Continental eine Reihe von Lizenz-, Lizenztausch-, Kooperations- und Entwicklungsvereinbarungen mit Kunden, Wettbewerbern und anderen Dritten abgeschlossen, in deren Rahmen Continental Rechte an gewerblichen Schutzrechten und/oder Know-how solcher Drittparteien eingeräumt werden. Solche Lizenzvereinbarungen könnten u. U. bei Zahlungsunfähigkeit oder Konkurs des Lizenzpartners und/oder Kontrollwechsel bei einer Partei gekündigt werden, wodurch der Zugang von Continental zu Rechten an geistigem Eigentum für die Kommerzialisierung ihrer eigenen Technologien eingeschränkt wäre.

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.

Wesentliche Chancen

Sofern kein Geschäftsfeld explizit hervorgehoben wird, betreffen die Chancen alle Geschäftsfelder.

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

Sollte sich die Konjunktur in unseren großen Absatzregionen besser als erwartet entwickeln, gehen wir davon aus, dass sich die Nachfrage nach Fahrzeugen, Ersatzreifen und Industrieprodukten ebenfalls besser als von uns angenommen entwickeln wird. Aufgrund der dadurch erwarteten verstärkten Nachfrage nach Produkten von Continental durch die Fahrzeughersteller, Industriekunden sowie im Ersatzgeschäft könnte unser Umsatz stärker als erwartet steigen und es könnten positive Effekte bei der Fixkostendeckung entstehen.

Continental hat Chancen bei sich besser als erwartet entwickelnden Absatzmärkten.

Sollte sich die Nachfrage nach Automobilen und Ersatzreifen besser als von uns erwartet entwickeln, hätte dies positive Auswirkungen auf den Umsatz und die Ertragslage von Continental. Insbesondere dem europäischen Markt fällt hierbei wegen des hohen Umsatzanteils von Continental in dieser Region (48 %) eine besondere Bedeutung zu.

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

Die Ertragslage von Continental wird maßgeblich von den Kosten für Rohstoffe, Elektronikbauteile und Energie beeinflusst. Für Automotive Technologies und Powertrain Technologies sind dies insbesondere die Kosten für Elektronikbauteile sowie Metalle und Kunst-

stoffe. Die Ertragslage der Geschäftsfelder im Unternehmensbereich Rubber Technologies ist wesentlich von den Kosten für Öl, Natur- und Synthetikgummi beeinflusst. Sollten sich insbesondere die Preise für Natur- und Synthetikgummi reduzieren, könnte sich dies positiv auf die Ertragslage von Continental auswirken, sofern die Absatzpreise für Gummiprodukte stabil bleiben.

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

Der Trend vom assistierten Fahren hin zum automatisierten und autonomen Fahren setzt sich fort. Mehrere OEMs gehen davon aus, in den nächsten Jahren neue Modelle mit teilautomatisierten Funktionen bereitstellen zu können. Wesentliche Voraussetzung für das teilautomatisierte Fahren ist die Ausstattung der Fahrzeuge mit Sensoren. Heute werden pro Fahrzeug je nach Ausstattung zwei bis sieben Sensoren für das assistierte Fahren verbaut. Bereits für das teilautomatisierte Fahren werden je nach Funktionsumfang deutlich mehr und zudem hochwertigere Radar-, Kamera- und LiDAR-Sensoren benötigt. Da Continental zu den führenden Anbietern von Fahrerassistenzsystemen gehört, könnten sich aus dem steigenden Volumen von Sensoren und Steuergeräten erhebliche Umsatz- und Ertragschancen ergeben.

Continental bieten sich Chancen aus der Digitalisierung des Fahrzeugs und den daraus entstehenden Daten.

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

Continental bieten sich Chancen im Reifengeschäft.

