# 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.

# 23

#### Lagebericht

Ausgewählte finanzwirtschaftliche Begriffe	24
Unternehmensprofil	26
Konzernstruktur	26
Konzernstrategie	29
Unternehmenssteuerung	31
Forschung und Entwicklung	34
Nachhaltigkeit und zusammengefasste	
nichtfinanzielle Erklärung	36
Hinweise zur Berichterstattung	36
Konzern-Nachhaltigkeitsmanagement	37
Entwicklung wesentlicher Themenfelder	38
Angaben nach EU-Taxonomie-Verordnung	
(EU-Tax-VO)	44
Informationen zur Entwicklung weiterer	
Nachhaltigkeitsthemenfelder	46
Wirtschaftsbericht	47
Rahmenbedingungen	47
Gesamtwirtschaftliche Entwicklung	47
Entwicklung wesentlicher	
Abnehmerbranchen und Absatzregionen	47
Entwicklung der Rohstoffmärkte	49
Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage	50
Ertragslage	51
Finanzlage	60
Vermögenslage	62
Automotive Technologies	66
Entwicklung des Geschäftsfelds	
Autonomous Mobility and Safety	67
Entwicklung des Geschäftsfelds	
Entwicklung des Geschäftsfelds Vehicle Networking and Information	69
	69 <b>71</b>
Vehicle Networking and Information <b>Rubber Technologies</b>	
Vehicle Networking and Information	71
Vehicle Networking and Information <b>Rubber Technologies</b> Entwicklung des Geschäftsfelds Tires	<b>71</b> 72
Vehicle Networking and Information <b>Rubber Technologies</b> Entwicklung des Geschäftsfelds Tires  Entwicklung des Geschäftsfelds ContiTech	<b>71</b> 72 74
Vehicle Networking and Information <b>Rubber Technologies</b> Entwicklung des Geschäftsfelds Tires  Entwicklung des Geschäftsfelds ContiTech <b>Contract Manufacturing</b>	<b>71</b> 72 74

Die Continental AG - Kurzfassung nach HGB	79
Sonstige Angaben	82
Abhängigkeitsbericht	82
Ergänzende Angaben und Erläuterungen	
gemäß § 289a und § 315a HGB	82
Vergütung des Vorstands	83
Erklärung zur Unternehmensführung	
nach § 289f HGB	84
Risiko- und Chancenbericht	85
Risiko- und Chancenmanagement	
und internes Kontrollsystem	85
Wesentliche Risiken	87
Finanzrisiken	87
Marktrisiken	88
Operative Risiken	90
Rechtliche und umweltbezogene Risiken	92
Wesentliche Chancen	94
Aussage zur Gesamtrisiko- und	
Gesamtchancensituation	95
Prognosebericht	96
Vänsking Dahmanhadinannan	96
<b>Künftige Rahmenbedingungen</b> Prognose der gesamtwirtschaftlichen	96
Entwicklung	96
Prognose der Entwicklung wesentlicher	
Abnehmerbranchen und Absatzregionen	96
Ausblick des Continental-Konzerns	98

# 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 den Continental-Konzern errechnete WACC entspricht der geforderten Mindestverzinsung. Der Kapitalkostensatz wird als gewichteter Durchschnittskostensatz aus Eigen- und Fremdkapitalkosten ermittelt.

**Derivative Finanzinstrumente.** Hierbei handelt es sich um Geschäfte, mit denen Zins- und/oder Währungsrisiken gesteuert werden.

**EBIT.** EBIT ist definiert als Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern. Das EBIT wird als Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit verstanden und zur Beurteilung der operativen Ertragskraft herangezogen.

**EBIT bereinigt.** EBIT bereinigt ist definiert als EBIT, bereinigt um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA), Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte. Sondereffekte umfassen z.B.:

- > Wertminderungen (inkl. Wertminderungen auf Goodwill)
- > Aufwendungen und Erträge aus Restrukturierungsmaßnahmen
- ) Veräußerungsgewinne und -verluste aus Abgängen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen
- ) wesentliche Sondersachverhalte aus nicht wiederkehrenden Ereignissen – insbesondere Einmaleffekte aus Akquisitionen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen (z.B. negativer Geschäftsoder Firmenwert, Kaufpreiserstattungen) oder wesentliche Veränderungen der Unternehmensstruktur (z.B. Ausgliederungseffekte)

Das EBIT bereinigt wird berichtet, 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.

**Free Cashflow bereinigt.** Der Free Cashflow bereinigt ist definiert als Free Cashflow, bereinigt um Akquisitionen und Desinvestitionen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen. Der Free Cashflow bereinigt wird berichtet, um die finanzielle Leistungsfähigkeit durch die Eliminierung von Sondereinflüssen auch zwischen den Perioden vergleichen zu können.

**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 sowie weiterer Transaktionen. 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

# Fünf schlagkräftige und flexible Geschäftsfelder bei Automotive. Tires und ContiTech nun eigenständige Unternehmensbereiche.

#### Neue Organisationsstruktur

Seit dem 1. Januar 2022 gliedert sich der Continental-Konzern in die vier Unternehmensbereiche Automotive, Tires, ContiTech und Contract Manufacturing. Diese umfassen insgesamt 17 Geschäftsfelder

Die bisherigen Geschäftsfelder Autonomous Mobility and Safety sowie Vehicle Networking and Information wurden zum 1. Januar 2022 aufgelöst. Dafür sind fünf neue, schlagkräftige und flexible Geschäftsfelder entstanden. Ihre Organisation orientiert sich an der Geschäftsstrategie des Unternehmensbereichs Automotive und damit an der Marktentwicklung im Rahmen der Transformation der Mobilitätsindustrie.

**Tires** und **ContiTech** sind nun eigenständige Unternehmensbereiche. Die bisherige Bündelung zu Rubber Technologies ist aufgehoben.

Mit Wirksamwerden der Abspaltung von Vitesco Technologies ist der neue Unternehmensbereich bzw. das neue Geschäftsfeld **Contract Manufacturing** entstanden. Contract Manufacturing umfasst die Auftragsfertigung für Vitesco Technologies und damit die fortgeführten Aktivitäten des ehemaligen Unternehmensbereichs Powertrain Technologies.

#### Geschäftsverantwortung

Produktanforderungen, Markttrends, Kundengruppen und Distributionskanäle sind die Grundlage für die Zuordnung zu einem Unternehmensbereich bzw. zu einem Geschäftsfeld mit durchgängiger Geschäftsverantwortung einschließlich der Ergebnisverantwortung.

Die Gesamtverantwortung für die Geschäftsleitung trägt der Vorstand der Continental Aktiengesellschaft (AG). Die Unternehmensbereiche Automotive, Tires und ContiTech sind im Vorstand vertreten.

Die Zentralbereiche der Continental AG werden – bis auf Group Purchasing – durch den Vorstandsvorsitzenden, die Finanzvorständin und die Personalvorständin vertreten und übernehmen die unternehmensbereichsübergreifenden Funktionen für die Steuerung des Konzerns. Dazu gehören insbesondere die Bereiche Finance, Controlling, Compliance, Law, IT, Human Relations, Sustainability sowie Quality und Environment.

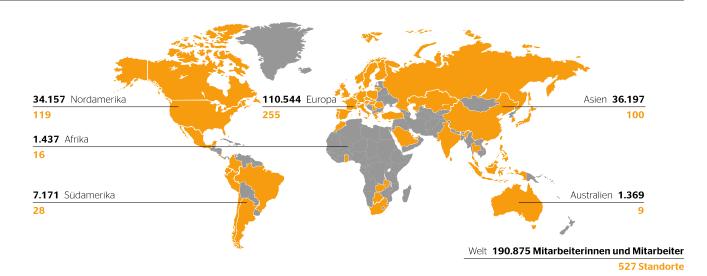
#### Kundenstruktur

Die Automobilindustrie – mit Ausnahme des Ersatzgeschäfts – bildet mit einem Anteil von 61 % am Konzernumsatz unseren bedeutendsten Kundenkreis. Besonders wichtig ist diese Industrie für das Wachstum des Unternehmensbereichs Automotive. Im Unternehmensbereich Tires dominiert das Reifenersatzgeschäft mit dem Handel und den Endverbrauchern. Die Automobilindustrie und andere Schlüsselindustrien wie Schienenverkehr, Maschinen-, Anlagenund Bergbau sowie das Ersatzgeschäft bilden den Kundenstamm im Unternehmensbereich ContiTech. Im Unternehmensbereich Contract Manufacturing stellt Vitesco Technologies den einzigen Kunden dar.

#### **Gesellschaften und Standorte**

Die Continental AG ist die Muttergesellschaft des Continental-Konzerns. Dieser umfasst neben der Continental AG 472 Gesellschaften einschließlich nicht beherrschter Unternehmen. Das Continental-Team besteht aus 190.875 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an insgesamt 527 Standorten für Produktion, Forschung und Entwicklung sowie Verwaltung in 58 Ländern und Märkten. Hinzu kommen Vertriebsstandorte mit 944 eigenen Reifenfachgeschäften und insgesamt rund 5.200 Franchisebetrieben sowie Betrieben mit Continental-Markenauftritt.

#### 527 Standorte in 58 Ländern und Märkten



#### Konzernstruktur 2022 im Überblick

#### **Continental-Konzern**

Automotive Tires ContiTech Contract Manufacturing

Der **Unternehmensbereich Automotive** umfasst Technologien für passive Sicherheits-, Brems-, Fahrwerk- sowie Bewegungs- und Bewegungskontrollsysteme. Innovative Lösungen für das assistierte und automatisierte Fahren, Anzeige- und Bedientechnologien sowie Audio- oder Kameralösungen für den Innenraum gehören ebenso zum Portfolio wie intelligente Informations- und Kommunikationstechnik für Mobilitätsdienstleistungen für Flottenbetreiber und Nutzfahrzeughersteller. Umfassende Aktivitäten rund um Vernetzungstechnologien und Fahrzeugelektroniken bis hin zu Hochleistungscomputern ergänzen das Angebot. Der Unternehmensbereich gliedert sich in fünf Geschäftsfelder:

- Architecture and Networking
- > Autonomous Mobility
- > Safety and Motion
- > Smart Mobility
- ) User Experience

Der **Unternehmensbereich Tires** steht mit seinem Premiumportfolio im Pkw-, Lkw-, Bus-, Zweirad- und Spezialreifensegment für innovative Lösungen in der Reifentechnologie. Intelligente Produkte und Services rund um den Reifen sowie zur Förderung von Nachhaltigkeit runden das Produktportfolio ab. Für den Fachhandel und das Flottenmanagement bietet Tires digitale Reifenüberwachungsund -managementsysteme sowie weitere Dienstleistungen an, um Flotten mobil zu halten und deren Effizienz zu erhöhen. Mit ihren Reifen leistet Continental einen wesentlichen Beitrag zu sicherer, effizienter und umweltfreundlicher Mobilität. Der Umsatz von Tires entfiel im Berichtsjahr zu 21% auf das Geschäft mit den Fahrzeugherstellern und 79% auf das Reifenersatzgeschäft. Der Unternehmensbereich gliedert sich in fünf Geschäftsfelder:

- ) Original Equipment
- > Replacement APAC
- > Replacement EMEA
- > Replacement The Americas
- > Specialty Tires

Der Unternehmensbereich ContiTech entwickelt und produziert u.a. werkstoffübergreifende, umweltschonende und intelligente Produkte und Systeme für die Automobilindustrie, den Schienenverkehr, den Bergbau, die Agrarindustrie sowie weitere wichtige Schlüsselindustrien. Geleitet von der Vision "Smart & Sustainable Solutions Beyond Rubber" nutzt der Unternehmensbereich sein langjähriges Industrie- und Materialverständnis zur Erschließung neuer Geschäftsmöglichkeiten, indem verschiedene Materialien mit elektronischen Komponenten und individuellen Dienstleistungen kombiniert werden. Im Berichtsjahr entfiel der Umsatz von ContiTech zu 48 % auf das Geschäft mit Automobilherstellern und 52 % auf das Geschäft mit anderen Industrien sowie auf das automobile Ersatzgeschäft. Der Unternehmensbereich gliedert sich in sechs Geschäftsfelder:

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

Der **Unternehmensbereich Contract Manufacturing** bündelt seit September 2021 die Auftragsfertigung von Produkten von Continental-Gesellschaften für Vitesco Technologies. Die Auftragsfertigung ist nicht auf Dauer angelegt; vielmehr wird die operative Trennung der Produktion in den kommenden Jahren vorangetrieben und das Volumen der Auftragsfertigung reduziert. Contract Manufacturing beinhaltet ein Geschäftsfeld:

Contract Manufacturing

#### Global vernetzte Wertschöpfung

Forschung und Entwicklung (F&E) erfolgte im Berichtsjahr an 84 Standorten. Sie liegen vorwiegend in Kundennähe, um flexibel auf unterschiedliche Anforderungen und regionale Marktbedingungen reagieren zu können. Dies gilt vor allem für Projekte der Unternehmensbereiche Automotive und ContiTech. Im Unternehmensbereich Tires ist F&E weitgehend zentral organisiert, da die Produktanforderungen für Reifen weltweit grundsätzlich ähnlich sind. Sie werden entsprechend den jeweiligen Marktanforderungen angepasst. 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 23,2 Mrd €, wovon etwa 15,7 Mrd € auf Produktionsmaterialien entfielen. Die Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing setzen hauptsächlich Stahl, Aluminium, Edelmetalle, Kupfer und Kunststoffe ein. Elektronik und elektromechanische Komponenten machen im Konzern zusammen ca. 37 % des Einkaufsvolu-

mens für Produktionsmaterial aus, ca. 15 % entfallen auf mechanische Komponenten. Für die Unternehmensbereiche Tires und ContiTech sind Naturkautschuke und ölbasierte Chemikalien, wie synthetische Kautschuke und Ruße, wichtige Rohstoffe. Deren Einkaufsvolumen beläuft sich zusammen auf rund 23 % des Gesamtvolumens für Produktionsmaterial. Weitere Erläuterungen dazu finden Sie im Kapitel Wirtschaftsbericht im Abschnitt Entwicklung der Rohstoffmärkte.

Produktion und Vertrieb der Unternehmensbereiche Automotive und ContiTech sind regional organisiert. Für den Unternehmensbereich Tires sind Skaleneffekte bei der Reifenfertigung wichtig. Niedrige Produktionskosten, verbunden mit großen Volumina und Kundennähe bzw. mit regional hoher Wachstumsdynamik, sind wesentliche Erfolgsfaktoren. Deshalb wird an großen Standorten in den dominierenden Automobilmärkten in Europa, den USA und in China produziert. Der Reifenvertrieb ist weltweit über unser Händlernetz mit Reifenfach- und Franchisebetrieben sowie über den Reifenhandel allgemein organisiert.

#### Global vernetzte Wertschöpfung im Überblick

F&E	Einkauf	Produktion	Vertrieb
<b>Innovativ</b>	<b>Vielfältig</b>	<b>Weltweit</b>	<b>Vor Ort</b>
2,6 Mrd € Aufwand	23,2 Mrd € Volumen	210 Standorte	33,8 Mrd € Umsatz

# Konzernstrategie

### Auf den Wandel der Mobilitätsbranche ausgerichtete Strategie für profitables Wachstum. An unseren Zielen halten wir fest.

Mit unserer im Jahr 2020 auf den Wandel in der Mobilitätsbranche ausgerichteten Strategie haben wir die entscheidenden Weichen für profitables Wachstum in den kommenden Jahren gestellt. 2021 haben wir unsere komplette Organisationsstruktur und unsere Steuerungsprozesse konsequent an der Strategie ausgerichtet. Den Wandel in der Mobilitätsbranche nutzen wir als Chance. Unsere Strategie basiert auf drei Eckpfeilern:

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

#### 1. Stärkung der operativen Leistungsfähigkeit

Die Stärkung unserer operativen Leistung sichert unsere Zukunftsund Wettbewerbsfähigkeit. Unsere Kostenstruktur richten wir an den weltweiten Marktbedingungen aus. Maßnahmen dafür haben wir 2019 mit unserem Strukturprogramm "Transformation 2019– 2029" eingeleitet. Ab 2023 ermöglichen wir auf diese Weise eine jährliche Brutto-Einsparung in Höhe von 850 Mio €. 2020 wurde die neue Strategie implementiert und 2021 die Organisationsstruktur daran ausgerichtet.

Der ehemalige Unternehmensbereich Automotive Technologies (seit 1. Januar 2022 Unternehmensbereich Automotive) ist organisatorisch umfassend neu aufgestellt. Die fünf neuen Geschäftsfelder sind verantwortlich für die erfolgreiche Umsetzung der Strategie. Sie haben die notwendige Entscheidungskompetenz und Flexibilität, um auf Marktveränderungen schnell reagieren zu können. Unterstützt werden sie durch eine übergeordnete Vorentwicklungsorganisation, genannt he[a]t (Holistic Engineering and Technologies). he[a]t agiert insbesondere bei Projekten, die alle strategischen Handlungsfelder umfassen, wie beispielsweise bei der Entwicklung von Hochleistungsrechnern. Der ehemalige Unternehmensbereich Rubber Technologies ist aufgelöst; Tires und Conti-Tech sind nun eigenständige Unternehmensbereiche. Mit der neuen Struktur ist eine Zwischenebene entfallen. Dadurch werden wir schlanker, schneller und effizienter.

Im Zusammenhang mit dem Halbleitermangel haben wir eine Taskforce eingesetzt mit dem Ziel, auf Schwankungen auf den Beschaffungsmärkten besser reagieren zu können. In der Folge haben wir u.a. unsere Frühwarnsysteme optimiert und die Einkaufsstruktur an die Beschaffungsnetzwerke angepasst. Darüber hinaus bauen wir gezielt Sicherheitsbestände auf, um mögliche Lieferengpässe besser überbrücken zu können.