Insbesondere in den Wachstumsmärkten Asien und Nordamerika will Continental weiter ihre Marktanteile steigern. Im Pkw-Reifenbereich soll das weltweite Geschäft mit Reifen für die Elektromobilität sowie den Ultra-High-Performance-Reifen gezielt weiter ausgebaut werden. Das Geschäft mit Lkw- und Busreifen soll in allen Regionen durch das Conti360°-Angebot von Flottendienstleistungen weiterentwickelt werden. Das Spezialreifengeschäft von Continental, das neben Zweirad- und Rennreifen auch Reifen für eine Vielzahl von Industrianwendungen umfasst, soll ebenfalls weiter wachsen. Künftig werden zudem smarte, digitale Reifenlösungen und die Umsetzung ambitionierter Nachhaltigkeitsziele maßgeblich zum Erfolg und zur Differenzierung im Markt beitragen. Im Bereich der servicebasierten digitalen Lösungen will der Reifenbereich von Continental bis 2030 weltweit die Nummer eins werden. Sollte es Continental gelingen, ihre Marktanteile in wachstumsstarken Feldern sowie bei digitalen Lösungen und Dienstleistungen stärker als geplant zu steigern, dürfte dies positive Auswirkungen auf den Umsatz und die Ertragslage haben.

Continental bieten sich Chancen durch die Digitalisierung im Industriegeschäft.

Die Wachstumspotenziale ergeben sich vor allem aus dem steigenden Bedarf an digitalen und intelligenten Lösungen im Industriegeschäft. Das Geschäftsfeld ContiTech nutzt dabei sein langjähriges und umfassendes Industrie- und Materialverständnis zur Erschließung neuer Geschäftsmöglichkeiten, indem verschiedene Materialien mit elektronischen Komponenten und individuellen Dienstleistungen kombiniert werden. Sollten sich diese neuen Produkte schneller als geplant durchsetzen, entstünden hieraus entsprechende Umsatz- und Ertragschancen für Continental.

Continental hat Chancen aus Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen.

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

Die weitere Verschärfung der regulatorischen Vorschriften zu den Verbrauchs- und Abgasnormen für Kraftfahrzeuge könnte eine höhere Nachfrage nach Produkten von Continental im Geschäftsfeld Powertrain auslösen. Mit unserem umfangreichen Portfolio, insbesondere von 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. Steigende Einbautraten dieser Produkte aufgrund erhöhter regulatorischer Vorschriften hätten einen positiven Einfluss auf unseren Umsatz und unsere Ertragslage.

Aussage zur Gesamtrisiko- und Gesamtchancensituation

Die Risikolage des Continental-Konzerns hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr nach Einschätzung des Vorstands insgesamt nicht wesentlich verändert, ist aber volatiler geworden.

Es muss sich noch zeigen, wie lange sich die COVID-19-Pandemie und deren Folgen auf die Automobilindustrie und die gesamtwirtschaftliche Lage auswirken.

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 risikobegrenzenden Maßnahmen und unsere Konzernstrategie entsprechend ausgerichtet sind.

Prognosebericht

Künftige Rahmenbedingungen

Prognose der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung

Der Internationale Währungsfonds (IWF) prognostiziert in seinem World Economic Outlook Update (WEO Update) von Januar 2021 für die Weltwirtschaft ein Wachstum von 5,5 % für das Jahr 2021. Der IWF rechnet für alle Regionen mit einer Normalisierung der Wirtschaft aufgrund der in vielen Ländern begonnenen Impfungen gegen das Coronavirus. Auch die Konjunkturprogramme einiger großer Volkswirtschaften tragen zur Erholung bei.

Hohe Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts (BIP) prognostiziert der IWF insbesondere für Indien mit 11,5 % und für China mit 8,1 %. Auch für viele weitere Schwellen- und Entwicklungsländer rechnet der IWF für 2021 mit einer Wachstumszunahme. Beispielsweise erwartet er für Brasilien und Russland ein Wachstum von 3,6 % bzw. 3,0 %.

Für den Euroraum geht der IWF von einem Anstieg des BIP im Jahr 2021 um 4,2 % aus; darin enthalten ist ein BIP-Wachstum der deutschen Wirtschaft von 3,5 %. Für das Vereinigte Königreich erwartet er eine Zunahme des BIP um 4,5 %.