#### 2. Differenzierung des Portfolios

Bei der gezielten Differenzierung unseres Produktportfolios mit den Schwerpunkten auf Wachstum und Ertrag kommen wir voran. Im "Fokus Wachstum" liegen vor allem starke Marktpositionen in dynamisch wachsenden und innovativen Feldern. Der "Fokus Ertrag" umfasst das Geschäft auf gesättigten und stabilen, aber nur gering wachsenden Märkten

In unseren Unternehmensbereichen Automotive, Tires und Conti-Tech konzentrieren wir uns mit dem "Fokus Wachstum" darauf, was künftig kaufentscheidend sein wird: Innovationen für sicheres, vernetztes und automatisiertes Fahren. Fahrzeuge benötigen Technologien von Continental, wie beispielsweise Reifen, Bremssysteme, Schläuche für das Thermomanagement, digitale Lösungen und Dienstleistungen sowie Hochleistungsrechner – unabhängig von der Antriebstechnologie.

Wir gehen gezielt Partnerschaften ein, die uns schneller und besser voranbringen. Hier liegt der Schwerpunkt eher auf kleineren Spezialisten und Start-up-Unternehmen. Im Berichtsjahr haben wir z.B. in Kooperationen für das assistierte und autonome Fahren investiert. Mittel, die wir nicht in Partnerschaften einbringen, verwenden wir dafür, selbst Kompetenzen aufzubauen.

Im "Fokus Ertrag" stehen profitable Produktbereiche mit solider Wettbewerbsposition in Märkten mit hohen Reifegraden. Dazu zählen beispielsweise Anzeige- und Bediensysteme, Oberflächenmaterialien sowie das Reifengeschäft in Europa. Ziel ist hier die Erhaltung der Profitabilität sowie die Generierung ausreichender finanzieller Mittel. Diese werden zum wettbewerbsfähigen und auf Markt- sowie Technologieführerschaft ausgerichteten Ausbau der Wachstumsfelder genutzt, die ihr ambitioniertes Wachstum noch nicht vollständig selbst finanzieren können.



# 2



#### Stärkung der operativen Leistungsfähigkeit

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

#### Differenzierung des Portfolios

- Überproportionales Wachstum in "Fokus Wachstum"-Geschäften
- Barmittel- und Margensteigerung in "Fokus Ertrag"-Geschäften

#### Konsequentes Nutzen von Chancen

- Nachhaltigkeit leben
- Gewinnermentalität sowie Transparenz und Eigenverantwortung ausbauen

Die Portfoliostrategie umfasst auch mögliche Zu- und Verkäufe sowie Partnerschaften. Die Geschäftsfelder werden regelmäßig daraufhin überprüft, ob sie bei Continental bestmöglichen Wert schaffen können bzw. wie der Ertrag erhöht werden kann. Im Berichtsjahr wurde in diesem Zusammenhang die Abspaltung von Vitesco Technologies durchgeführt.

#### 3. Konsequentes Nutzen von Chancen

Die Nachhaltigkeitsambition von Continental umfasst die vier Fokusfelder "Klimaneutralität", "emissionsfreie Mobilität und Industrien", "zirkuläres Wirtschaften" und "verantwortungsvolle Wertschöpfungskette". Sie beschreibt, wie wir den Wandel in den relevanten Themenfeldern bis spätestens 2050 und gemeinsam mit unseren Partnern entlang der Wertschöpfungskette gestalten wollen. Die Nachhaltigkeitsambition bildet das Dach mit den entsprechenden Leitlinien für bestehende Strategien, Programme und Prozesse und deren Weiterentwicklung. Insbesondere der kontinuierliche Ausbau des Geschäfts mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen leistet wesentliche Beiträge zur Erreichung unserer Ambitionen im Bereich "Klimaneutralität" und "emissionsfreie Mobilität und Industrien" sowie zur Reduktion der Treibhausgasemissionen im Mobilitätssektor. Im Rahmen unseres globalen Programms Net|Zero|Now bieten wir zudem unseren Kunden ab dem Geschäftsjahr 2022 die Neutralisierung des sogenannten CO<sub>2</sub>-Rucksacks unserer Geschäfte durch negative Emissionen an. Das Programm fokussiert auf Geschäfte mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen und unterstützt damit deren Ausbau. Die vollständige Fortschrittsberichterstattung zur Umsetzung der Nachhaltigkeitsambition finden Sie im Kapitel "Nachhaltigkeit und zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung " in diesem Geschäftsbericht auf Seite 36 ff.

Unsere umfassende neue Organisationsstruktur hilft uns, Marktchancen noch schneller zu ergreifen und in Ertrag umzusetzen. Transparente Strukturen und ein hohes Maß an Eigenverantwortung machen uns flexibler in einem immer komplexeren Marktumfeld.

Im Unternehmensbereich Automotive konzentrieren wir uns auf die weltweit steigenden Bedürfnisse nach sicherer, vernetzter und komfortabler Mobilität. Dies bedeutet insbesondere die Entwicklung sogenannter nicht differenzierender Software, die im Fahrzeug ca. 60% ausmacht. Es handelt sich um Programme, die für die Vermarktung der Fahrzeuge nicht wesentlich, aber für ihren sichereren Betrieb unerlässlich sind. Dabei ist es entscheidend, Kostenvorteile durch Standardisierung und Skalierung zu erreichen. 40% der Software im Fahrzeug betrifft Funktionen, die sichtbare Unterschiede ausmachen, beispielsweise für das automatisierte Fahren oder Infotainmentsysteme. Insgesamt erwarten wir für Automotive mittelfristig eine bereinigte EBIT-Marge von rund 6% bis 8% und eine Kapitalrendite von mehr als 15%.

Unsere Stellung unter den Top-Reifenherstellern weltweit wollen wir weiter ausbauen; insbesondere in den Wachstumsmärkten Asien und Nordamerika. Im Pkw-Reifenbereich soll das Geschäft mit Reifen für die Elektromobilität sowie Ultra-High-Performance-Reifen erweitert werden. Zukünftiges Wachstum sehen wir auch im Bereich Dienstleistungen für das Flottenmanagement. Für den Unternehmensbereich Tires rechnen wir mittelfristig mit einer bereinigten EBIT-Marge von rund 12 % bis 16 % und einer Kapitalrendite von mehr als 20 %.

Für den Unternehmensbereich ContiTech ergeben sich Chancen vor allem aus dem steigenden Bedarf an digitalen und intelligenten Lösungen. Die Basis des Geschäfts bleiben Produkte und Systeme aus Kautschuk, Kunststoff, Metall, Gewebe und elektronischen Komponenten, die künftig mit individuellen und digitalen Serviceangeboten kombiniert werden können. Insgesamt erwarten wir für ContiTech mittelfristig eine bereinigte EBIT-Marge von rund 9 % bis 11 % und eine Kapitalrendite von mehr als 20 %.

Auf Konzernebene streben wir mittelfristig eine bereinigte EBIT-Marge zwischen rund  $8\,\%$  und  $11\,\%$  und eine Kapitalrendite von rund  $15\,\%$  bis  $20\,\%$  an. Die Cash Conversion Ratio soll mehr als  $70\,\%$  betragen.

# Unternehmenssteuerung

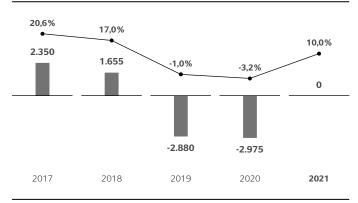
# Ziel ist die dauerhafte Steigerung des Unternehmenswerts.

#### Wertmanagement

Das Wertmanagement von Continental fokussiert auf Wertschöpfung durch profitables Umsatzwachstum. Wesentliche finanzielle Leistungsindikatoren sind die bereinigte EBIT-Marge, das betrieblich gebundene Kapital sowie die Höhe der Investitionen und der Free Cashflow. Um die finanziellen Leistungsindikatoren auch für Steuerungszwecke einsetzen zu können und die Interdependenzen zwischen diesen Indikatoren abzubilden, verdichten wir sie im Rahmen eines Werttreibersystems zu Kennzahlen. Im Mittelpunkt unserer Unternehmensziele steht die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts jeder einzelnen Geschäftseinheit. Dieses Ziel wird erreicht, wenn eine positive Rendite auf das in der jeweiligen Geschäftseinheit betrieblich gebundene Kapital erzielt wird. Gleichzeitig muss diese Rendite dauerhaft über den Finanzierungskosten von Eigen- und Fremdkapital, die zur Anschaffung des betrieblichen Kapitals aufgewendet werden, liegen. Entscheidend ist dabei auch, dass Jahr für Jahr der absolute Wertbeitrag (Continental Value Contribution, CVC) erhöht wird. Dies kann über eine Steigerung der Rendite auf das eingesetzte Kapital (bei konstanten Kapitalkosten), eine Senkung der Kapitalkosten (bei konstanter Verzinsung des betrieblichen Kapitals) oder eine Absenkung des betrieblich gebundenen Kapitals im Zeitablauf erreicht werden. Als Messgrößen für die Zielerreichung dienen das operative Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern (EBIT), das betrieblich gebundene Kapital (Capital Employed) und die durchschnittlichen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital, WACC). Die Kapitalkosten werden aus dem gewichteten Verhältnis von Eigen- zu Fremdkapitalkosten ermittelt.

### **Continental Value Contribution (CVC)** Mio €

Kapitalrendite (ROCE) %



Für 2021 sind die Werte der fortgeführten Aktivitäten dargestellt.

Das EBIT ergibt sich als Saldo von Umsatz, sonstigen Erträgen und Aufwendungen zuzüglich Beteiligungsergebnis, aber vor Finanzergebnis und Ertragsteuern. Im Berichtsjahr lag das EBIT der fortgeführten Aktivitäten bei 1,8 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 2021 lagen die durchschnittlichen operativen Aktiva der fortgeführten Aktivitäten bei 18,4 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 für die fortgeführten Aktivitäten von Continental lag im Jahr 2021 bei 10,0 %.

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

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). 2021 lagen für die fortgeführten Aktivitäten sowohl der ROCE als auch der WACC bei 10 %, sodass kein Mehrwert (CVC) erwirtschaftet wurde.

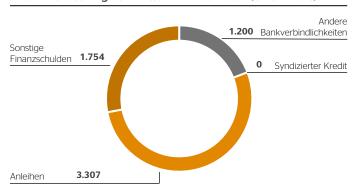
Kapitalrendite (ROCE) nach Geschäftsfeldern (in %)	2021	2020 Fortgeführte Aktivitäten	2020 Fortgeführte und nicht fortgeführte Aktivitäten
Autonomous Mobility and Safety	-2,8	-2,8	-2,1
Vehicle Networking and Information	-6,8	-33,3	-31,9
Tires	25,7	14,3	14,3
ContiTech	16,8	7,7	7,7
Contract Manufacturing	29,0	-28,8	-
Powertrain	_	_	-14,1
Konzern	10,0	-2,2	-3,2

#### Finanzierungsstrategie

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

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

#### Zusammensetzung der Brutto-Finanzschulden (6.261 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 35,3 % und die Gearing Ratio bei 29,8 %.

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 2021 bestand der Mix aus Anleihen (53%), syndiziertem Kredit (keine Inanspruchnahme), anderen Bankverbindlichkeiten (19%) und sonstigen Finanzschulden (28%), bezogen auf die Brutto-Finanzschulden in Höhe von 6.260,5 Mio €. Der im Dezember 2019 vorzeitig erneuerte syndizierte Kredit besteht aus einer revolvierenden Tranche in Höhe von 4,0 Mrd € mit einer ursprünglichen Laufzeit von fünf Jahren. Die Marge ist auch von der Nachhaltigkeitsleistung im Konzern abhängig. Im November 2021 hat Continental die zweite und auch letzte Option auf Verlängerung der Laufzeit um ein Jahr ausgeübt. Die kreditgebenden Banken haben daraufhin diese Finanzierungszusage bis Dezember 2026 zu unveränderten Konditionen verlängert. Der im Mai 2020 abgeschlossene zusätzliche syndizierte Kredit in Höhe von 3,0 Mrd € mit einer Laufzeit von 364 Tagen lief im Mai 2021 aus und wurde nicht in Anspruch genommen.

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 2021 lagen bei 1.998,2 Mio €. Es bestanden darüber hinaus zugesagte und ungenutzte Kreditlinien in Höhe von 4.880,3 Mio €.

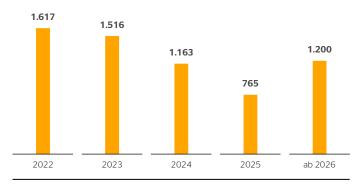
Zum 31. Dezember 2021 beliefen sich die Brutto-Finanzschulden auf 6.260,5 Mio €. Wesentliche Finanzierungsinstrumente sind der syndizierte Kredit mit einer revolvierenden Kreditlinie im Volumen von 4,0 Mrd € und einer Laufzeit bis Dezember 2026 sowie am Kapitalmarkt emittierte Anleihen.

Zum 31. Dezember 2021 wurde die revolvierende Kreditlinie über 4,0 Mrd € nicht in Anspruch genommen. Rund 53% der Brutto-Finanzschulden sind über den Kapitalmarkt in Form von Anleihen finanziert. Die Zinskupons variieren zwischen 0,0% und 2,5%. Die Anleihen mit Fälligkeiten im Zeitraum von 2023 bis 2026 sorgen für ein ausgewogenes Laufzeitenprofil der Rückzahlungsbeträge. Zum 31. Dezember 2021 bestanden neben den erwähnten Finanzierungsformen zusätzlich bilaterale Kreditlinien mit verschiedenen Kreditinstituten in Höhe von 2.103,7 Mio €. Derzeit gehören auch Forderungsverkäufe und Commercial-Paper-Programme zu den Finanzierungsinstrumenten des Konzerns. 2021 hatte Continental zwei Commercial-Paper-Programme in Deutschland und den USA.

#### Laufzeitenprofil

Continental strebt ein ausgewogenes Laufzeitenprofil ihrer Fälligkeiten an, um die im jeweiligen Jahr fällig werdenden Beträge möglichst aus dem Free Cashflow tilgen zu können. Im Jahr 2022 werden neben kurzfristigen Finanzschulden, die zum Großteil in das nächste Jahr weitergerollt werden können, auch Schuldscheindarlehen über insgesamt 264,0 Mio € Ende April/Anfang Mai fällig. Es steht 2022 keine Rückzahlung von Anleihen an. Die 2019 und 2020 emittierten 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.

Fälligkeit der Brutto-Finanzschulden (6.261 Mio €)



#### Continental-Kreditrating unverändert

Die Continental AG wurde im Berichtszeitraum von den drei Ratingagenturen Standard & Poor's, Fitch und Moody's eingestuft, die ihr jeweiliges Kreditrating im Jahr 2021 unverändert im Investment-Grade-Bereich beibehielten. Die letzte Ratinganpassung fand im Frühjahr 2020 statt, als alle drei Ratingagenturen das langfristige Kreditrating um eine Stufe nach unten anpassten. Unser Ziel ist unverändert ein Kreditrating von BBB/BBB+.

#### Kreditrating der Continental AG

	31.12.2021	31.12.2020
Standard & Poor's <sup>1</sup>		
Langfristig	BBB	BBB
Kurzfristig	A-2	A-2
Ausblick	negativ	negativ
Fitch <sup>2</sup>		
Langfristig	BBB	BBB
Kurzfristig	F2	F2
Ausblick	stabil	stabil
Moody's <sup>3</sup>		
Langfristig	Baa2	Baa2
Kurzfristig	P-2	P-2
Ausblick	negativ	negativ

<sup>1</sup> Vertragsverhältnis seit 19. Mai 2000. 2 Vertragsverhältnis seit 7. November 2013. 3 Vertragsverhältnis seit 1. Januar 2019.

# **Forschung und Entwicklung**

# Die Mobilität der Zukunft ist nachhaltig, automatisiert und vernetzt.

Fahrzeuge verfügen künftig über vielfältige, leistungsfähige Sinne. Sie sprechen eine gemeinsame Sprache und kommunizieren mit ihrer Umwelt und den Fahrerinnen und Fahrern. Sie sind reaktionsschnell und nahtlos vernetzt. Eine zentrale Intelligenz steuert sie in allen Situationen zuverlässig und sicher ans Ziel.

#### Für hochautomatisiertes Fahren - Driving Planner

Continental entwickelt eine Software, die selbstständig komplexe Fahrmanöver ermöglicht. Der Driving Planner demonstriert, dass automatisiertes Fahren nicht nur Premiumfahrzeugen mit Sonderausstattung vorbehalten ist. Die Software ermittelt aus einer Vielzahl von Sensordaten präzise Entscheidungsvarianten, um komplexe Fahrmanöver auf Autobahn oder Schnellstraße automatisiert zu bewältigen. So kann der Driving Planner Verkehrssituationen etliche Sekunden im Voraus berechnen und daraus eine entsprechende Reaktion des Fahrzeugs ableiten.

Ein Beispiel, bei dem das neue System Fahrerinnen und Fahrer zukünftig entlasten kann, ist die Auffahrt auf eine Autobahn über den Beschleunigungsstreifen. Der Driving Planner berechnet dieses komplexe Manöver aus Radarsensor- sowie Kameradaten und trifft die optimale Entscheidung. Weitere Softwaremodule übernehmen die Umsetzung des berechneten Fahrmanövers. Das Fahrzeug beschleunigt nach vorn, fädelt zur Seite in den laufenden Verkehr ein und nimmt dann entsprechend dem Verkehrsfluss Fahrt auf.

Der Driving Planner kann Fahrmanöver bis zu einer Geschwindigkeit von 130 km/h berechnen. Die Entwicklungsphase des Softwaresystems ist abgeschlossen. Die Technologie wird voraussichtlich 2024 auf den Markt kommen.

#### ShyTech-Displays - Fokus auf Wesentliches, doch alles im Blick

Mit der innovativen Displaylösung ShyTech unterstützt Continental Autofahrerinnen und Autofahrer auf intelligente Weise dabei, stets alle wichtigen Informationen im Blick zu behalten. In modernen, vernetzten und künftig auch immer stärker automatisierten Fahrzeugen werden zahlreiche Informationen verarbeitet und dargestellt. Um diese Informationsflut zu visualisieren, werden zunehmend größere Bildschirme in Autos verbaut. Allerdings ist nicht jede angezeigte Mitteilung in jeder Situation relevant. Sie kann sogar zu Ablenkung führen und die Fahrsicherheit gefährden. Das ShyTech-Display steigert die Nutzerfreundlichkeit und erhöht die Sicherheit, weil potenzielle Ablenkungen ausgeblendet werden.

Bei Bedarf können ShyTech-Displays die gesamte Breite der Instrumententafel einnehmen. Sie werden nur dann sichtbar, wenn sie benötigt werden. Möglich wird das durch eine halbtransparente Oberfläche, mit der sich Bildschirme nahtlos in die umliegende Oberfläche integrieren lassen - und zwar optisch ebenso wie haptisch. Wird die Anzeige nicht benötigt, ist sie für das menschliche Auge praktisch unsichtbar. Auch wenn die Instrumententafel optisch wie aus einem Guss erscheint, sind beispielsweise Navigations- oder Kommunikationsinformationen sowie das Menü des Touchscreens stets vorhanden. Die Anzeigen und Bedienelemente des Displays werden erst dann aktiviert, wenn sich etwa eine Hand nähert. Ebenso ist es möglich, die Anzeige via Sprachsteuerung oder durch kurzes Tippen auf die Bildschirmoberfläche zu aktivieren. Die Displayoberfläche ist so gestaltet, dass sie das Aussehen der Instrumententafel imitiert. Je nach Konfiguration kann dies beispielsweise eine mit Holzblenden, Carbonblenden oder Leder bespannte Oberfläche sein. Zudem sieht sie nicht nur so aus wie das Originalmaterial, sie fühlt sich auch so an. Durch ShyTech-Innovationen können Bildschirme praktisch überall im Innenraum untergebracht werden. Continental plant, das ShyTech-Display im Jahr 2023 auf den Markt zu bringen.

	2021	I	202	0
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	Mio€	% vom Umsatz	Mio€	% vom Umsatz
Autonomous Mobility and Safety	1.082,3	14,4	1.005,0	13,3
Vehicle Networking and Information	1.054,3	13,2	1.274,8	16,1
Tires	293,8	2,5	268,0	2,6
ContiTech	156,5	2,6	149,7	2,7
Contract Manufacturing	-0,1	0,0	3,2	0,3
Konzern	2.586,8	7,7	2.700,7	8,5
Aktivierung von Forschungs- und Entwicklungskosten	31,5		137,6	
in % der Forschungs- und Entwicklungskosten	1,2		4,8	
Abschreibungen auf aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten	44,0		164,6	

#### Conti GreenConcept - nachhaltig, leicht, effizient

Mit dem neuen Konzeptreifen Conti GreenConcept vereint Continental aktuelle und zukünftige Technologien zum Bau nachhaltiger Pkw-Reifen. Das Reifenkonzept basiert auf drei Ebenen: einem besonders hohen Anteil nachverfolgbarer, nachwachsender und recycelter Materialien, einer ressourcenschonenden Leichtbautechnologie und einer Verlängerung der Lebensdauer durch einen erneuerbaren Laufstreifen.

Der Conti GreenConcept besteht zu mehr als 50 % aus nachwachsenden oder recycelten Werkstoffen, d. h. Materialien, die aus einem geschlossenen Materialkreislauf stammen, keine schädlichen Auswirkungen auf Menschen und Umwelt haben, verantwortungsvoll beschafft werden und entlang der Lieferkette klimaneutral sind. Der Anteil der eingesetzten nachwachsenden Rohstoffe beträgt 35 %. Zu den verwendeten Bio-Materialien gehören u.a. Naturkautschuk aus Löwenzahn (Taraxagum), Silikat aus der Asche von Reishülsen sowie pflanzliche Öle und Harze.

Zusätzlich kommen beim Conti GreenConcept 17 % wiederverwertete Materialien zum Einsatz. Neben aufbereitetem Stahl und Ruß wird erstmals Polyester aus recycelten Polyethylenterephthalat-Flaschen, kurz PET-Flaschen, in der Karkasse eines Reifens verbaut. Continental plant, ab 2022 die schrittweise Einführung der ContiRe.Tex-Technologie zu ermöglichen und damit Polyestergarn aus wiederverwerteten PET-Flaschen in der Reifenproduktion einzusetzen. Die PET-Flaschen werden dafür ohne bisher notwendige chemische Zwischenschritte wiederaufbereitet, um das Polyestergarn für die hohen mechanischen Anforderungen des Reifens funktionsfähig zu machen. Während des sogenannten Upcyclings wird aus einer PET-Kunststoffflasche ein PET-Hochleistungswerkstoff. Ein herkömmlicher Pkw-Reifen enthält heutzutage ca. 400 Gramm Polyestergarn. Umgerechnet auf einen Satz Reifen können zukünftig mehr als 60 PET-Flaschen wiederverwendet werden.

Durch seine Leichtbautechnologie ist der Conti GreenConcept bis zu 40 % leichter als ein heutiger Standardreifen. Gleichzeitig konnte der Rollwiderstand des Reifens vermindert werden. Dies hat einen positiven Effekt auf die Umwelt, da der Energieverbrauch des Fahrzeugs gesenkt wird. Bei Verbrennerfahrzeugen können der Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen verringert, bei Elektrofahrzeugen die Reichweite verlängert werden.

#### AMBIENC3 - der Fahrzeuginnenraum der Zukunft

Im neuen Konzeptfahrzeug AMBIENC3 – einem umgebauten VW Bulli – zeigt Continental, wie Fahren, Arbeiten und Entspannen in einem Raum vereint werden können. 3rd Space nennt sich das zugrundeliegende Konzept, nach dem Wohnbereich und Büro im Fahrzeug verschmelzen.

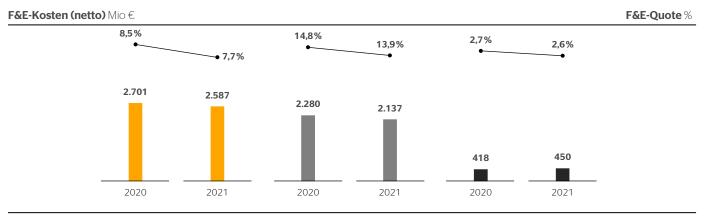
Im Fahrzeug sind neue Oberflächenlösungen für Boden und Himmel, Wände, Sitze, Liegen und Ablagen sowie die Instrumententafel aus innovativen und nachhaltigen Materialien verbaut. Basis der Oberflächenentwicklung sind natürliche und nachwachsende Rohstoffe sowie recycelte und aufbereitete Materialien. Für gute Luft im Fahrzeug sorgen emissions- und schadstoffarme Materialien. Leichte Oberflächen helfen, Fahrzeuggewicht einzusparen. Das senkt den Energieverbrauch und damit CO<sub>2</sub>-Emissionen und erhöht die Reichweite von Elektrofahrzeugen.

Im Cockpit sucht man Knöpfe und Schalter vergeblich. Durch die Shy-Technologie sind die Funktionen zwar stets intuitiv zur Hand, aber ohne permanent sichtbare Bedienelemente. Viele in die Oberfläche integrierte Funktionen sind im Off-Modus auf den ersten Blick unsichtbar.

Weitere Höhepunkte im Konzeptfahrzeug sind z.B. das unterschiedliche Atmosphären schaffende Licht- und Klangkonzept sowie beheizbare Materialien. Per funktionalem Druck hergestellt erzeugen sie Wärme in Sekunden. Andere im AMBIENC3 eingesetzte Oberflächen zeichnen sich durch besondere Eigenschaften wie optimierte Schmutzresistenz, höchste Abriebfestigkeit und sogar Selbstreparatur bei Beschädigung aus.

Spätestens beim voll automatisierten Fahren wird die Zeit im Auto anders genutzt als zum Lenken, Gasgeben oder Bremsen. Deshalb hat das neue Konzeptfahrzeug neben der Fahrzone auch eine Arbeits- und Entspannungszone mit jeweils unterschiedlichen Designs und Materialien. Denn da der Blick nach innen gehen wird, stehen die eingesetzten Oberflächen mehr im Fokus und verlangen nach einem ganzheitlichen Raumkonzept.

Mit per Digitaldruck individualisierbaren Lösungen und Oberflächen haben Autohersteller zukünftig zahlreiche Möglichkeiten, Fahrzeuginterieurs nach individuellen Bedürfnissen ihrer Kundinnen und Kunden zu gestalten.



Continental-Konzern Automotive Technologies Rubber Technologies

# 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 2021 dar.

Es enthält in einem separaten Abschnitt die erstmals für das Geschäftsjahr 2021 offenzulegenden Angaben nach Art. 8 EU-Taxonomie-Verordnung 2020/852 i. V. m. Art. 10 Abs. 2 der delegierten Verordnung 2021/2178.

Der Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers umfasst auch die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung und ist auf Seite 104 ff. zu finden.

#### Hinweise zur Berichterstattung

#### **Nutzung eines Rahmenwerks**

Für die Aufstellung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung wurde kein einzelnes Rahmenwerk verwendet. Die vollständige Anwendung eines einzelnen Rahmenwerks erscheint aus Sicht von Continental insbesondere aufgrund der vom HGB abweichenden Wesentlichkeitsdefinitionen nicht angemessen. Einzelne Elemente der Berichterstattung, wie z.B. die Aufstellung von einzelnen Indikatoren, sind jedoch an bestehenden Berichtsstandards ausgerichtet, wie an den betreffenden Textstellen entsprechend angegeben.

#### Wesentliche berichtspflichtige Themenfelder

Der Vorstand von Continental hat im Herbst 2020 eine Nachhaltigkeitsambition verabschiedet, die auf Grundlage einer Befragung, u.a. von Kundinnen und Kunden, Investorinnen und Investoren und Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, entstanden ist. Die in der Ambition enthaltenen Themenfelder wurden für die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung auf ihre Wesentlichkeit gemäß § 289c Abs. 2 HGB bewertet. Hierfür wurden sie bezüglich der Risiken und Chancen für das Unternehmen sowie deren Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Belange analysiert. Im Ergebnis wurden folgende acht Themenfelder als berichtspflichtig identifiziert: "Emissionsfreie Mobilität und Industrien", "Klimaneutralität", "Zirkuläres Wirtschaften", "Verantwortungsvolle Wertschöpfungskette", "Gute Arbeitsbedingungen", "Saubere und sichere Fabriken", "Benchmark für Qualität" und "Nachhaltige Managementpraxis". Die berichtspflichtigen Themenfelder sind auch für das Geschäftsjahr 2021 gültig.

Eine Übersicht über die berichtspflichtigen Themenfelder und eine Zuordnung zu den nichtfinanziellen Aspekten finden Sie in der Tabelle "Themenfelder der Continental-Nachhaltigkeitsberichterstattung".

#### Darstellung von Geschäftsmodell und Risiken

Die erforderlichen Angaben zum Geschäftsmodell finden Sie in den Kapiteln Konzernstruktur und Konzernstrategie auf den Seiten 26 ff. bzw. 29 f., die Angaben zu Risiken im Risiko- und Chancenbericht auf Seite 85 ff. Darüber hinaus wurden keine zusätzlichen Risiken im Sinne von § 289c Abs. 3 HGB identifiziert.

#### Darstellung von Konzepten, Ergebnissen und Leistungsindikatoren

Die Angaben zu Konzepten und Ergebnissen sowie Leistungsindikatoren beziehen sich – sofern nicht anders angegeben – auf den gesamten Konzern bestehend aus fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten. Die Leistungsindikatoren für das Geschäftsjahr 2021 beziehen sich jedoch nur auf die fortgeführten Aktivitäten und somit nicht auf die am 15. September 2021 abgespaltene Vitesco Technologies. Die Daten für das Geschäftsjahr 2020 wurden nicht angepasst und aus der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung 2020 übernommen. Die Vergleichbarkeit der Daten zum Vorjahr wird an den relevanten Stellen durch qualitative Angaben sichergestellt.

Bei den Leistungsindikatoren handelt es sich nicht um bedeutsamste Indikatoren für die interne Steuerung gemäß HGB, aus denen sich eine Pflicht zur Integration in den Prognosebericht ergibt.

#### Verweise

Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung enthält, wann immer für das Verständnis erforderlich, Verweise auf im Konzernabschluss ausgewiesene Beträge inkl. Erläuterungen.

Verweise auf Angaben in anderen Kapiteln innerhalb des Lageberichts und den Konzernabschluss sind ein formaler Bestandteil dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung. Verweise auf Angaben außerhalb des Lageberichts und des Konzernabschlusses sind kein formaler Bestandteil dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung.

#### Vollständige Nachhaltigkeitsberichterstattung

Die vollständige Nachhaltigkeitsberichterstattung zu allen relevanten Themenfeldern der Continental-Nachhaltigkeitsambition finden Sie im integrierten Nachhaltigkeitsbericht. 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 erscheint im April 2022 und ist unter 

www.continental-nachhaltigkeit.de im Internet abrufbar.

#### Themenfelder der Continental-Nachhaltigkeitsberichterstattung

	Themenfelder der Continental- Nachhaltigkeitsambition	Wesentliche berichtspflichtige Themenfelder für die nichtfinanzielle Erklärung nach §§ 315b und 315c i. V. m. 289b bis 289e HGB	Zuordnung der wesentlichen berichtspflichtigen Themenfelder zu nichtfinanziellen Aspekten nach §289c Abs. 2 HGB
Vier Fokusfelder der Nachhaltigkeit <sup>1</sup>	Klimaneutralität	X	Umweltbelange
	Emissionsfreie Mobilität und Industrien	Х	Umweltbelange
	Zirkuläres Wirtschaften	Х	Umweltbelange
	Verantwortungsvolle Wertschöpfungskette	X	Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Sozialbelange, Achtung der Menschenrechte
Acht Fundamente der Nachhaltigkeit <sup>2</sup>	Gute Arbeitsbedingungen	Х	Arbeitnehmerbelange, Achtung der Menschenrechte
	Saubere und sichere Fabriken	Х	Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Achtung der Menschenrechte
	Innovationen und Digitalisierung		-
	Benchmark für Qualität	Х	Umweltbelange, Sozialbelange
	Sichere Mobilität		-
	Langfristige Wertschöpfung		-
	Nachhaltige Managementpraxis	X	Bekämpfung von Korruption und Bestechung, Arbeitnehmerbelange
	Gesellschaftliches Engagement		-

<sup>1</sup> Für unsere vier Fokusfelder bekennen wir uns zu visionären und starken Ambitionen bis spätestens 2050 und gemeinsam mit unseren Partnern entlang der Wertschöpfungskette.

#### Konzern-Nachhaltigkeitsmanagement

#### Ambition, Strategie und Programm

Nachhaltigkeit ist für Continental ein Innovationstreiber im aktuellen Wandel von Mobilität und Industrien und daher in der Konzernstrategie im Eckpfeiler "Konsequentes Nutzen von Chancen" fest verankert.

In unserer Konzern-Nachhaltigkeitsambition beschreiben wir, wie wir den Wandel in den relevanten Themenfeldern mit Blick auf Nachhaltigkeit gestalten wollen. Sie bildet das Dach mit den entsprechenden Leitlinien für bestehende Strategien, Programme und Prozesse und entwickelt diese sukzessive weiter. Die themenfeldspezifischen Ambitionen, Strategien, Programme und Prozesse stellen wir in den nachfolgenden Abschnitten für die berichtspflichtigen Themenfelder im Rahmen der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung dar. Die vollständige Ambition ist abrufbar unter www.continental-nachhaltigkeit.de.

#### Steuerung, Organisation und Verantwortlichkeiten

Die oberste Verantwortung für Nachhaltigkeit liegt bei der Vorständin für Group Human Relations und Group Sustainability, in deren Ressort die Unternehmensfunktion Group Sustainability für das Konzern-Nachhaltigkeitsmanagement verankert ist. Die Nachhaltigkeitsorganisation wird durch Nachhaltigkeitsfunktionen in den Unternehmensbereichen sowie Koordinatoren in mehreren Geschäftsfeldern und Ländern ergänzt.

Das Konzernsteuerungsgremium Nachhaltigkeit (kurz: Konzern-Nachhaltigkeitskomitee) ist verantwortlich für die Bewertung von bereichsübergreifenden Themen, die Abwägung von Risiken und Chancen sowie die Vorabstimmung zu relevanten Vorstandsentscheidungen. Es setzte sich im Geschäftsjahr 2021 aus drei Vorstandsmitgliedern (Vorstandsvorsitzender, Group Sustainability, Group Finance and Controlling) sowie den Leitungen der Nachhaltigkeitsfunktionen auf Ebene des Konzerns und der Unternehmensbereiche und den Leitungen weiterer relevanter Unternehmensfunktionen zusammen. Das Gremium wird von der Vorständin Group Sustainability geleitet und von der Leitung der Unternehmensfunktion Group Sustainability gesteuert. In den Unternehmensbereichen existieren zum Teil eigene bereichsübergreifende Nachhaltigkeitsgremien, die von den jeweiligen Nachhaltigkeitsfunktionen koordiniert werden.