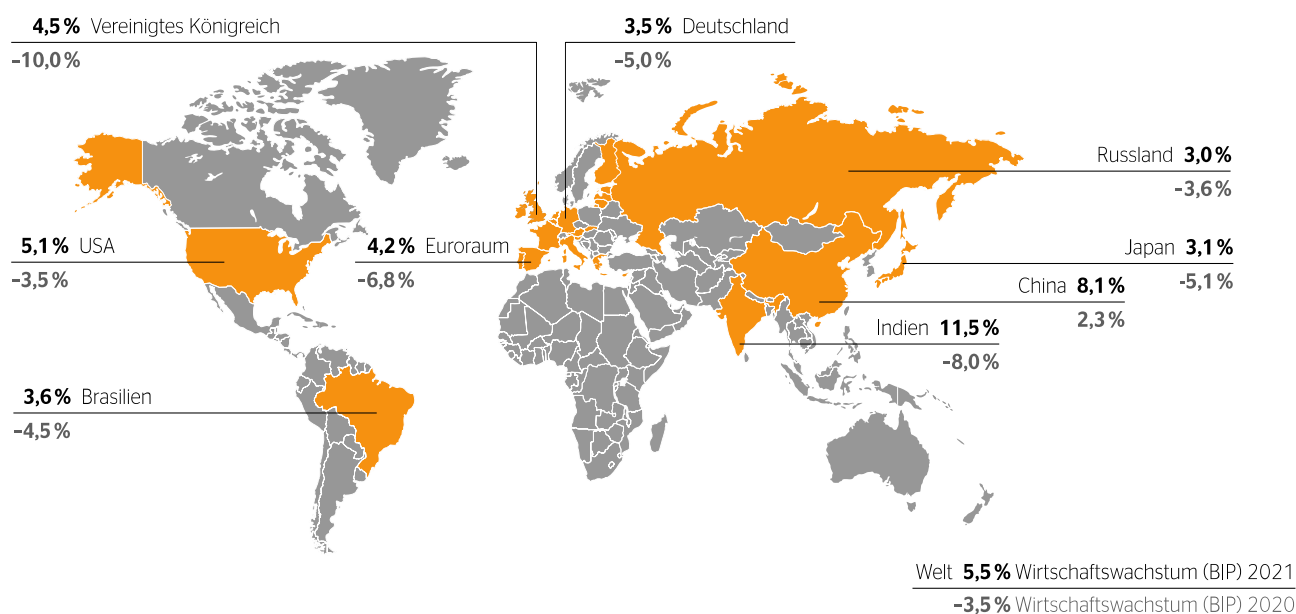
Für die USA prognostiziert der IWF für 2021 ein BIP-Wachstum um 5,1 %. Der IWF rechnet hier mit positiven Effekten durch die US-amerikanischen Konjunkturprogramme.

Für Japan sieht der IWF ebenfalls positive Effekte durch fiskalpolitische Maßnahmen der japanischen Regierung. Für 2021 erwartet er ein Wachstum von 3,1 %.

Als wesentliche Chancen für die Weltwirtschaft nennt der IWF in seinem WEO Update – neben stärkerer fiskalpolitischer Unterstützung – insbesondere weitere Fortschritte bei der Herstellung und dem Vertrieb von Impfstoffen gegen das Coronavirus sowie der Wirksamkeit von Therapien. Hierdurch dürften sich die Erwartungen an ein schnelleres Ende der Pandemie erhöhen, wodurch sich das Vertrauen von Unternehmen und privaten Haushalten verbessern dürfte. Dies könnte aus Sicht des IWF zu einem stärkeren Konsum, höheren Investitionen und einer spürbareren Erholung der Beschäftigung führen.

Wesentliche Risiken sieht der IWF in einer verzögerten Eindämmung der COVID-19-Pandemie durch die sich ausbreitenden Virusmutationen oder langsamer als erwartet eintretende Fortschritte bei medizinischen Maßnahmen. Dadurch könnten die Hoffnungen auf ein relativ schnelles Ende der Pandemie gedämpft und das Vertrauen der Wirtschaftsteilnehmer geschwächt werden. Auch ein vorzeitiges Entziehen staatlicher Hilfen könnte zu einer steigenden Zahl von Unternehmensinsolvenzen und zu einer Verschärfung sozialer Unruhen führen.