In der Konzern-Nachhaltigkeits-Scorecard sind die Leistungsindikatoren für Nachhaltigkeit gebündelt. Sie wird vom Vorstand jährlich genehmigt. Die Scorecard basiert auf definierten Qualitätskriterien für die Kennzahlen, wird kontinuierlich weiterentwickelt und bildet die formale Grundlage zur Integration von Nachhaltigkeit in weitere Unternehmensprozesse.

Seit dem Geschäftsjahr 2021 ist das Thema Nachhaltigkeit auch fester Bestandteil der Konzernstrategieentwicklung. Wesentliche Investitionen müssen im Freigabeprozess standardmäßig auf ihren Nachhaltigkeitsbeitrag überprüft und bewertet werden. Für die Unternehmensbereiche Automotive, Tires und ContiTech werden schrittweise detaillierte Fahrpläne zur Umsetzung der Nachhaltigkeitsambitionen in den relevanten Themenfeldern erarbeitet.

<sup>2</sup> Unsere acht Fundamente der Nachhaltigkeit sind das Rückgrat unseres Nachhaltigkeitsmanagements.

#### Vergütung

Vorstand und weltweite Führungskräfte werden an der Erreichung von Nachhaltigkeitszielen gemessen. So sind die langfristigen Vergütungskomponenten (LTI) an Nachhaltigkeitsaspekte geknüpft. Die LTI-Pläne werden jährlich aktualisiert. Weitere Informationen dazu finden Sie im Vergütungsbericht im Internet ☑ in der Rubrik Unternehmen/Vorstand.

#### Kulturwandel

Um den Kulturwandel in der Organisation zu unterstützen, haben wir im Geschäftsjahr 2021 die interne Kommunikation zum Thema Nachhaltigkeit intensiviert, zahlreiche – aufgrund der COVID-19-Pandemie zumeist virtuelle – Veranstaltungen zu Nachhaltigkeit durchgeführt und das Thema in wesentliche interne Veranstaltungsformate für Führungskräfte integriert.

#### **Entwicklung wesentlicher Themenfelder**

#### Klimaneutralität

**Unsere Ambition** 

In unserer Nachhaltigkeitsambition ist festgelegt, dass wir 100% Klimaneutralität entlang unserer gesamten Wertschöpfungskette anstreben (Produkte, operative Prozesse und Lieferkette) – spätestens bis 2050 und gemeinsam mit unseren Partnern entlang der Wertschöpfungskette.

Maßgeblich für die Umsetzung unserer Ambition sind die Anforderungen und Transformationsgeschwindigkeiten unserer Kunden, Industrien und Märkte.

#### Konzept

Wir haben uns das konzernweite Ziel gesetzt, Klimaneutralität der gesamten eigenen Produktionsprozesse – bezogen auf die Scope-1und die marktbasiert berechneten Scope-2-CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Greenhouse Gas (GHG) Protocol – bis 2040 zu erreichen. Hierzu wollen wir insbesondere drei Maßnahmen umsetzen:

- ) die Umstellung des berichteten Energiebezugs auf erneuerbare Energien, u.a. durch spezielle Stromlieferverträge und den Kauf von Herkunftsnachweisen.
- ) die Umsetzung von Energieeffizienzmaßnahmen und Einsatz neuer Technologien.
- ) die Prüfung der Neutralstellung von verbleibenden Restemissionen.

Das Konzernziel Klimaneutralität in den gesamten eigenen Produktionsprozessen wird von der Unternehmensfunktion Group Environmental and Climate Protection im Rahmen des Konzernfahrplans für Dekarbonisierung gesteuert. Die Unternehmensbereiche sind jeweils verantwortlich für die Umsetzung geeigneter Maßnahmen und müssen hierzu regelmäßig intern berichten.

Die Scope-1- und marktbasiert berechneten Scope-2-CO₂-Emissionen sind seit dem Geschäftsjahr 2020 auch Bestandteil der LTI-Pläne der Vorstandsmitglieder und der weltweiten Führungskräfte. Weitere Informationen dazu finden Sie im Vergütungsbericht im Internet in der Rubrik Unternehmen/Vorstand. Darüber hinaus haben wir zur Erreichung von Klimaneutralität über die eigenen Produktionsprozesse hinaus in der gesamten Wertschöpfungskette (Scope-3-CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß GHG Protocol) bis spätestens 2050 verschiedene große Hebel identifiziert: zum einen die Nutzungsphase unserer Produkte, verbunden mit dem globalen Wandel zu emissionsfreier Mobilität und Industrie. Zum anderen die Produktgestaltung und Umstellungen des Materialeinsatzes auf erneuerbare und recycelte Stoffe sowie im Allgemeinen auf zirkuläre Prozesse. Weitere Informationen zu unseren diesbezüglichen Konzepten finden Sie in den Abschnitten Emissionsfreie Mobilität und Industrien sowie Zirkuläres Wirtschaften in dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung. Entlang der Lieferkette wird es beispielsweise notwendig sein, auf Grünstrombezug umzustellen. Der Verhaltenskodex für Geschäftspartner wurde im Berichtsjahr im Hinblick auf Klimaneutralität entsprechend erweitert. Die Umsetzung von Klimaneutralität in der gesamten Wertschöpfungskette wird in den einzelnen Unternehmensbereichen gesteuert, die jeweils verantwortlich für die Umsetzung geeigneter Maßnahmen sind. Diese liegt jedoch nicht nur in der Verantwortung von Continental, sondern erfordert auch Nachhaltigkeitsanstrengungen von Kunden, Lieferanten und anderen Partnern.

Um diese Anstrengungen zu unterstützen, bieten wir unseren Kunden im Rahmen unseres globalen Programms NetlZerolNow ab dem Geschäftsjahr 2022 die Neutralisierung des sogenannten CO<sub>2</sub>-Rucksacks unserer Geschäfte durch negative Emissionen an. Der CO<sub>2</sub>-Rucksack bezieht sich dabei auf die in der Wertschöpfungskette anfallenden CO<sub>2</sub>-Emissionen (Scope 1, 2 und 3) außer den darin enthaltenen kunden- und produktnutzungsbezogenen Emissionen. Das Angebot fokussiert auf Geschäfte mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen, kann nunmehr aber auch für weitere Geschäfte genutzt werden. Damit erfolgt eine Weiterentwicklung unserer im Geschäftsbericht 2020 als "Klimaneutralität des zuordenbaren Geschäfts mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen" angekündigten Maßnahme.

Das Klimaziel 2040 sowie die Ambition 2050 des Continental-Konzerns wurden von der Science Based Targets initiative (SBTi) bereits im Jahr 2020 geprüft. Methodenbedingt wurden hierbei die linearen Ableitungen für 2030 validiert und als konform mit dem Pariser Klimaschutzabkommen bestätigt. Die abgeleiteten absoluten Emissionsreduktionen für Scope 1 und Scope 2 entsprechen dabei einem sogenannten 1,5-Grad-Pfad.

#### Ergebnis des Konzepts

Die Summe der Scope-1- und marktbasiert berechneten Scope-2-  $CO_2$ -Emissionen, das heißt die eigenen  $CO_2$ -Emissionen, belief sich im Geschäftsjahr 2021 auf 1,05 Mio t (Vj. 0,99 Mio t inkl. Vitesco Technologies). Der Anstieg ist auf verschiedene Ursachen zurückzuführen, insbesondere auf einen erhöhten Energieverbrauch (z. B. infolge eines ununterbrochenen Produktionsbetriebs ohne Pandemie-bedingte Produktionsausfälle) sowie die Vervollständigung der Datenerfassung. Diese erstreckte sich zuvor auf die relevanten Produktions- sowie Forschungs- und Entwicklungsstandorte und umfasst nun auch erstmals die restlichen, zumeist kleineren Standorte des Konzerns.

Durch die Umstellung auf Grünstrombezug für die berichteten Stromverbräuche im Geschäftsjahr 2020 wurden die gesamten eigenen CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber dem Geschäftsjahr 2019 bereits um 70% reduziert, weil für den Grünstrombezug seither keine CO<sub>2</sub>-Emissionen mehr anfallen. Für das vollständige Volumen der berichteten Stromverbräuche, das nicht schon durch andere Instrumente (z. B. Grünstromverträge) abgedeckt ist, wurden entsprechende Herkunftsnachweise eingekauft. Bedingt durch Prozesse der nationalen Register lagen zum Zeitpunkt der Berichtsaufstellung für geringe Restmengen noch nicht alle Löschungen von Herkunftsnachweisen vor.

Leistungsindikatoren Klimaneutralität <sup>1</sup>	2021 <sup>2</sup>	2020 <sup>4</sup>
Direkte CO <sub>2</sub> -Emissionen (Scope 1) in Mio t CO <sub>2</sub>	0,82	0,785
Indirekte CO <sub>2</sub> -Emissionen (Scope 2) in Mio t CO <sub>2</sub> <sup>3</sup>	0,23	0,21
Eigene CO <sub>2</sub> -Emissionen gesamt (Scope 1 und 2) in Mio t CO <sub>2</sub>	1,05	0,99

- 1 Definitionen gemäß GHG Protocol. Scope 1 umfasst die Emissionen aus der Verbrennung von Energieträgern in den eigenen Prozessen und Scope 2 aus dem Bezug von Strom, Dampf und Wärme. CO₂-Emissionsfaktoren entsprechen CO₂-Äquivalenten (CO₂e).
- 2 Enthält kalkulatorische Daten in geringem Umfang für Teile des Konzerns, die nicht direkt berichtet haben.
- 3 Berechnung nach der marktbasierten Berechnungsmethode des GHG Protocol. Dort wo keine vertragsspezifischen Emissionsfaktoren vorlagen, wurden die Standard-Emissionsfaktoren von Defra (09/2020) genutzt.
- 4 Abdeckung der relevanten Produktions- sowie Forschungs- und Entwicklungsstandorte
- 5 CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Flottenverbräuchen der Dienstfahrzeuge (Leasing-Fahrzeuge) sind nur teilweise und nicht systematisch enthalten.

Weitere Informationen zum Themenfeld "Klimaneutralität" inkl. der Berichterstattung zu indirekten CO<sub>2</sub>-Emissionen entlang der Wertschöpfungskette (Scope 3 des GHG Protocol) finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht im Internet unter www.continental-nachhaltigkeit.de.

#### 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 auf null Emissionen von beispielsweise Treibhausgasen oder Stickoxiden (NO<sub>x</sub>). Es bezieht sich nicht auf harmlose Emissionen wie Wasserdampf, ungiftige, biologisch abbaubare Partikelemissionen oder minimale Geräuschemissionen.

Maßgeblich für die Umsetzung unserer Ambition sind die Anforderungen und Transformationsgeschwindigkeiten unserer Kunden, Industrien und Märkte.

#### Konzept

Die Transformation zu emissionsfreier Mobilität und emissionsfreien Industrien gestaltet Continental mit kundenorientierten Lösungen, z.B. für die Elektromobilität, den emissionsfreien Schienenverkehr, Fahrräder und Windkraftanlagen. Dabei setzen wir sowohl auf Neuentwicklungen von Produkten als auch auf die Weiterentwicklung des bestehenden Produktportfolios.

Für die Implementierung der Nachhaltigkeitsambition sind die betreffenden Unternehmensbereiche und Geschäftsfelder zuständig.

Hierfür wurden und werden die relevanten Aspekte in die Portfolioanalysen mit aufgenommen und fließen in die Strategie- und Geschäftsentwicklungsprozesse der Unternehmensbereiche und Geschäftsfelder mit ein.

Als Leistungsindikator für die Umsetzung unseres Konzepts im Themenfeld "emissionsfreie Mobilität und Industrien" erfassen wir unser zuordenbares Geschäft mit emissionsfreier Mobilität und Industrie. Dieses setzt sich zusammen aus dem zuordenbaren Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen sowie dem zuordenbaren kohlenstoffarmen Geschäft über das Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen hinaus. Erfasst werden nur alle eindeutig zuordenbaren Umsätze. Dies sind bei Fahrzeugen z. B. Umsätze mit Reifen, Displays, Sensoren, Steuergeräten, Kunstleder und Schläuchen für emissionsfreie Pkw und Lkw sowie Luftfedern für emissionsfreie Züge und Straßenbahnen; bei anderen Geschäften z. B. Umsätze mit Schläuchen für Windkraft- oder Photovoltaikanlagen.

#### Ergebnis des Konzepts

Im Geschäftsjahr 2021 summierte sich das zuordenbare Geschäft mit emissionsfreier Mobilität und Industrie insgesamt auf 991Mio€ (Vj. n.a.). Daran hatte das zuordenbare Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen mit 986 Mio€ den größten Anteil (Vj. 826 Mio€ inkl. Vitesco Technologies). Somit konnte das Geschäft mit emissionsfreier Mobilität und Industrie trotz des Wegfalls der entsprechenden Umsätze von Vitesco Technologies im Geschäftsjahr 2021 deutlich gesteigert werden. Dies ist insbesondere auf den zunehmenden Markterfolg von Elektromobilität zurückzuführen, denn Produkte von Continental finden sich mittlerweile in vielen Volumenmodellen.

Leistungsindikatoren emissionsfreie Mobilität und Industrien	2021	2020
Zuordenbares Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen in Mio $\mathbb{C}^{1,2}$	986	826
Zuordenbares kohlenstoffarmes Geschäft über das Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen hinaus in Mio $\mathfrak{C}^3$	6	n.a.
Zuordenbares Geschäft mit emissionsfreier Mobilität und Industrie in Mio €	991	n.a.

- 1 Definition: Das zuordenbare Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen umfasst das gesamte Geschäft mit Produkten für Fahrzeuge, die Güter und Menschen transportieren, unter der delegierten Verordnung (2021/2800) für Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel der Taxonomie-Verordnung (2020/852) als kohlenstoffarme Technologien für den Transport als taxonomiefähig zählen.
- 2 Die Zuordenbarkeit des Geschäfts erfolgt beispielsweise über den Fahrzeughersteller, die Fahrzeughlattform oder die Produktspezifikation. In den Daten enthalten ist sowohl das reine Geschäft als auch das anteilige Geschäft, z. B. im Falle von kombinierten Fahrzeugplattformen. Für die Geschäftsfelder Tires, ContiTech und Contract Manufacturing fand eine Klassifizierung der am Jahresende gemeldeten Umsätze statt. Für Contract Manufacturing wurde dabei auf eine Einschätzung des Kunden Vitesco Technologies zurückgegriffen. Im Falle des Unternehmensbereichs Automotive Technologies erfolgte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge eine Kalkulation unter Nutzung interner fahrzeugspezifischer Plandaten für den Umsatz und externer Daten für die Produktionsmengen und für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge auf Basis des jeweiligen Kundenportfolios.
- 3 Definition: Das zuordenbare kohlenstoffarme Geschäft über das Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen hinaus misst dasjenige Geschäft, das es unseren Kunden ermöglicht, einen substanziellen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, und unter der delegierten Verordnung (2021/2800) für Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel der Taxonomie-Verordnung (2020/852) als taxonomiefähig zählt, exklusive der darin enthaltenen kohlenstoffarmen Technologien für den Transport.

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

#### Zirkuläres Wirtschaften

#### Unsere Ambition

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

Maßgeblich für die Umsetzung unserer Ambition sind die Anforderungen und Transformationsgeschwindigkeiten unserer Kunden, Industrien und Märkte

#### Konzept

Die Umstellung auf zirkuläres Wirtschaften ist ein tiefgreifender und komplexer Transformationsprozess für Continental mit gleichzeitig hoher Relevanz für die Erreichung anderer Continental-Nachhaltigkeitsambitionen. Für die Umsetzung von Zirkularität insbesondere in Produktgestaltung, Geschäftsmodellen, Materialeinsatz und Materialbeschaffung sind die Unternehmensbereiche zuständig. Sie haben jeweils begonnen, spezifische Initiativen und Projekte zu konzipieren und/oder umzusetzen, die darauf abzielen, die Zirkularität zu verbessern. Beispielhaft zu nennen sind in diesem Zusammenhang der Einsatz von Rezyklaten, die Wiederaufbereitung von Produkten und die Reduktion bzw. die Substituierung von Ressourceneinsätzen.

Bezüglich des betrieblichen Abfallmanagements, als weitere wichtige Komponente von zirkulärem Wirtschaften, haben wir uns das konzernweite Ziel gesetzt, die Abfallverwertungsquote auf 95 % bis 2030 zu erhöhen. Als Abfallverwertung zählen wir das Recycling oder die stoffliche, thermische oder sonstige Abfallverwertung.

Die Implementierung des Konzernziels wird von der Unternehmensfunktion Group Environmental and Climate Protection im Rahmen des betrieblichen Umweltmanagements gesteuert. Weitere Informationen zur Organisation des betrieblichen Umweltmanagements finden Sie im Abschnitt Saubere und sichere Fabriken in dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung. Die Abfallverwertungsquote ist seit dem Geschäftsjahr 2020 auch Bestandteil der LTI-Pläne der Vorstandsmitglieder und der weltweiten Führungskräfte. Weitere Informationen dazu finden Sie im Vergütungsbericht im Internet in der Rubrik Unternehmen/Vorstand.

#### Ergebnisse des Konzepts

Die Abfallverwertungsquote lag im Geschäftsjahr 2021 bei 81% (Vj. 81% inkl. Vitesco Technologies) und befand sich damit trotz des Wegfalls der verwerteten Abfälle der Vitesco Technologies auf dem Niveau des Vorjahres. Dies ist im Wesentlichen auf die Vervollständigung der Datenerfassung zurückzuführen. Diese erstreckte sich zuvor auf die relevanten Produktions- sowie Forschungs- und Entwicklungsstandorte und umfasst nun auch erstmals die restlichen, zumeist kleineren Standorte des Konzerns.