Wirtschaftswachstum 2021 im Vergleich zu 2020 (für ausgewählte Länder und die Welt)



Prognose der Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen und Absatzregionen

Prognose der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

Für die globale Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen < 6 t erwarten wir für 2021 derzeit, dass sich die Fertigung normalisiert und um 9 % bis 12 % gegenüber 2020 steigen wird. Diese Einschätzung berücksichtigt die aktuell erwarteten Auswirkungen der anhaltenden COVID-19-Pandemie auf das Produktionsvolumen im Jahr 2021. Die momentane Knappheit von Halbleitern aufgrund ausgelasteter Kapazitäten unserer Zulieferer begrenzt dabei insbesondere das Wachstum im ersten Quartal 2021. Aber auch für die Folgequartale ist mit Beeinträchtigungen zu rechnen. Im Vergleich zu dem sehr schwachen Vorjahresvolumen dürfte das Produktionswachstum im ersten Halbjahr 2021 dennoch sehr kräftig ausfallen. Im zweiten Halbjahr dürften sich dagegen aus heutiger Einschätzung die Volumina eher auf Vorjahresniveau bewegen.

Für Europa rechnen wir für 2021 mit einem Anstieg der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen um 11 % bis 14 %. Die Volumina von elektrifizierten Pkw dürften dabei infolge der verschärften CO₂-Emissionsstandards der EU und der staatlichen Förderprogramme weiter kräftig steigen.

Für Nordamerika erwarten wir derzeit ein Fertigungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen von rund 4 Mio Einheiten pro Quartal für 2021. Der Anstieg gegenüber dem sehr schwachen Vorjahreswert sollte infolgedessen 20 % bis 23 % betragen.

Für China rechnen wir für 2021 mit einem Wachstum des Produktionsvolumens von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen um 2 % bis 5 %.

Prognose der Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen

Die weltweite Produktion von Nutzfahrzeugen > 6 t dürfte 2021 nach unserer Einschätzung um 7 % bis 11 % gegenüber dem Vorjahr sinken.

Für die USA und Europa erwarten wir eine Erholung der Fertigung aufgrund gestiegener Auftragseingänge. Infolgedessen rechnen wir für Nordamerika mit einem Anstieg der Produktion um 26 % bis 30 % im Jahr 2021 und für Europa mit einem Zuwachs um 8 % bis 12 %.

Für China erwarten wir 2021 – nach dem starken Zuwachs im Jahr 2020 – eine deutlich niedrigere Nachfrage und ein um 28 % bis 32 % rückläufiges Produktionsvolumen.

Prognose der Ersatzreifenmärkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Für das Jahr 2021 rechnen wir aktuell mit einer weiteren Normalisierung der Nachfrage nach Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge < 6 t. Weltweit erwarten wir für das Jahr 2021 einen Absatzanstieg um 6 % bis 8 %.

Für Europa und China gehen wir aktuell von Volumina aus, die jeweils um 6 % bis 8 % über dem Vorjahr liegen. Für Nordamerika rechnen wir mit einer Nachfrage, die den Vorjahreswert um 4 % bis 6 % übersteigt.

Prognose der Ersatzreifenmärkte für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge

Für 2021 erwarten wir für Europa und Nordamerika derzeit jeweils eine um 4 % bis 6 % höhere Nachfrage nach Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge als im Vorjahr.

Prognose der Veränderungen von Fahrzeugproduktion und Absatz im Reifenersatzgeschäft im Jahr 2021 (gegenüber 2020)

	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	11 % bis 14 %	8 % bis 12 %	6 % bis 8 %	4 % bis 6 %
Nordamerika	20 % bis 23 %	26 % bis 30 %	4 % bis 6 %	4 % bis 6 %
China	2 % bis 5 %	-28 % bis -32 %	6 % bis 8 %	n. a.
Weltweit	9 % bis 12 %	-7 % bis -11 %	6 % bis 8 %	n. a.

Quelle: eigene Schätzungen.

Ausblick des Continental-Konzerns

Prognoseverfahren

Continental prognostiziert jährlich die wichtigsten Steuerungsgrößen des Konzerns für das neue Geschäftsjahr. Dazu zählen der Umsatz und die bereinigte EBIT-Marge für den Konzern sowie für die Automotive-Geschäftsfelder, d. h. Autonomous Mobility and Safety, Vehicle Networking and Information sowie Powertrain, sowie die Rubber-Geschäftsfelder, d. h. Tires und ContiTech. Zusätzlich informieren wir über die Einschätzung zu wichtigen Einflussgrößen auf das Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern (EBIT). Hierzu gehören die erwartete Be- oder Entlastung aus dem geschätzten Verlauf der Rohstoffpreise für das laufende Jahr sowie die erwartete Entwicklung von Sondereffekten und die Höhe der Abschreibungen aus Kaufpreisallokationen. Damit ermöglichen wir die Überleitung auf das zu erwartende EBIT des Konzerns.

Darüber hinaus geben wir eine Einschätzung zur Entwicklung der Zinserträge und Zinsaufwendungen sowie der Steuerquote für den Konzern. Dies erlaubt die Überleitung auf das zu erwartende Konzernergebnis. Außerdem veröffentlichen wir eine Prognose zu den für das laufende Jahr geplanten Sachinvestitionen sowie zum Free Cashflow vor Akquisitionen und vor ggf. besonderen Effekten wie derzeit Effekten aus der rechtlichen Vervollständigung des Geschäftsfelds Powertrain. Basis unserer Prognose bildet unsere Einschätzung zur Entwicklung der wichtigsten Produktions- und Absatzmärkte im neuen Geschäftsjahr.

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

Prognosevergleich für das vergangene Geschäftsjahr

Unsere Prognose für das Geschäftsjahr 2020, die wir im März 2020 veröffentlicht hatten, basierte auf der Erwartung, dass die globale Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen zum dritten Mal infolge zurückgehen würde. Den Rückgang der globalen Automobilproduktion 2020 schätzten wir auf voraussichtlich rund 2 % bis 5 % im Vergleich zum Vorjahr. Für die globale Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen 2020 rechneten wir aufgrund der rückläufigen Auftragseingänge mit einem Einbruch um 10 % bis 15 % gegenüber dem Vorjahr. Diese Einschätzungen berücksichtigten die zu dem Zeitpunkt erwarteten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf das Produktionsvolumen im ersten Quartal 2020. Darüber hinausgehende Beeinträchtigungen der Produktion und Lieferkette sowie der Nachfrage aufgrund der anhaltenden Ausbreitung der COVID-19-Pandemie waren in unserem Marktausblick nicht enthalten, da diese nicht abschätzbar waren.

Auf Basis der zu diesem Zeitpunkt genannten Produktionsannahmen rechneten wir für das Geschäftsjahr 2020 mit einem konsolidierungskreisbereinigten Umsatz unserer Automotive-Geschäftsfelder, bei konstanten Wechselkursen, von rund 25,5 Mrd € bis 26,5 Mrd € und einer bereinigten EBIT-Marge von rund 3 % bis 4 %.

Für unsere Rubber-Geschäftsfelder rechneten 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 waren, neben den genannten

Produktionsannahmen für das Geschäft mit den Fahrzeugherstellern, insbesondere unsere damaligen Prognosen für die Entwicklung der Ersatzreifenmärkte. Wir erwarteten für 2020 für die weltweite Nachfrage nach Ersatzreifen sowohl für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge als auch für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge einen Rückgang zwischen 0 % und 2 %. Zudem gingen wir von einem sich weiter abschwächenden Industriegeschäft aus, wovon unser Geschäftsfeld ContiTech betroffen sein würde. Darüber hinaus rechneten wir für unsere Geschäftsfelder Tires und ContiTech im Jahr 2020 mit erhöhten Fixkosten und Abschreibungen. Wir erwarteten weiterhin einen intensiven Wettbewerb, insbesondere im europäischen Markt, bei zugleich steigenden Lohnkosten. Die Rohstoffpreise sollten sich aus unserer damaligen Sicht im Geschäftsjahr 2020 in etwa auf dem Vorjahresniveau bewegen.

Für den Continental-Konzern erwarteten 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 rechneten 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 sollten voraussichtlich wieder bei rund 200 Mio € liegen und hauptsächlich die Geschäftsfelder ContiTech und Vehicle Networking and Information betreffen. Das negative Finanzergebnis vor Effekten aus Währungsumrechnung sowie vor Effekten aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Bewertungseffekten erwarteten 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 planten, im Jahr 2020 einen Free Cashflow vor Akquisitionen und vor Effekten aus der rechtlichen Vervollständigung des Geschäftsfelds Powertrain von rund 0,7 Mrd € bis 1,1 Mrd € zu erreichen.