Leistungsindikator zirkuläres Wirtschaften	2021²	2020 <sup>3</sup>
Abfallverwertungsquote in %1	81	81

- 1 Definition: Anteil des Abfalls, der einem Recycling oder der stofflichen, thermischen oder sonstigen Verwertung zugeführt wurde.
- 2 Enthält kalkulatorische Daten in geringem Umfang für Teile des Konzerns, die nicht direkt berichtet haben.
- 3 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.

#### Verantwortungsvolle Wertschöpfungskette

#### **Unsere Ambition**

In unserer Nachhaltigkeitsambition ist festgelegt, dass wir 100% verantwortungsvolle Beschaffung und Geschäftspartnerschaften anstreben – spätestens bis 2050 und gemeinsam mit unseren Partnern entlang der Wertschöpfungskette.

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

Maßgeblich für die Umsetzung unserer Ambition sind die Anforderungen und Transformationsgeschwindigkeiten unserer Kunden, Industrien und Märkte.

#### Konzept

In unserem zuletzt im Geschäftsjahr 2021 aktualisierten Verhaltenskodex für Geschäftspartner definieren wir die grundsätzlichen Anforderungen u.a. an unsere Lieferanten einschließlich deren Lieferanten, beispielsweise in Bezug auf Menschenrechte, Arbeitsbedingungen, Umweltschutz, Konfliktmineralien 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. Für Lieferanten von Naturkautschuk gilt ergänzend unsere Einkaufspolitik für nachhaltigen Naturkautschuk.

Potenzielle Lieferanten überprüfen wir bereits vor Aufnahme einer Geschäftsbeziehung mittels einer Selbstauskunft und durch Audits vor Ort, die auch Nachhaltigkeitsthemen beinhalten können (z.B. zu Brandschutz und Arbeitssicherheit). Ausgewählte Lieferanten bewerten wir mithilfe von Selbstauskünften, die wir über die für unsere Industrien anerkannten Nachhaltigkeitsplattformen EcoVadis und NQC einholen und deren Umfang wir jährlich auf Konzernebene auswerten.

Unseren Ansatz für die verantwortungsvolle Wertschöpfungskette 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).

Die verantwortungsvolle Beschaffung wird von den jeweiligen Einkaufsorganisationen verantwortet, die bei Continental u.a. nach Unternehmensbereichen und Produktgruppen mit Teams in den verschiedenen Ländern aufgebaut sind. Ein übergreifendes Einkaufsnetzwerk beschäftigt sich regelmäßig auch mit Themen einer verantwortungsvollen Beschaffung. Die Unternehmensfunktion Group Quality koordiniert das Management von Konfliktmineralien inkl. der entsprechenden Berichterstattungsprozesse.

Weitere Informationen zur Umsetzung einer verantwortungsvollen Wertschöpfungskette mit Blick auf unsere eigenen Standorte erhalten Sie in den folgenden Abschnitten Gute Arbeitsbedingungen sowie Saubere und sichere Fabriken.

Im Berichtsjahr wurde unter Leitung der Unternehmensfunktion Group Sustainability ein Konzernprojekt zur Umsetzung des deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes aufgesetzt, das im Jahr 2023 in Kraft tritt.

#### Ergebnisse des Konzepts

Bezüglich der 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.

Zum 31. Dezember 2021 lagen uns 631 (Vj. 696 inkl. Vitesco Technologies) gültige Lieferanten-Selbstauskünfte über die beiden Nachhaltigkeitsplattformen EcoVadis und NQC vor. Dies entspricht einer Erfüllungsquote von 53% (Vj. 59% inkl. Vitesco Technologies) der für diesen Prozess ausgewählten Lieferanten. Die verringerte Anzahl der vorliegenden, gültigen Lieferanten-Selbstauskünfte und die geringere Erfüllungsquote sind insbesondere auf eine Vielzahl an abgelaufenen und zu erneuernden Lieferanten-Selbstauskünften sowie in kleinerem Maße auf die Abspaltung von Vitesco Technologies zurückzuführen.

Leistungsindikator verantwortungsvolle Wertschöpfungskette	2021	2020
Anzahl der vorliegenden, gültigen Lieferanten- Selbstauskünfte (zum 31.12.) <sup>1</sup>	631	696

<sup>1</sup> Basierend auf den Selbstauskünften über die Nachhaltigkeitsplattformen EcoVadis und NQC der für diesen Prozess ausgewählten Lieferanten.

Weitere Leistungsindikatoren zur Umsetzung einer verantwortungsvollen Wertschöpfungskette mit Blick auf unsere eigenen Standorte stellen wir in den Abschnitten Gute Arbeitsbedingungen sowie Saubere und sichere Fabriken in dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung dar.

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

#### **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 inkl. der Achtung der Menschenrechte und faire Arbeitsbedingungen geregelt. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden regelmäßig zum Verhaltenskodex geschult.

Unsere Personalstrategie ist darauf ausgerichtet, den quantitativen und qualitativen Personalbedarf zu decken. Die zwei personalstrategischen Initiativen "Industrialize Best Fit" und "Enable Transformation" sind daher fokussiert darauf, die richtigen Menschen und Positionen auf effiziente und effektive Weise zusammenzubringen und den digitalen und technologischen, aber auch kulturellen Wandel hinsichtlich neuer Formen der Zusammenarbeit zu gestalten. Zu den wichtigsten Handlungsfeldern der strategischen Personalarbeit zählen somit die Personalbedarfsplanung, die Suche, die diagnostische Auswahl und Entwicklung von Talenten (insbesondere im Bereich Software und IT), die Förderung von Mitarbeitervielfalt und lebenslangem Lernen, die Weiterentwicklung der Führungskultur sowie die Flexibilisierung der Arbeitsbedingungen.

Den Auswirkungen unseres Strukturprogramms "Transformation 2019–2029", das u.a. im Zusammenhang mit dem Wandel der Mobilität steht und weltweit voraussichtlich bis zu 23.000 Arbeitsplätze verändern wird, begegnen wir mit gezielten Qualifizierungsmaßnahmen für die betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Es sollen neue berufliche Perspektiven und Beschäftigungschancen auf dem internen wie auch auf dem externen Arbeitsmarkt eröffnet werden.

Verantwortlich für die Personalarbeit sind die Personalfunktionen auf Konzern-, Unternehmensbereichs-, Geschäftsfeld- und Länderebene, die in einem weltweiten Netzwerk zusammenarbeiten. Teil dieser Organisation ist auch ein spezielles Netzwerk von Länderkoordinatorinnen und -koordinatoren für Arbeitsbeziehungen.

Den Erfolg der Personalarbeit messen wir an dem OUR-BASICS-Live-Index "Nachhaltiges Engagement", der sich aus der jährlichen Mitarbeiterbefragung errechnet. Der Index misst die Zustimmung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beispielsweise zu der Frage, ob sie persönlich hinter den Unternehmenswerten stehen oder ob sie stolz darauf sind, für Continental zu arbeiten. Außerdem ziehen wir die Krankheitsrate und die Rate ungesteuerte Fluktuation als Indikatoren heran. Die Krankheitsrate misst die krankheitsbedingte Abwesenheit im Verhältnis zur vertraglich vereinbarten Arbeitszeit und die Rate ungesteuerte Fluktuation misst den freiwilligen Austritt von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus dem Unternehmen im Verhältnis zur durchschnittlichen Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Der OUR-BASICS-Live-Index "Nachhaltiges Engagement" ist seit dem Geschäftsjahr 2020 auch Bestandteil der LTI-Pläne der Vorstandsmitglieder und der weltweiten Führungskräfte. Die Krankheitsrate ist ebenfalls ein Bestandteil, allerdings nur für die im Geschäftsjahr 2020 gestarteten Pläne. Weitere Informationen dazu finden Sie im Vergütungsbericht im Internet ☑ in der Rubrik Unternehmen/Vorstand.

#### Ergebnisse des Konzepts

Im Geschäftsjahr 2021 erreichte der Index "Nachhaltiges Engagement" 80% (Vj. 82% inkl. Vitesco Technologies) und lag damit unter dem Niveau des Vorjahres.

Die Krankheitsrate lag mit 3,7 % (Vj. 3,5 % inkl. Vitesco Technologies) im Geschäftsjahr 2021 über dem Niveau des Vorjahres. Für die Rate ungesteuerte Fluktuation verzeichneten wir einen Anstieg auf 7,0 % (Vj. 4,6 % inkl. Vitesco Technologies), der im unterschiedlichen Maß alle Regionen betrifft.

Angaben zu den Personalaufwendungen im Geschäftsjahr 2021, d. h. zu Löhnen und Gehältern, sozialen Abgaben und Aufwendungen für die Altersversorgung, finden Sie in den Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in Kapitel 10 auf Seite 150 in diesem Geschäftsbericht. Die Leistungen an Arbeitnehmer, wie z.B. Pensionen, Versorgungsleistungen und langfristige Bonuszahlungen, finden Sie in den Erläuterungen zur Konzernbilanz in Kapitel 30 auf Seite 173 aufgeschlüsselt.

Leistungsindikatoren gute Arbeitsbedingungen	2021	2020
OUR-BASICS-Live-Index "Nachhaltiges Engagement" in % <sup>1, 2</sup>	80	82
Krankheitsrate in % <sup>3, 4</sup>	3,7	3,5
Rate ungesteuerte Fluktuation in % <sup>4, 5</sup>	7,0	4,6

- 1 Definition: Zustimmung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu Fragen des Themenbereichs Nachhaltiges Engagement in der Mitarbeiterbefragung OUR BASICS Live
- 2 Datengrundlage sind die Antworten von 47.472 Teilnehmenden (Vj. 4.918) als repräsentative Zufallsstichprobe, stellvertretend für die Continental-Unternehmensbereiche und -Länder. Die Beteiligungsquote lag bei 75 % (Vj. 68 %).
- 3 Definition: krankheitsbedingte Abwesenheit im Verhältnis zur vertraglich vereinbarten Arbeitszeit.
- 4 Ohne Leiharbeiterinnen und Leiharbeiter (d. h. nur Stammbelegschaft).
- 5 Definition: freiwilliger Austritt von Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus dem Unternehmen im Verhältnis zu durchschnittlicher Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Weitere Informationen zum Themenfeld "gute Arbeitsbedingungen" finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht unter 

www.continental-nachhaltigkeit.de.

#### 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. Abgeleitet daraus verfolgen wir konzernweite ESH-Ziele: Alle Personen in unserem Unternehmen sollen vor Unfällen und arbeitsbedingten Erkrankungen geschützt und ihre Gesundheit soll aktiv gefördert werden. CO<sub>2</sub>-Emissionen, Energieeinsatz, Wasserverbrauch und Abfallaufkommen der Standorte sollen gesenkt sowie die Abfallverwertungsquote und Energieeffizienz der Standorte gesteigert werden.

Die Umsetzung dieser Leitlinien wird mit lokalen Managementsystemen vorangetrieben. Die konkreten organisatorischen und technischen Vorgaben sind in den jeweiligen ESH-Managementhandbüchern der Unternehmensbereiche beschrieben. Viele Standorte lassen sich zudem extern zertifizieren. Der Umfang der Zertifizierungen wird jährlich als Abdeckungsgrad der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Umweltschutz-, Energie- sowie Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagementsystemen ausgewertet. Als Effektivitätsindikator für das Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagement wird die Unfallrate herangezogen, d. h. die Anzahl der Unfälle pro eine Million Arbeitsstunden. Die Unfallrate ist seit dem Geschäftsjahr 2020 auch Bestandteil der LTI-Pläne der Vorstandsmitglieder und der weltweiten Führungskräfte. Weitere Informationen dazu finden Sie im Vergütungsbericht im Internet in der Rubrik Unternehmen/Vorstand

Verantwortlich für das strategische, konzernweite ESH-Management sind die beiden Unternehmensfunktionen Group Environmental and Climate Protection sowie Group Safety and Health, die durch entsprechende Funktionen in den einzelnen Unternehmensbereichen ergänzt werden. Der operative Umwelt-, Arbeits- und Gesundheitsschutz vor Ort liegt in der Verantwortung der Standorte und wird jeweils durch lokale ESH-Managerinnen und -Manager koordiniert.

#### Ergebnisse des Konzepts

Zum 31. Dezember 2021 deckten die zertifizierten Managementsysteme einen Großteil unserer konzernweiten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ab. Die Zertifizierungen für das Umweltschutzmanagementsystem erreichten einen Abdeckungsgrad von 76% (Vj. 82% inkl. Vitesco Technologies), das Energiemanagementsystem von 40% (Vj. 51% inkl. Vitesco Technologies) und das Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagementsystem von 62% (Vj. 69% inkl. Vitesco Technologies). Die im Vergleich zum Vorjahr gesunkenen Quoten sind insbesondere auf die Abspaltung von Vitesco Technologies zurückzuführen.

Die Unfallrate reduzierte sich im Geschäftsjahr 2021 auf 2,6 Unfälle pro eine Million Arbeitsstunden (Vj. 2,9 Unfälle pro eine Million Arbeitsstunden inkl. Vitesco Technologies). Die Reduktion der Unfallrate ist auf verschiedene Effekte zurückzuführen, u.a. auf die Erfolge eines Arbeitssicherheitsprogramms des Unternehmensbereichs ContiTech

Zur Bewältigung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und Ermöglichung einer sicheren Produktion kamen auch im Geschäftsjahr 2021 die bestehenden konzernweiten Bereitschaftspläne für eine Pandemie ("Pandemiepläne"/"Pandemic Preparedness Plan") zur Anwendung. Die Krisenstabsorganisation auf Konzernebene und Länderebene war weiterhin aktiv. Die eigene Maskenproduktion wurde fortgeführt und auch eine psychosoziale Beratung für die mentale Gesundheit wurde in einigen Ländern weiterhin angeboten.

Leistungsindikatoren saubere und sichere Fabriken	2021	2020
Zertifizierungen für Umweltschutzmanagementsysteme (ISO 14001) <sup>1</sup> Abdeckungsgrad Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12) in %	76	82
Zertifizierungen für Energiemanagementsysteme (ISO 50001) <sup>1</sup> Abdeckungsgrad Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) in %	40	51
Zertifizierungen für Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagementsysteme (ISO 45001 oder vergleichbar) <sup>1</sup> Abdeckungsgrad Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) in %	62	69
Unfallrate (Anzahl der Unfälle pro 1 Mio Arbeitsstunden) <sup>2, 3</sup>	2,6	2,9

- 1 Gezählt wurden gültige Zertifikate, abgeschlossene Rezertifizierungsprozesse und laufende Rezertifizierungsprozesse, wenn das Erreichen der Rezertifizierung als sehr wahrscheinlich eingestuft wurde.
- 2 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.
- 3 Ohne Leiharbeiterinnen und Leiharbeiter (d. h. nur Stammbelegschaft), ohne Wegeunfälle.

Weitere Informationen zum Themenfeld "saubere und sichere Fabriken" finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht unter 

www.continental-nachhaltigkeit.de.

#### 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 Risiko für das Unternehmen dar, das wir wegen der daraus resultierenden Umsatzeinbußen, Kosten und einem Verlust an Kunden- und Marktakzeptanz vermeiden wollen. Den Risiko- und Chancenbericht mit weiteren Informationen hierzu finden Sie auf Seite 85 ff. in diesem Geschäftsbericht.

Die Umsetzung dieser Leitlinien wird mit lokalen Managementsystemen vorangetrieben. Die konkreten organisatorischen und technischen Vorgaben sind in den jeweiligen Qualitätsmanagement-Handbüchern der Unternehmensbereiche beschrieben. Viele

Standorte lassen sich zudem extern zertifizieren. Der Umfang der Zertifizierungen wird jährlich als Abdeckungsgrad der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Qualitätsmanagementsystemen ausgewertet. Als Effektivitätsindikator unseres Qualitätsmanagements dient die Anzahl der neuen Feldqualitätsereignisse. Ein Feldqualitätsereignis 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.

Verantwortlich für das strategische, konzernweite Qualitätsmanagement sind die Unternehmensfunktion Group Quality sowie Qualitätsfunktionen auf verschiedenen Ebenen im Konzern, die in einem weltweiten Netzwerk zusammenarbeiten.

#### Ergebnisse des Konzepts

Zum 31. Dezember 2021 deckten zertifizierte Qualitätsmanagementsysteme einen Großteil unserer konzernweiten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ab, nämlich 84 % (Vj. 91 % inkl. Vitesco Technologies). Die Verringerung der Quote im Vergleich zum Vorjahr ist insbesondere auf die Abspaltung von Vitesco Technologies zurückzuführen.

Es wurden 36 neue Feldqualitätsereignisse ermittelt (Vj. 18 inkl. Vitesco Technologies). Die Zunahme der Ereignisse ist auf gestiegene regulatorische Anforderungen zurückzuführen.

Angaben zum Umfang von Gewährleistungs- und Produkthaftungsansprüchen im Geschäftsjahr 2021 finden Sie in Kapitel 38 in den sonstigen Erläuterungen im Konzernanhang auf Seite 204 f.

Leistungsindikatoren Benchmark für Qualität	2021	2020
Zertifizierungen für Qualitätsmanagementsysteme (ISO 9001 oder vergleichbar) <sup>1</sup> Abdeckungsgrad Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) in %	84	91
Neue Feldqualitätsereignisse (zum 31.12.) <sup>2</sup>	36	18

- 1 Gezählt wurden gültige Zertifikate, abgeschlossene Rezertifizierungsprozesse und laufende Rezertifizierungsprozesse, wenn das Erreichen der Rezertifizierung als sehr wahrscheinlich eingestuft wurde.
- 2 Definition: Ein Feldqualitätsereignis 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.