Am 1. April 2020 teilten wir mit, dass die andauernde COVID-19-Pandemie, die deshalb von Regierungen und Behörden verfügten Beschränkungen sowie Produktionsstopps und andere Maßnahmen von Kunden und Lieferanten als Reaktion auf die Pandemie zu erheblichen Anpassungen und Unterbrechungen in wesentlichen Bereichen des Continental-Konzerns führten. Aufgrund der Unsicherheit über die Dauer der Beeinträchtigungen sowie angesichts der schwierig abzuschätzenden weiteren Konsequenzen für Produktion, Lieferketten und Nachfrage entschied der Vorstand der Continental AG, den im Geschäftsbericht 2019 enthaltenen Ausblick für das Geschäftsjahr 2020 zurückzunehmen.

Im Finanzbericht zum ersten Quartal 2020 erläuterten wir am 7. Mai 2020, dass eine Neueinschätzung der Prognose für das Geschäftsjahr 2020 aufgrund der andauernden COVID-19-Pandemie erschwert war und nicht mit dem üblichen Detaillierungsgrad und der üblichen Prognosegenauigkeit vorgenommen werden konnte. Die Auswirkungen der Eindämmungsbemühungen, insbesondere der Werkschließungen, würden Absatz, Umsatz und Ergebnis des Continental-Konzerns im Vergleich zum Vorjahr negativ beeinflussen. Für das Gesamtjahr 2020 erwarteten wir, dass sich Absatz und Umsatz des Continental-Konzerns unter dem jeweiligen Vorjahresniveau bewegen würden. Für das bereinigte EBIT im Geschäftsjahr 2020 gingen wir ebenfalls davon aus, dass es unter

dem Niveau des Vorjahres liegen werde. Zudem würde der Ergebnismrückgang 2020 voraussichtlich auch zu einem Rückgang des Free Cashflow im Vergleich zum Vorjahr führen.

Im Halbjahresfinanzbericht bestätigten wir am 5. August 2020 unsere Erwartung, dass sich Absatz und Umsatz des Continental-Konzerns im Gesamtjahr 2020 unter dem jeweiligen Vorjahresniveau bewegen würden. Für das bereinigte EBIT im Geschäftsjahr 2020 gingen wir davon aus, dass es spürbar unter dem Niveau des Vorjahres liegen werde. Zudem würde der Ergebnismrückgang 2020 voraussichtlich auch zu einem deutlichen Rückgang des Free Cashflow im Vergleich zum Vorjahr führen.

Einen neuen, detaillierteren Ausblick für das Geschäftsjahr 2020 veröffentlichten wir am 11. November 2020 im Finanzbericht zum 30. September 2020. Dieser Ausblick stand unter dem Vorbehalt der im damaligen Wirtschaftsbericht genannten Produktionsannahmen und insbesondere unter der Erwartung keiner weiteren Pandemiebedingten wesentlichen Auswirkungen. Unter diesen Annahmen erwarteten wir für den Konzern einen Umsatz von rund 37,5 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 3 % für das Geschäftsjahr 2020.

In den Automotive-Geschäftsfeldern wurde ein Umsatz von insgesamt rund 22,0 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund -1,5 % erwartet. Der Umsatz in den Rubber-Geschäftsfeldern wurde mit rund 15,5 Mrd € erwartet, die bereinigte EBIT-Marge mit rund 10,5 %.

Die Sondereffekte waren im Wesentlichen aufgrund der andauernden Restrukturierungsmaßnahmen zum damaligen Zeitpunkt nicht detailliert einschätzbar. Wir erwarteten aber, dass sie das berichtete EBIT und das den Anteilseignern zuzurechnende Konzernergebnis

spürbar belasten würden. Die Investitionen vor Finanzinvestitionen wurden mit rund 6,3 % vom Umsatz erwartet. Zudem wurde ein positiver Free Cashflow vor Akquisitionen und Effekten aus der rechtlichen Verselbstständigung des Geschäftsfelds Powertrain erwartet, der allerdings deutlich geringer als im vorherigen Geschäftsjahr ausfallen würde.

Am 16. Dezember 2020 veröffentlichten wir im Rahmen unserer Kapitalmarkttag eine Anhebung der bereinigten EBIT-Marge für unsere Rubber-Geschäftsfelder auf über 11,0%. Diese Änderung führte zudem zur Anhebung der bereinigten EBIT-Marge für den Konzern auf rund 3,5 %. Ferner quantifizierten wir die negativen Sondereffekte auf über 1,6 Mrd €, die Investitionen vor Finanzinvestitionen auf rund 6,0 % vom Umsatz und den Free Cashflow vor Akquisitionen und Effekten aus der rechtlichen Verselbstständigung des Geschäftsfelds Powertrain auf über 0,5 Mrd €.