#### **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

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-Koordinatorinnen und -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-Management-System, das auf einer umfassenden Analyse potenzieller Compliance-Risiken, insbesondere für die Kernbereiche Kartellrecht und Korruptionsprävention, basiert. Im Geschäftsjahr 2021 haben wir eine neue Ombudsstelle eingerichtet.

Als einen weiteren Baustein für nachhaltige Managementpraxis 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 (Executives und Senior Executives) bis 2025 auf 25 % 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 Veranstaltungen erreichen. Die Geschlechtervielfalt, das heißt der Anteil weiblicher Führungskräfte auf dem Executive- und Senior-Executive-Level, ist seit dem Geschäftsjahr 2020 auch Bestandteil der LTI-Pläne der Vorstandsmitglieder und der weltweiten Führungskräfte. Weitere Informationen dazu finden Sie im Vergütungsbericht im Internet  $\stackrel{\square}{\bowtie}$  in der Rubrik Unternehmen/Vorstand.

Weitere Informationen zum Themenfeld "nachhaltige Managementpraxis" sowie zu unserem Diversity-Konzept finden Sie im Kapitel Corporate-Governance auf Seite 15 ff. in diesem Geschäftsbericht. Weitere Informationen zum Thema Compliance finden Sie im Kapitel Compliance auf Seite 22 sowie im Risiko- und Chancenbericht auf Seite 85 ff. in diesem Geschäftsbericht.

#### Ergebnisse des Konzepts

Konzeption, Implementierung und Wirksamkeit des Compliance-Management-Systems von Continental für die Bereiche Antikorruption, Wettbewerbs-/Kartellrecht, Betrug und sonstige Vermögensdelikte wurden im Jahr 2016 nach Prüfungsstandard PS 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer e. V. (IDW) geprüft und es wurde ein uneingeschränktes Prüfungsurteil erteilt.

Zum 31. Dezember 2021 steigerte Continental den Anteil weiblicher Führungskräfte auf dem Executive- und Senior-Executive-Level auf 17,8% (Vj. 16,1% inkl. Vitesco Technologies). Einen maßgeblichen Anteil an dem Anstieg hatte die Abspaltung von Vitesco Technologies. Außerdem zeigen unsere Initiativen und Maßnahmen zur Förderung von Geschlechtervielfalt Wirkung.

Leistungsindikator nachhaltige Managementpraxis	2021	2020
Geschlechtervielfalt - Anteil weiblicher Executives und Senior Executives (zum 31.12.) in %	17,8	16,1

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

#### Angaben nach EU-Taxonomie-Verordnung (EU-Tax-VO)

Die EU-Taxonomie ist ein Klassifizierungssystem zur Bestimmung nachhaltiger Geschäftsaktivitäten in der Realwirtschaft. Bei den folgenden Angaben handelt es sich um die Pflichtangaben des Continental-Konzerns nach Art. 8 EU-Tax-VO 2020/852 i. V. m. Art. 10 Abs. 2 der delegierten Verordnung 2021/2178 für das Geschäftsjahr 2021.

# Spezielle Hinweise zur Umsetzung der Offenlegungsvorschriften nach EU-Tax-VO

Die erstmalige Berichterstattung nach EU-Tax-VO ist für Continental grundsätzlich mit Unsicherheiten verbunden. Dies ist zum einen auf die kurze Umsetzungsfrist zurückzuführen, da die konkreten Offenlegungsvorschriften und entsprechenden Erläuterungen erst im laufenden bzw. nach dem abgelaufenen Berichtsjahr verabschiedet bzw. veröffentlicht wurden; sowie zum anderen darauf, dass weiterhin unklare und mehrdeutige Formulierungen in den Regulierungen und Erklärungen bezüglich der Ermittlung der taxonomiefähigen Geschäftsaktivitäten sowie der Berechnungen der Kernleistungsindikatoren Umsatz, Investitionen und Betriebsausgaben bestehen.

Für die Aufstellung der erforderlichen Angaben haben wir Informationen berücksichtigt, die uns bis zur Erklärung des Vorstands am 22. Februar 2022 vorlagen (Erklärung des Vorstands zur Aufstellung, Vollständigkeit und Richtigkeit des Konzernabschlusses und des Berichts über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns sowie der sonstigen im Geschäftsbericht gegebenen Informationen). Dabei orientiert sich die Bewertung in Bezug auf die Feststellung der Taxonomiefähigkeit der Geschäftsaktivitäten im Wesentlichen an den öffentlich kommunizierten Bewertungen von Industrieverbänden der Zulieferer- und Automobilindustrie sowie den veröffentlichten Erklärungen der EU-Kommission zu häufig gestellten Fragen. Diese Auslegungen haben allerdings lediglich einen nicht bindenden Orientierungscharakter, sodass die Unsicherheiten in der Auslegung der Bilanzierungsregeln weiterhin bestehen.

#### Taxonomiefähige Geschäftsaktivitäten

Im Rahmen unserer Nachhaltigkeitsambition streben wir Klimaneutralität sowie emissionsfreie Mobilität und Industrien bis spätestens 2050 an (vgl. auch Abschnitte Klimaneutralität sowie Emissionsfreie Mobilität und Industrien in dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung) und damit den Ausbau von sauberer und klimaneutraler Mobilität. Hierzu haben wir als Bestandteil unserer Nachhaltigkeits-Scorecard Leistungsindikatoren auf Konzernebene eingeführt, um den kontinuierlichen Fortschritt zu überwachen. Aus dieser Scorecard stufen wir das zuordenbare Geschäft mit emissionsfreier Mobilität und Industrie als denjenigen Indikator ein, der alle für Continental als taxonomiefähig in Bezug auf das Umweltziel Klimaschutz gemäß EU-Tax-VO auszuweisenden Geschäftsaktivitäten umfasst. Er setzt sich zusammen aus dem zuordenbaren Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen und

dem zuordenbaren kohlenstoffarmen Geschäft über das Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen hinaus.

Als nicht taxonomiefähig werden alle anderen Geschäftsaktivitäten des Continental-Konzerns eingestuft, die in den zuvor genannten Geschäftsaktivitäten nicht enthalten sind.

Das zuordenbare Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen fällt demnach unter die Kategorie 3.6 ("Herstellung anderer CO<sub>2</sub>-armer Technologien") der delegierten Verordnung für Klimaschutz, da es das Ziel des Ausbaus von sauberer oder klimaneutraler Mobilität gemäß Art. 10 Abs. 1 c) in Verbindung mit Art. 10 Abs. 1 i) der EU-Tax-VO verfolgt. Durch diesen Ausbau entstehen substanzielle Reduktionen von CO2-Emissionen in der Nutzung von Mobilität. Das zuordenbare kohlenstoffarme Geschäft über das Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen hinaus umfasst im Wesentlichen die Herstellung von Produkten für Windkraft- und Solaranlagen und fällt somit unter die Kategorie 3.1 ("Herstellung von Technologien für erneuerbare Energie"). In geringem Umfang beinhaltet dieses Geschäft weiterhin beispielsweise die Herstellung von Produkten für Abwasseraufbereitungs- und Abfallrecyclinganlagen sowie für die Infrastruktur im Bereich des kohlenstoffarmen Wassertransports, das wir ebenfalls der Kategorie 3.6 zuordnen.

#### Taxonomiefähige Umsätze

Im Geschäftsjahr 2021 erreichten die mit den oben beschriebenen taxonomiefähigen Geschäftsaktivitäten des Continental-Konzerns verbundenen Umsätze einen Anteil von 2,9 % (Vj. n. a.).

Umsätze (in %)	2021	2020
A. Taxonomiefähig		
Konzern	2,9	n.a.
B. Nicht taxonomiefähig		
Konzern	97,1	n.a.
Gesamt (A. + B.)		
Konzern	100	n.a.

Die Aufstellung des Umsatzes erfolgte gemäß Abschnitt 1.1.1 des Anhangs 1 der delegierten Verordnung zur Offenlegungspflicht (2021/2178) in Übereinstimmung mit den IFRS-Rechnungslegungsvorschriften. Er bezieht sich nur auf die im Geschäftsjahr fortgeführten Aktivitäten und somit nicht auf die am 15. September 2021 abgespaltene Vitesco Technologies.

Informationen zum gesamten Umsatz des Continental-Konzerns sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten "Umsatzerlöse" auf Seite 110 in diesem Geschäftsbericht zu finden.

#### Taxonomiefähige Investitionen und Betriebsausgaben

Die mit den taxonomiefähigen Geschäftsaktivitäten des Continental-Konzerns verbundenen Investitionen stellten im Geschäftsjahr 2021 einen Anteil von 3,0 % (Vj. n.a.) dar.

Investitionen (in %)	2021	2020
A. Taxonomiefähig		
Konzern	3,0	n.a.
B. Nicht taxonomiefähig		
Konzern	97,0	n.a.
Gesamt (A. + B.)		
Konzern	100	n.a.

Die mit den taxonomiefähigen Geschäftsaktivitäten des Continental-Konzerns verbundenen Betriebsausgaben hatten im Geschäftsjahr 2021 einen Anteil von 2,9 % (Vj. n.a.).

Betriebsausgaben (in %)	2021	2020
A. Taxonomiefähig		
Konzern	2,9	n.a.
B. Nicht taxonomiefähig		
Konzern	97,1	n.a.
Gesamt (A. + B.)		
Konzern	100	n.a.

Bei den Angaben der taxonomiefähigen Investitionen und Betriebsausgaben handelt es sich jeweils um Zuschlüsselungen auf Grundlage des taxonomiefähigen Umsatzanteils auf Geschäftsfeldebene. Denn geschäftsmodellbedingt werden die Anlagen, Maschinen und Gebäude des Continental-Konzerns sowohl für die taxonomiefähigen Geschäftsaktivitäten als auch für andere Geschäftsaktivitäten genutzt. Dies gilt sowohl für Investitionen in als auch Betriebsausgaben für Vermögenswerte oder Prozesse, die mit taxonomiefähigen Geschäftsaktivitäten verbunden sind (Kategorie a), für deren Ausbau (Kategorie b) als auch für den Erwerb von Produkten aus taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten sowie den aufgeführten einzelnen Maßnahmen (Kategorie c) gemäß Abschnitt 1.1.2.2 sowie 1.1.3.2 des Anhangs 1 der delegierten Verordnung zur Offenlegungspflicht (2021/2178). Durch die von Continental gewählte Zuschlüsselung werden Doppelzählungen von Investitionen und Betriebsausgaben vermieden. In der Auslegung der erforderlichen Ausweisung von taxonomiefähigen Investitionen und Betriebsausgaben ist Continental begründeterweise im Berichtserstellungsprozess davon ausgegangen, dass für die nicht taxonomiefähigen Geschäftsaktivitäten keine Investitionen oder Betriebsausgaben gemäß Kategorie c) auszuweisen sind, da keine verlässlichen Aussagen zur Taxonomiekonformität der Produktion unserer Lieferanten vorliegen und keine Verpflichtung besteht, die Taxonomiekonformität unserer einzelnen Maßnahmen zu beurteilen. Darüber hinaus wurden berechnungsmethodenbedingt die anderen direkten Betriebsausgaben gemäß 1.1.3.1 bzw. 1.2.3.3. des Anhangs 1 der delegierten Verordnung zur Offenlegungspflicht (2021/2178) nicht weiter spezifiziert.

Die Kurzfristigkeit der Auslegung bezüglich der Investitionen und Betriebsausgaben für Kategorie c), die entgegen unserer ursprünglichen Auslegung ausschließlich auf die Taxonomiefähigkeit abstellt, und die Mehrdeutigkeit der Auslegung der Taxonomiefähigkeit in diesem Zusammenhang, die sich aus der nicht bindenden Erklärung der EU-Kommission zu häufig gestellten Fragen vom 2. Februar 2022 ergeben, führten zu einer faktischen Unmöglichkeit der Ermittlung dieser Angaben bis zur Erklärung des Vorstands am 22. Februar 2022. Daher wurden keine weiteren Investitionen und Betriebsausgaben gemäß Kategorie c) ermittelt.

Die Aufstellung der Investitionen erfolgte gemäß Abschnitt 1.1.2 des Anhangs 1 der delegierten Verordnung zur Offenlegungspflicht (2021/2178) in Übereinstimmung mit den IFRS-Rechnungslegungsvorschriften. Informationen zu den gesamten Investitionen des Continental-Konzerns sind im Konzernanhang in der Segmentberichterstattung (Kapitel 1) auf Seite 117 ff.) in diesem Geschäftsbericht zu finden. Die Investitionen setzen sich zusammen aus den im Konzernanhang dargestellten immateriellen Vermögenswerten (Kapitel 15, Seite 154), Sachanlagen (Kapitel 16, Seite 156 f.), Leasing (Kapitel 17, Seite 158) und den als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien (Kapitel 18, Seite 162). Die referenzierten Angaben im Konzernanhang beziehen sich allerdings sowohl auf die fortgeführten als auch auf die nicht fortgeführten Aktivitäten.

Die Betriebsausgaben definieren sich gemäß Abschnitt 1.1.3 des Anhangs 1 der delegierten Verordnung zur Offenlegungspflicht (2021/2178) und wurden kalkulatorisch wie oben beschrieben ermittelt

Sowohl die Investitionen als auch die Betriebsausgaben beziehen sich nur auf die im Geschäftsjahr fortgeführten Aktivitäten und somit nicht auf die am 15. September 2021 abgespaltene Vitesco Technologies.

# Informationen zur Entwicklung weiterer 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 34 f. in diesem Geschäftsbericht und gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht
- Themenfeld "sichere Mobilität": Kapitel Forschung und Entwicklung auf Seite 34 f. in diesem Geschäftsbericht und gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht
- Themenfeld "langfristige Wertschöpfung": Kapitel Unternehmenssteuerung auf Seite 31 f. in diesem Geschäftsbericht und gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht
- Themenfeld "gesellschaftliches Engagement": im integrierten Nachhaltigkeitsbericht

Den integrierten Nachhaltigkeitsbericht finden Sie im Internet unter **w**ww.continental-nachhaltigkeit.de.

# Wirtschaftsbericht Rahmenbedingungen

#### **Gesamtwirtschaftliche Entwicklung**

Nach dem konjunkturellen Einbruch im Vorjahr durch die COVID-19-Pandemie normalisierte sich 2021 die Wirtschaft in allen Regionen der Welt. Neben den zunehmenden Impfungen gegen das Coronavirus trugen auch die Konjunkturprogramme einiger großer Volkswirtschaften zur Erholung bei. Gemäß dem World Economic Outlook Update (WEO Update) des Internationalen Währungsfonds (IWF) von Januar 2022 wuchs die Weltwirtschaft im Geschäftsjahr 2021 um 5,9 %. Die IWF-Prognose eines Wachstums von 5,5 % von Januar 2021 wurde damit leicht übertroffen.

Im Euroraum stieg 2021 gemäß der Statistikbehörde Eurostat das Bruttoinlandsprodukt (BIP) um 5,2 % gegenüber dem Vorjahr. Von den großen Volkswirtschaften des Euroraums wiesen Frankreich, Italien und Spanien nach den hohen BIP-Rückgängen im Vorjahr laut IWF 2021 kräftige Wachstumsraten von rund 5 % bis knapp 7 % aus. In Deutschland erhöhte sich gemäß Statistischem Bundesamt das BIP 2021 um 2,7 %. Andere große europäische Volkswirtschaften verzeichneten ebenfalls hohe Wachstumsraten ihrer Wirtschaftsleistung. Für das Vereinigte Königreich und Russland schätzte der IWF für 2021 BIP-Zuwächse von 7,2 % bzw. 4,5 %.

In Nordamerika wiesen im Jahr 2021 die USA gemäß dem Bureau of Economic Analysis einen BIP-Anstieg um 5,7% aus. Für Kanada und Mexiko schätzte der IWF BIP-Zuwächse von 4,7% bzw. 5,3%. Auch andere amerikanische Länder zeigten 2021 eine Erholung ihrer Wirtschaft. Für Brasilien beispielsweise wies der IWF einen BIP-Anstieg um 4,7% aus.

Die asiatischen Länder verzeichneten im Berichtsjahr gemäß IWF ebenfalls eine konjunkturelle Belebung. Sehr hohe Wachstumsraten erreichten 2021 die indische Wirtschaft mit einem Zuwachs um 9,0 % und die chinesische Wirtschaft mit einem BIP-Anstieg um 8,1 %. Geringere Wachstumsraten wiesen gemäß IWF die ASEAN-Staaten und Japan mit BIP-Erhöhungen um 3,1 % bzw. 1,6 % aus.

### **Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen und Absatzregionen**

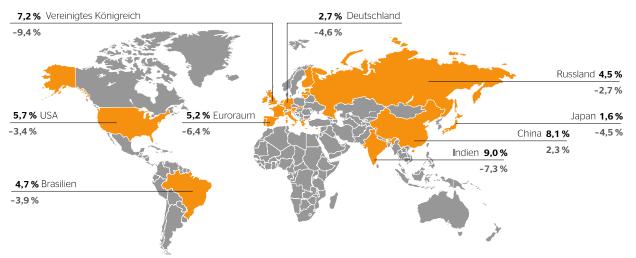
Die Automobilindustrie – mit Ausnahme des Ersatzgeschäfts – bildet mit einem Anteil von 61% am Konzernumsatz im Geschäftsjahr 2021 den bedeutendsten Kundenkreis für Continental. Den wesentlichen Anteil steuerte hierzu Automotive Technologies bei, aber auch die Geschäftsfelder Tires und ContiTech erwirtschafteten in diesem Marktsegment signifikante Umsatzerlöse.

Das zweitgrößte Marktsegment für Continental ist mit 28 % vom Gesamtumsatz im Geschäftsjahr 2021 das weltweite Ersatzreifengeschäft für Pkw und Nutzfahrzeuge. Wegen des deutlich höheren Anteils von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen am Ersatzreifengeschäft ist ihre Entwicklung von besonderer Bedeutung für unseren wirtschaftlichen Erfolg.

Das drittgrößte Marktsegment für Continental ist mit rund 9 % vom Gesamtumsatz das weltweite Geschäft mit Industriekunden und Frsatzteilen des Geschäftsfelds ContiTech.

Die größte Absatzregion von Continental ist weiterhin Europa mit einem Umsatzanteil von 49% im Berichtsjahr, gefolgt von Nordamerika mit 25% und Asien-Pazifik mit 22%.

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



Welt 5,9 % Wirtschaftswachstum (BIP) 2021

-3,1 % Wirtschaftswachstum (BIP) 2020

#### Entwicklung der Pkw-Neuzulassungen

Im Jahr 2021 zeigte sich auf den Automobilmärkten der Welt eine hohe Nachfrage nach Pkw, u.a. infolge von Nachholeffekten aus dem Vorjahr, in dem die Pkw-Produktion wegen der Ausbreitung des Coronavirus zeitweise stillgelegt war. Jedoch führten verschiedene Ereignisse im Berichtsjahr zu einer zunehmenden Knappheit von Halbleitern und zu anhaltenden Produktionseinschränkungen bei den Pkw-Herstellern, insbesondere im zweiten und dritten Quartal. Dadurch war die Verfügbarkeit vieler Pkw-Modelle in einzelnen Regionen eingeschränkt. Auf dem europäischen Pkw-Markt (EU27, EFTA und Vereinigtes Königreich) wurden 2021 nach vorläufigen Daten des Verbands der Automobilindustrie (VDA) rund 2% weniger Neufahrzeuge als im Vorjahr zugelassen. In Japan sank der Pkw-Absatz gemäß VDA um rund 4%.

In anderen Ländern verbesserten sich dagegen 2021 die Zulassungszahlen. Gemäß VDA stieg der Pkw-Absatz in den großen Pkw-Märkten China und USA um knapp 7% bzw. um 3%. Russland und Brasilien verzeichneten Zuwächse um 4% bzw. 1%. Nach dem starken Einbruch im Vorjahr zeigte Indien einen sehr kräftigen Zuwachs um 27%. Weltweit stiegen 2021 die Pkw-Neuzulassungen gemäß vorläufigen Daten des Fahrzeugherstellers Renault um rund 5%.

## Entwicklung der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

Im Berichtsjahr begrenzten Lieferengpässe von Halbleitern die Erholung der weltweiten Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen < 6 t nach dem Pandemie-bedingten Einbruch im Vorjahr. Nach vorläufigen Zahlen stieg die weltweite Produktion 2021 um rund 3% auf 77,1 Mio Einheiten.

Europäische Automobilwerke waren im Berichtsjahr von den Halbleiterengpässen besonders stark betroffen. Infolgedessen sank das Produktionsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in Europa um 4% gegenüber dem Vorjahr. Auch nordamerikanische Hersteller mussten 2021 mehrere Werke infolge der Lieferengpässe von Halbleitern vorübergehend stilllegen, sodass die Produktion auf dem niedrigen Niveau des Vorjahres stagnierte. In China konnten dagegen die Hersteller nach vorläufigen Daten ihre Produktion um 5% gegenüber dem Vorjahr erhöhen.

## Entwicklung der Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen

Nach dem Pandemie-bedingten Rückgang im Vorjahr stabilisierte sich 2021 nach vorläufigen Daten weltweit die Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen > 6 t und bewegte sich mit einem Rückgang um 1 % nahezu auf Vorjahresniveau.

In Europa und Nordamerika begrenzten dabei die Halbleiterengpässe die Erholung der Lkw-Produktion. Nach vorläufigen Zahlen stieg 2021 dennoch die Produktion in Europa und Nordamerika um 13% bzw. 21% gegenüber den sehr schwachen Vorjahreswerten.

China verzeichnete im ersten Halbjahr 2021 eine hohe Nachfrage nach Nutzfahrzeugen infolge des Inkrafttretens neuer Emissionsvorschriften zur Jahresmitte. Im zweiten Halbjahr sanken dann Nachfrage und Produktion deutlich unter die sehr hohen Vorjahreswerte. Insgesamt blieb 2021 die Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen in China um 20% unter dem Rekordwert des Vorjahres.

## Entwicklung der Ersatzreifenmärkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Nach dem Markteinbruch im Vorjahr im Zuge der Eindämmungsmaßnahmen gegen die COVID-19-Pandemie erholte sich die Reifennachfrage im Jahr 2021. Weltweit stieg der Absatz von Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge < 6 t nach vorläufigen Daten im Berichtsjahr um 11 %.

In Europa wuchs 2021 der Absatz von Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge auf Basis vorläufiger Daten um 11 %, in Nordamerika stieg er um 14 %. In China erhöhte sich der Ersatzreifenabsatz nach vorläufigen Daten um 5 %.

## Entwicklung der Ersatzreifenmärkte für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge

In unseren Kernmärkten Europa und Nordamerika stieg im Jahr 2021 die Nachfrage nach Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge > 6 t nach vorläufigen Daten um 10 % bzw. um 20 % gegenüber dem Vorjahr.

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

	Fahrzeugpro	Fahrzeugproduktion		satzgeschäft
	von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen	von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen	für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge
Europa	-4 %	13%	11%	10%
Nordamerika	0%	21%	14%	20%
China	5 %	-20%	5%	n.a.
Weltweit	3%	-1%	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

Kohlenstoffstahl und Edelstahl sind Vormaterialien vieler von Continental verbauter mechanischer Komponenten wie z.B. Druckgussteile. Stahldraht wird insbesondere in der Reifenproduktion als Stahlcord, aber auch z.B. in Förderbändern oder Zahnriemen zur Erhöhung der Zugfestigkeit eingesetzt. Aluminium wird v.a. für Druckguss-, Stanz- und Biegeteile verwendet, während Kupfer vor allem in Elektromotoren, mechatronischen Bauteilen sowie Leiterplatten zum Einsatz kommt. Die Preise für Kohlenstoffstahl stiegen 2021 im Jahresdurchschnitt auf Eurobasis um über 50 %, teilweise auch um mehr als das Doppelte, wie z.B. für Warmbreitband. Die Preise für Aluminium und Kupfer, die bereits im Vorjahr angezogen waren, erhöhten sich im Berichtsjahr weiter. Der Preis für Aluminium stieg 2021 im Jahresdurchschnitt auf US-Dollar-Basis um rund 44%, während der Preis von Kupfer im Jahresdurchschnitt auf US-Dollar-Basis rund 50% zulegte.

Stahl, Kupfer und Aluminium indexiert auf den 1. Januar 2019

250

200

150

0

2019

2020

2021

Kohlenstoffstahl

Kupfer

Aluminium

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 Silber und Gold werden sowohl von Continental als auch von unseren Zulieferern für die Beschichtung von Bauteilen verwendet. Der Preis für Silber erhöhte sich 2021 im Jahresdurchschnitt auf US-Dollar-Basis um 22% im Vergleich zum Vorjahr. Nach dem Anstieg im Vorjahr blieb dagegen der Preis für Gold mit einer Erhöhung um 2% relativ stabil.

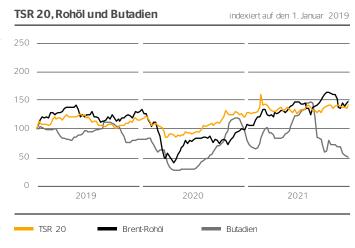
Die wieder anziehende Reifennachfrage bewirkte im Berichtsjahr steigende Preise für Naturkautschuke. Der Preis für Naturkautschuk TSR 20 stieg beispielsweise im Jahresdurchschnitt auf US-Dollar-Basis um 27% im Vergleich zum Vorjahreswert.

Rohöl ist der wichtigste Ausgangsgrundstoff für Synthesekautschukvormaterialien wie Butadien und Styrol, aber auch für Ruß und diverse andere Chemikalien sowie Kunststoffe. Der Preis von Rohöl setzte 2021 seinen steigenden Trend aus dem zweiten Halbjahr des Vorjahres fort. Infolge zunehmender Nachfrage und nur

schrittweise steigender Fördermengen erhöhte sich der Preis für die Rohölsorte Brent auf US-Dollar-Basis im Jahresdurchschnitt um 66% gegenüber dem Vorjahreswert.

Die Verteuerung von Rohöl und eine steigende Nachfrage führten 2021 bei verschiedenen Vormaterialien für Synthesekautschuke zu kräftigen Preissteigerungen, wie z.B. bei Butadien (46%) und Styrol (58%), jeweils im Jahresdurchschnitt auf US-Dollar-Basis.

Diverse Kunststoffgranulate, sogenannte Resins, erhöhten sich 2021 infolge des Rohöl-Preisanstiegs ebenfalls spürbar. Resins werden als technische Thermoplaste von Continental und unseren Zulieferern vor allem für die Herstellung von Gehäuseteilen im Unternehmensbereich Automotive Technologies sowie diversen anderen Kunststoffteilen im Geschäftsfeld ContiTech benötigt. Im Durchschnitt stiegen 2021 die Preise für Resins auf US-Dollar-Basis um rund 50 %



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).

Continental verwendet Natur- und Synthesekautschuke in großer Menge für die Herstellung von Reifen und technischen Gummiprodukten. Außerdem werden in größerem Umfang Ruß als Füllstoff sowie Stahlcord und Nyloncord als Festigkeitsträger eingesetzt. Aufgrund der hohen Volumina und des direkten Bezugs der Rohstoffe hat deren Preisentwicklung einen erheblichen Einfluss auf die Ergebnisentwicklung des Unternehmensbereichs Rubber Technologies, insbesondere des Geschäftsfelds Tires.

Alles in allem führten die aufgezeigten Preisentwicklungen der Rohstoffe trotz eines leicht stärkeren Euros zu erheblichen Kostenbelastungen im Jahr 2021 in allen Unternehmensbereichen, insbesondere bei Rubber Technologies.

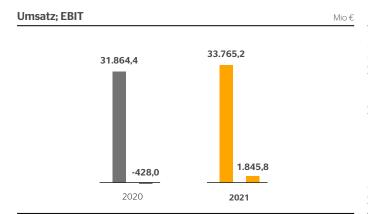
Da zwischen dem Einkauf der Rohstoffe, ihrer Lieferung und ihrem Einsatz in der Herstellung je nach Produkt und Vertragsgestaltung meist mehrere Monate liegen, werden die Steigerungen der Spotpreise im zweiten Halbjahr 2021 voraussichtlich auch zu steigenden Kosten für Rohstoffe im Geschäftsjahr 2022 führen.

**Gearing Ratio** %

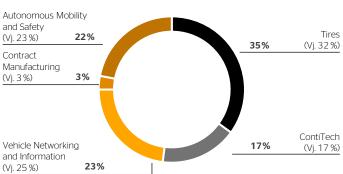
29.8%

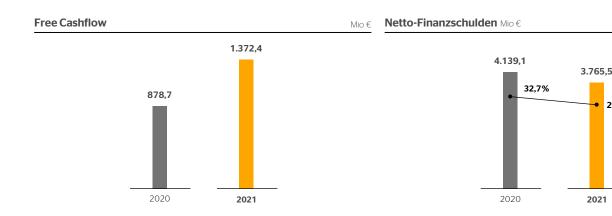
# Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

- ) Umsatzanstieg um 6,0 % auf 33,8 Mrd €
- Organischer Umsatzanstieg um 7,4%
- > Ergebnis pro Aktie bei 7,28€



### Umsatz nach Geschäftsfeldern





Die Abspaltung von Teilen des ehemaligen Geschäftsfelds Powertrain führt zur Anwendung von IFRS 5, Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche. Diese Teile stellen im Wesentlichen die nicht fortgeführten Aktivitäten dar. Unter dem Begriff "Konzern" werden im Folgenden die fortgeführten Aktivitäten verstanden. Der Unternehmensbereich Contract Manufacturing umfasst die fortgeführten Aktivitäten des ehemaligen Unternehmensbereichs Powertrain Technologies. Soweit nicht anders erläutert, werden in der Berichterstattung zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage folgende Werte dargestellt:

- ) in der Ertragslage für die Berichtsperiode und die Vergleichsperiode die Werte des Konzerns,
- in der Vermögenslage für die Berichtsperiode die Werte des Konzerns und für die Vergleichsperiode die Werte der fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten,
- ) in der Finanzlage für Werte der Kapitalflussrechnung für die Berichtsperiode und die Vergleichsperiode die Werte der fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten, für Bilanzwerte für die Berichtsperiode die Werte des Konzerns und für die Vergleichsperiode die Werte der fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten,
- ) in der Berichterstattung über die Geschäftsfelder für die Berichtsperiode und die Vergleichsperiode die Werte der fortgeführten Aktivitäten.

#### **Ertragslage**

- > Umsatzanstieg um 6,0 %
- ) Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 7,4 %
- Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 37,7 %

Die folgende Tabelle zeigt in der Berichtsperiode und der Vergleichsperiode die Werte der fortgeführten Aktivitäten.

Continental-Konzern in Mio €	2021	2020	$\Delta$ in $\%$
Umsatz	33.765,2	31.864,4	6,0
EBITDA	4.104,2	2.763,5	48,5
in % vom Umsatz	12,2	8,7	
EBIT	1.845,8	-428,0	531,3
in % vom Umsatz	5,5	-1,3	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	2.586,8	2.700,7	-4,2
in % vom Umsatz	7,7	8,5	
Abschreibungen <sup>1</sup>	2.258,4	3.191,5	-29,2
davon Wertminderungen <sup>2</sup>	29,1	800,1	-96,4
Operative Aktiva (zum 31.12.)	18.949,4	17.583,5	7,8
Operative Aktiva (Durchschnitt)	18.416,1	19.565,7	-5,9
Kapitalrendite (ROCE) in %	10,0	-2,2	
Investitionen <sup>3</sup>	1.947,4	1.779,7	9,4
in % vom Umsatz	5,8	5,6	
Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) <sup>4</sup>	190.875	195.896	-2,6
Umsatz bereinigt <sup>5</sup>	33.754,3	31.648,8	6,7
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>6</sup>	1.900,4	1.379,9	37,7
in % des bereinigten Umsatzes	5,6	4,4	

<sup>1</sup> Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

<sup>2</sup> Der Begriff Wertminderung beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen. Darin enthalten sind ebenfalls Aufwendungen aus Ausbuchungen von Markenwerten.
3 Investitionen in Sachanlagen und Software.

<sup>4</sup> Ohne Auszubildende.

<sup>5</sup> Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

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

Die folgende Tabelle zeigt in der Berichtsperiode und der Vergleichsperiode die Werte der fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivtäten.

Fortgeführte und nicht fortgeführte Aktivitäten in Mio €	2021	2020	$\Delta$ in $\%$
Umsatz	38.197,9	37.722,3	1,3
EBITDA	4.574,8	3.033,8	50,8
in % vom Umsatz	12,0	8,0	
EBIT	2.159,8	-718,1	400,8
in % vom Umsatz	5,7	-1,9	
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	1.455,0	-961,9	251,3
Ergebnis pro Aktie in €, unverwässert	7,28	-4,81	251,3
Ergebnis pro Aktie in €, verwässert	7,28	-4,81	251,3
Investitionen <sup>1</sup>	2.152,4	2.232,2	-3,6
in % vom Umsatz	5,6	5,9	
Free Cashflow	1.372,4	878,7	56,2

<sup>1</sup> Investitionen in Sachanlagen und Software.

#### Umsatzanstieg um 6,0 %;

## Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um $7.4\,\%$

Der Konzernumsatz erhöhte sich im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um 1.900,8 Mio.€ bzw. 6,0% auf 33.765,2 Mio.€ (Vj. 31.864,4 Mio.€). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 7,4%. Der Unternehmensbereich Rubber Technologies verzeichnete einen Umsatzanstieg u.a. bedingt durch die negativen Effekte der COVID-19-Pandemie im Vorjahr und die sich daraus ergebende niedrige Vergleichsbasis. Im Unternehmensbereich Automotive Technologies beeinträchtigten Lieferprobleme im Bereich der Halbleiterindustrie insbesondere in der zweiten Jahreshälfte das Umsatzwachstum. Insgesamt lag der Umsatz von Automotive Technologies im Jahr 2021 auf dem Niveau des Vorjahres, bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergab sich ein leichter Anstieg. Der Unternehmensbereich Contract Manufacturing umfasst

die Auftragsfertigung für Vitesco Technologies. Sein Umsatz verringerte sich im Berichtsjahr entsprechend dem zwischen Continental und Vitesco Technologies vertraglich vereinbarten Vorgehen. Die Umsatzentwicklung des Konzerns war durch negative Wechselkurseffekte in Höhe von 247,2 Mio € beeinflusst, während sich Konsolidierungskreisveränderungen kaum auswirkten. Die Umsatzerlöse aus nicht fortgeführten Aktivitäten beliefen sich auf 4.432,7 Mio € (Vj. 5.857,9 Mio €), sodass sich für die fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten insgesamt ein Umsatz in Höhe von 38.197,9 Mio € (Vj. 37.722,3 Mio €) ergab.

## Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um $37,7\,\%$

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Konzerns erhöhte sich im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um 520,5 Mio € bzw. 37,7 % auf 1.900,4 Mio € (Vj. 1,379,9 Mio €) und entspricht 5,6 % (Vj. 4,4 %) des bereinigten Umsatzes.