Continental erreichte im Geschäftsjahr 2020 einen Konzernumsatz von 37,7 Mrd € und eine bereinigte Konzern-EBIT-Marge von 3,5 %. Die Automotive-Geschäftsfelder erzielten einen Umsatz von 22,1 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von -1,5 %. Die Rubber-Geschäftsfelder erwirtschafteten einen Umsatz von 15,6 Mrd € mit einer bereinigten EBIT-Marge von 11,3 %.

Die negativen Sondereffekte für das Geschäftsjahr 2020 beliefen sich auf 1,9 Mrd €.

Das negative Finanzergebnis vor Effekten aus Währungsumrechnung sowie vor Effekten aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Bewertungseffekten belief sich im Berichtsjahr auf 183,7 Mio € und lag damit unter unserer im März 2020 genannten Erwartung von rund 200 Mio €.

Prognosevergleich für das Geschäftsjahr 2020

	Konzern					Automotive-Geschäftsfelder		Rubber-Geschäftsfelder	
	Umsatz (Mrd €)	bereinigte EBIT-Marge	negative Sondereffekte (Mrd €)	Investitionen (in % vom Umsatz)	Free Cashflow ¹ (Mrd €)	Umsatz (Mrd €)	bereinigte EBIT-Marge	Umsatz (Mrd €)	bereinigte EBIT-Marge
Jahrespressekonferenz am 05.03.2020	~ 42,5–44,5 ²	~ 5,5–6,5 %	~ 0,6	~ 7,5 %	~ 0,7–1,1	~ 25,5–26,5 ²	~ 3–4 %	~ 17–18 ²	~ 10–11 %
Prognoseanpassung am 01.04.2020	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Q1-2020-Finanzbericht am 07.05.2020	< Vorjahr	< Vorjahr	–	–	< Vorjahr	–	–	–	–
H1-2020-Finanzbericht am 05.08.2020	< Vorjahr	spürbar < Vorjahr	–	–	deutlich < Vorjahr	–	–	–	–
9M-2020-Finanzbericht am 11.11.2020 ³	~ 37,5	~ 3 %	spürbare Belastung	~ 6,3 %	> 0, deutlich < Vorjahr	~ 22,0	~ -1,5 %	~ 15,5	~ 10,5 %
Prognoseanpassung am 16.12.2020	~ 37,5 ⁴	~ 3,5 %	> 1,6	~ 6,0 %	> 0,5	~ 22,0 ⁴	~ -1,5 %	~ 15,5 ⁴	> 11,0 %
Geschäftsbericht 2020	37,7⁴	3,5 %	1,9	5,9 %	1,1	22,1⁴	-1,5 %	15,6⁴	11,3 %

¹ Vor Akquisitionen und vor Effekten aus der rechtlichen Verselbstständigung des Geschäftsfelds Powertrain.

² Unter Annahme konstanter Wechselkurse im Jahresvergleich. Diese Einschätzungen berücksichtigten zudem nur die erwarteten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf das Produktionsvolumen im ersten Quartal 2020. Darüber hinausgehende Beeinträchtigungen waren nicht abschätzbar.

³ Unter dem Vorbehalt der im damaligen Wirtschaftsbericht genannten Produktionsannahmen und insbesondere der Erwartung keiner weiteren Pandemiebedingten wesentlichen Auswirkungen.

⁴ Berichteter Umsatz inkl. Wechselkurseinflüsse. Der negative Umsatzeffekt der Wechselkurseinflüsse belief sich für den Konzern 2020 auf 1,0 Mrd €, die sich etwa zur Hälfte auf die Automotive-Geschäftsfelder und auf die Rubber-Geschäftsfelder aufteilen.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergaben für das Geschäftsjahr 2020 einen Steuerertrag von 11,3 Mio €. Die um die permanenten Effekte aus der Wertminderung des Goodwill bereinigte Steuerquote belief sich auf 2,4 %.

Die Investitionsquote sank 2020 auf 5,9 %. Der Free Cashflow vor Akquisitionen und vor Effekten aus der rechtlichen Verselbstständigung des Geschäftsfelds Powertrain belief sich 2020 auf 1,1 Mrd €.

Auftragslage

Die Auftragslage in unseren Automotive-Geschäftsfeldern – Autonomous Mobility and Safety, Vehicle Networking and Information sowie Powertrain – war 2020 aufgrund der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie erheblich schwächer. Insgesamt akquirierten die drei Geschäftsfelder Aufträge, die sich über die Gesamtdauer der Belieferung auf rund 27 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.

Aufgrund des hohen Anteils des Ersatzreifengeschäfts am Umsatz des Geschäftsfelds Tires ist eine Ermittlung eines aussagekräftigen Auftragsbestands nicht möglich. Ähnliches trifft auf das Geschäftsfeld ContiTech zu. Seine sechs Geschäftseinheiten sind in unterschiedlichen Märkten und Industriezweigen tätig, die wiederum eigenen Einflussfaktoren unterliegen. Eine Konsolidierung der Auftragsbestände der verschiedenen Geschäftseinheiten des Geschäftsfelds ContiTech hätte daher nur begrenzte Aussagekraft.

Ausblick auf das Geschäftsjahr 2021

Wie im Prognosebericht auf Seite 111 dargelegt, erwarten wir für 2021 eine spürbare Erholung der Produktion von Pkw und Nutzfahrzeugen, sowohl in unseren Kernmärkten als auch global. Dies gilt in geringerem Maße ebenfalls für die Ersatzreifenmärkte sowie das Industriegeschäft.

Dieser Ausblick berücksichtigt die aktuell zu erwartenden Auswirkungen der anhaltenden COVID-19-Pandemie auf das Produktionsvolumen im Jahr 2021. Die momentane Knappheit von Halbleitern aufgrund ausgelasteter Kapazitäten unserer Zulieferer begrenzt dabei insbesondere das Wachstum im ersten Quartal 2021. Zugleich werden erhöhte Kosten in den Lieferketten entstehen. Für die zweite Jahreshälfte rechnen wir mit einer Normalisierung der Liefersituation. Des Weiteren ist die für den Verlauf des zweiten Halbjahres 2021 geplante Abspaltung von Vitesco Technologies mit anschließender Börsennotierung in den Angaben nicht berücksichtigt.

Auf Basis aller genannten Annahmen und auf Basis der Wechselkurse zu Beginn des Geschäftsjahres erwarten wir die folgenden Finanzkennzahlen für das Geschäftsjahr 2021.

Für unsere Automotive-Geschäftsfelder – Autonomous Mobility and Safety, Vehicle Networking and Information sowie Powertrain – rechnen wir mit einem Umsatz von rund 24,0 Mrd € bis 25,0 Mrd €. Die bereinigte EBIT-Marge erwarten wir in einer Bandbreite von rund 1 % bis 2 %. Hierin sind erhöhte Kosten in den Lieferketten sowie zusätzliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung im Geschäftsfeld Autonomous Mobility and Safety enthalten.

Für unsere Rubber-Geschäftsfelder – Tires und ContiTech – rechnen wir mit einem Umsatz von rund 16,5 Mrd € bis 17,5 Mrd € und mit einer bereinigten EBIT-Marge von rund 11,5 % bis 12,5 %. Die zu erwartende Belastung aus höheren Rohmaterialkosten ist hierin enthalten.

Für den Continental-Konzern erwarten wir insgesamt einen Umsatz in einer Bandbreite von rund 40,5 Mrd € bis 42,5 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 5 % bis 6 %.

Für 2021 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 wie im Vorjahr wieder bei knapp 200 Mio € liegen und hauptsächlich die Geschäftsfelder ContiTech und Vehicle Networking and Information 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 2021 bei rund 220 Mio €. Die Steuerquote sollte im Jahr 2021 bei rund 27 % liegen.

Die Investitionen vor Finanzinvestitionen sollten im Geschäftsjahr 2021 bei rund 7 % vom Umsatz liegen.

Wir planen, im Jahr 2021 einen Free Cashflow vor Akquisitionen und vor Effekten aus der rechtlichen Verselbstständigung des Geschäftsfelds Powertrain von rund 0,9 Mrd € bis 1,3 Mrd € zu erreichen.