Die Umsatzanteile nach Regionen im Jahr 2021 stellen sich wie folgt dar:

Umsatz nach Regionen in %	2021	2020
Deutschland	17	18
Europa ohne Deutschland	31	31
Nordamerika	25	25
- Asien-Pazifik	22	22
Übrige Länder	5	4

#### Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 531,3 %

Das operative Konzernergebnis (EBIT) erhöhte sich 2021 im Vergleich zum Vorjahr um 2.273,8 Mio € bzw. 531,3 % auf 1.845,8 Mio € (Vj. -428,0 Mio €). Die Umsatzrendite verbesserte sich auf 5,5 % (Vj. -1,3 %). Dabei erhöhten sich die Herstellungskosten um 1.654,3 Mio € auf 26.024,9 Mio € (Vj. 24.370,6 Mio €), insbesondere aufgrund von gestiegenen Kosten für Rohmaterial, Energie und Logistik. Nähere Informationen dazu finden Sie im Wirtschaftsbericht im Kapitel Entwicklung der Rohstoffmärkte sowie im Prognosebericht.

Das operative Ergebnis (EBIT) aus nicht fortgeführten Aktivitäten belief sich auf 314,0 Mio € (Vj. -290,1 Mio €), sodass sich für die fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten insgesamt ein EBIT in Höhe von 2.159,8 Mio € (Vj. -718,1 Mio €) mit einer Umsatzrendite von 5,7% (Vj. -1,9%) ergab.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) der fortgeführten Aktivitäten des Konzerns um 159,0 Mio € (Vj. 174,5 Mio €).

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 10,0 % (Vj. -2,2 %).

#### Sondereffekte 2021

Für den Konzern ergab sich insgesamt eine Entlastung durch Sondereffekte im Jahr 2021 in Höhe von 122,6 Mio €. Hiervon entfielen 130,1 Mio € auf ContiTech, 26,4 Mio € auf Contract Manufacturing und 67,3 Mio € auf die Holding. Belastungen durch Sondereffekte ergaben sich in Höhe von 87,3 Mio € bei Autonomous Mobility and Safety, 4,0 Mio € bei Vehicle Networking and Information und 9.9 Mio € bei Tires.

Im Zusammenhang mit der Abspaltung von Teilen des ehemaligen Geschäftsfelds Powertrain ergaben sich insgesamt Aufwendungen in Höhe von 86,4 Mio € (Autonomous Mobility and Safety 48,4 Mio €, Vehicle Networking and Information 44,3 Mio €, Holding Ertrag in Höhe von 6,3 Mio €).

Aufgrund der organisatorischen Neuausrichtung des Unternehmensbereichs Automotive Technologies entstanden Aufwendungen in Höhe von insgesamt 3,0 Mio € (Autonomous Mobility and Safety 2,4 Mio €, Vehicle Networking and Information 0,6 Mio €).

Aus Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte entstanden Aufwendungen in Höhe von insgesamt 3,1 Mio € (Vehicle Networking and Information 0,1 Mio €, Tires 3,0 Mio €, ContiTech 0,0 Mio €).

Aus Wertminderungen auf Sachanlagen ergaben sich Aufwendungen in Höhe von insgesamt 25,9 Mio € (Autonomous Mobility and Safety 7,1 Mio €, Vehicle Networking and Information 6,6 Mio €, Tires 1,8 Mio €, Contract Manufacturing 10,4 Mio €). Außerdem entstanden Erträge aus Wertaufholungen auf Sachanlagen in Höhe von insgesamt 9,4 Mio € (Autonomous Mobility and Safety 6,0 Mio €, ContiTech 3,4 Mio €). In diesen Werten sind Wertminderungen und Wertaufholungen, die im Rahmen von Restrukturierungen entstanden sind, nicht enthalten.

Aus Abfindungen entstand ein negativer Sondereffekt in Höhe von insgesamt 112,2 Mio € (Autonomous Mobility and Safety 38,1 Mio €, Vehicle Networking and Information 20,8 Mio €, Tires 24,0 Mio €, ContiTech 18,7 Mio €, Contract Manufacturing 2,0 Mio €, Holding 8,6 Mio €).

Im Geschäftsfeld Autonomous Mobility and Safety entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 4,8 Mio €. Darin sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 0,4 Mio € enthalten. Darüber hinaus resultierten Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 36,5 Mio €.

Im Geschäftsfeld Vehicle Networking and Information ergaben sich Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 10,0 Mio€. Darin sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 4,3 Mio€ enthalten. Darüber hinaus resultierten Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 31,9 Mio€.

Im Geschäftsfeld Tires entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 5,4 Mio €. Darin sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 1,1 Mio € enthalten. Außerdem ergaben sich Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 24,3 Mio €.

Im Geschäftsfeld ContiTech entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 14,6 Mio €. Darin sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 0,3 Mio € enthalten. Darüber hinaus resultierten Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 14,4 Mio €.

Im Geschäftsfeld Contract Manufacturing ergaben sich Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 3,5 Mio€, davon sind 3,4 Mio€ auf Wertminderungen auf Sachanlagen zurückzuführen. Außerdem resultierten Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 43,2 Mio€.

Aus restrukturierungsbezogenen Belastungen entstand ein Aufwand in Höhe von insgesamt 59,5 Mio € (Autonomous Mobility and Safety 29,0 Mio €, Vehicle Networking and Information 19,8 Mio €, ContiTech 9,8 Mio €, Contract Manufacturing 0,9 Mio €).

Aus der Rückabwicklung der OSRAM CONTINENTAL GmbH, München, Deutschland, – eines gemeinsamen Unternehmens mit der OSRAM GmbH, München, Deutschland – ergab sich im Geschäftsfeld Vehicle Networking and Information ein Ertrag in Höhe von 33,5 Mio€ aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert der 50-prozentigen Beteiligung an dem gemeinsamen Unternehmen. Darüber hinaus entstand ein Ertrag aus der Veräußerung eines nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmens in Höhe von 0,3 Mio€.

Im Geschäftsfeld ContiTech ergab sich ein Ertrag aus der Veräußerung von Geschäftsaktivitäten von Special Technologies and Solutions sowie Conveying Solutions in Höhe von 155,4 Mio €.

Die im September 2021 erfolgte Abspaltung von Vitesco Technologies führte zur Umgliederung von Bestandteilen des sonstigen Ergebnisses. Hieraus resultierte ein Ertrag in Höhe von 69,6 Mio€ auf Ebene der Holding.

Außerdem ist im Geschäftsfeld Vehicle Networking and Information ein Ertrag aus der Auflösung der Rückstellung für Kapitalzusagen an die OSRAM CONTINENTAL GmbH, München, Deutschland, in Höhe von 32,5 Mio€ entstanden.

#### Sondereffekte 2020

Für den Konzern ergab sich insgesamt eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2020 in Höhe von 1.636,4 Mio €. Hiervon entfielen 192,5 Mio € auf Autonomous Mobility and Safety, 902,8 Mio € auf Vehicle Networking and Information, 310,8 Mio € auf Tires, 75,2 Mio € auf ContiTech, 149,8 Mio € auf Contract Manufacturing und 5,3 Mio € auf die Holding.

Im Zusammenhang mit der Abspaltung von Teilen des ehemaligen Geschäftsfelds Powertrain ergaben sich Aufwendungen in Höhe von insgesamt 36,6 Mio€ (Autonomous Mobility and Safety 15,3 Mio€, Vehicle Networking and Information 16,3 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 Jahren 2021-2025 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 im Geschäftsfeld Autonomous Mobility and Safety in Höhe von 0,7 Mio €.

Aus Wertminderungen und Wertaufholungen auf Sachanlagen entstand insgesamt ein Aufwand in Höhe von 36,7 Mio € (Autonomous Mobility and Safety 5,4 Mio €, Vehicle Networking and Information 17,9 Mio €, Tires 0,5 Mio €, ContiTech 3,0 Mio €, Contract Manufacturing 9,9 Mio €, Holding 0,0 Mio €). In diesen Werten sind Wertminderungen und Wertaufholungen, die im Rahmen von Restrukturierungen entstanden sind, nicht enthalten.

Aus Abfindungen entstand ein negativer Sondereffekt in Höhe von insgesamt 78,7 Mio € (Autonomous Mobility and Safety 21,3 Mio €, Vehicle Networking and Information 20,0 Mio €, Tires 17,7 Mio €, ContiTech 17,5 Mio €, Contract Manufacturing 1,9 Mio €, Holding 0,3 Mio €).

Im Geschäftsfeld Autonomous Mobility and Safety entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 139,2 Mio €. In diesen Aufwendungen sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 3,4 Mio € enthalten. Daneben resultierten Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 4,4 Mio €.

Im Geschäftsfeld Vehicle Networking and Information ergaben sich Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 229,9 Mio €. In diesen Restrukturierungsaufwendungen sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 0,1 Mio € enthalten.

Im Geschäftsfeld Tires entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 293,9 Mio €. In diesen Aufwendungen sind Wertminderungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 13,0 Mio € enthalten. Darüber hinaus ergab sich ein Ertrag im Zusammenhang mit Restrukturierungen in Höhe von 1,7 Mio €, der vollständig auf eine Wertaufholung auf Sachanlagen zurückzuführen ist.

Im Geschäftsfeld ContiTech ergaben sich Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 43,8 Mio €, davon sind 7,7 Mio € auf Wertminderungen auf Sachanlagen zurückzuführen. Daneben entstanden Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 7,8 Mio €. In diesen Erträgen sind Wertaufholungen auf Sachanlagen in Höhe von 0,1 Mio € enthalten.

Im Geschäftsfeld Contract Manufacturing ergaben sich Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 109,2 Mio€. Außerdem resultierten Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 8,7 Mio€.

Aus restrukturierungsbezogenen Belastungen entstand ein Aufwand in Höhe von insgesamt 16,1 Mio € (Autonomous Mobility and Safety 10,5 Mio €, Vehicle Networking and Information 3,7 Mio €, Tires 0,2 Mio €, ContiTech 1,7 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 Contract Manufacturing ein Aufwand in Höhe von 37,5 Mio € aufgrund einer Wertberichtigung des Buchwerts eines assoziierten Unternehmens.

#### Beschaffung

Das Jahr 2021 war geprägt von hoher Nachfrage bei begrenztem Materialangebot und gestiegenen Transportkosten. Im Unternehmensbereich Automotive Technologies führte dies neben langen Lieferzeiten zu Versorgungsengpässen und zu einem deutlich höheren Preisniveau. Die Preise wichtiger Vormaterialien und zahlreicher Rohstoffe für Rubber Technologies stiegen im ersten Halbjahr 2021 und erreichten ihren Höhepunkt in der zweiten Jahreshälfte. Im Jahresdurchschnitt lagen die Rohstoffpreise in den Geschäftsfeldern Tires und ContiTech über dem Vorjahresniveau, was insbesondere auf die starke Nachfrage am Beschaffungsmarkt zurückzuführen ist.

#### Überleitung EBIT zum Konzernergebnis

Mio€	2021	2020	$\Delta$ in %
Autonomous Mobility and Safety	-128,0	-129,5	1,2
Vehicle Networking and Information	-245,8	-1.364,9	82,0
Tires	1.700,6	1.012,3	68,0
ContiTech	514,7	254,1	102,6
Contract Manufacturing	130,4	-94,0	238,7
Sonstiges/Holding/Konsolidierung	-126,1	-106,0	-19,0
EBIT	1.845,8	-428,0	531,3
Finanzergebnis	-136,3	-187,9	27,5
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten vor Ertragsteuern	1.709,5	-615,9	377,6
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-359,5	50,3	-814,7
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten nach Ertragsteuern	1.350,0	-565,6	338,7
Ergebnis aus nicht fortgeführten Aktivitäten nach Ertragsteuern	156,9	-353,2	144,4
Konzernergebnis	1.506,9	-918,8	264,0
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	-51,9	-43,1	-20,4
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	1.455,0	-961,9	251,3
Ergebnis pro Aktie in € bezogen auf			
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten den Anteilseignern zuzurechnen, unverwässert	6,49	-3,02	314,9
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen, unverwässert	7,28	-4,81	251,3
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten den Anteilseignern zuzurechnen, verwässert	6,49	-3,02	314,9
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen, verwässert	7,28	-4,81	251,3

#### Überleitung Umsatz zum Umsatz bereinigt sowie EBITDA zum bereinigten operativen Ergebnis (EBIT bereinigt) 2021

Mio€	Autonomous Mobility and Safety	Vehicle Networking and Information	Tires	ContiTech	Contract Manufacturing	Sonstiges/ Holding/ Konsolidierung	Konzern
Umsatz	7.496,7	7.957,6	11.807,6	5.912,6	889,6	-298,9	33.765,2
Konsolidierungskreisveränderungen <sup>1</sup>	_	-10,8	-0,1	-	_	_	-10,9
Umsatz bereinigt	7.496,7	7.946,8	11.807,5	5.912,6	889,6	-298,9	33.754,3
EBITDA	395,2	272,9	2.525,9	833,7	194,2	-117,7	4.104,2
Abschreibungen <sup>2</sup>	-523,2	-518,7	-825,3	-319,0	-63,8	-8,4	-2.258,4
EBIT	-128,0	-245,8	1.700,6	514,7	130,4	-126,1	1.845,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA)	1,9	66,2	18,7	72,2	_	_	159,0
Konsolidierungskreisveränderungen <sup>1</sup>	_	18,1	0,1	_	-	_	18,2
Sondereffekte							
Wertminderungen auf Goodwill	_	-	_	_	_	_	_
Wertminderungen <sup>3</sup>	1,1	6,7	4,8	-3,4	10,4	0,0	19,6
Restrukturierungen <sup>4</sup>	-31,7	-21,9	-18,9	0,2	-39,7	_	-112,0
Restrukturierungsbezogene Belastungen	29,0	19,8	_	9,8	0,9	_	59,5
Abfindungen	38,1	20,8	24,0	18,7	2,0	8,6	112,2
Veräußerungsgewinne und -verluste aus Abgängen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen	_	-33,8	_	-155,4	_	-69,6	-258,8
Sonstiges <sup>5</sup>	50,8	12,4	_	-	_	-6,3	56,9
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)	-38,8	-157,5	1.729,3	456,8	104,0	-193,4	1.900,4

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

<sup>2</sup> Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Hierin sind auch restrukturierungsbedingte Wertminderungen in Höhe von insgesamt 9,5 Mio € (Autonomous Mobility and Safety 0,4 Mio €; Vehicle Networking and Information 4,3 Mio €; Tires 1,1 Mio €; ContiTech 0,3 Mio €; Contract Manufacturing 3,4 Mio €) enthalten.
5 Unter Sonstiges werden im Wesentlichen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von Teilen des ehemaligen Geschäftsfelds Powertrain in Höhe von 86,4 Mio €

<sup>5</sup> Unter Sonstiges werden im Wesentlichen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von Teilen des ehemaligen Geschäftsfelds Powertrain in Höhe von 86,4 Mio € erfasst. Darüber hinaus führte die Rückabwicklung der OSRAM CONTINENTAL GmbH, München, Deutschland, zu einem Ertrag in Höhe von 32,5 Mio € aus der Auflösung einer nicht in Anspruch genommenen Rückstellung für Kapitalzusagen.

#### 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	Contract Manufacturing	Sonstiges/ Holding/ Konsolidierung	Konzern
Umsatz	7.559,8	7.942,2	10.158,6	5.578,6	969,9	-344,7	31.864,4
Konsolidierungskreisveränderungen <sup>1</sup>	-14,8	-178,3	_	-22,5	_	_	-215,6
Umsatz bereinigt	7.545,0	7.763,9	10.158,6	5.556,1	969,9	-344,7	31.648,8
EBITDA	412,9	-29,7	1.864,9	628,7	-22,1	-91,2	2.763,5
Abschreibungen <sup>2</sup>	-542,4	-1.335,2	-852,6	-374,6	-71,9	-14,8	-3.191,5
EBIT	-129,5	-1.364,9	1.012,3	254,1	-94,0	-106,0	-428,0
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA)	-	65,5	20,3	88,7	-	_	174,5
Konsolidierungskreisveränderungen <sup>1</sup>	17,6	-18,6	_	-2,0	_	_	-3,0
Sondereffekte							
Wertminderungen auf Goodwill	_	654,6	_	_	_	_	654,6
Wertminderungen <sup>3</sup>	6,1	89,1	0,5	17,5	9,9	0,0	123,1
Restrukturierungen <sup>4</sup>	134,8	229,9	292,2	36,0	100,5	_	793,4
Restrukturierungsbezogene Belastungen	10,5	3,7	0,2	1,7	_	_	16,1
Abfindungen	21,3	20,0	17,7	17,5	1,9	0,3	78,7
Veräußerungsgewinne und -verluste aus Abgängen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen	0,0	-161,5	0,2	2,5	_	_	-158,8
Sonstiges <sup>5</sup>	19,8	67,0	_	_	37,5	5,0	129,3
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)	80,6	-415,2	1.343,4	416,0	55,8	-100,7	1.379,9

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

<sup>2</sup> Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

<sup>3</sup> 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 €.

Geschäftsfeldern Vehicle Networking and Information in Höhe von 71,2 Mio € und ContiTech in Höhe von 14,5 Mio €.

4 Hierin sind auch restrukturierungsbedingte Wertminderungen in Höhe von insgesamt 24,2 Mio € (Autonomous Mobility and Safety 3,4 Mio €; Vehicle Networking and Information 0,1 Mio €; Tires 13,0 Mio €; ContiTech 7,7 Mio €) sowie Wertaufholungen in Höhe von insgesamt 1,8 Mio € (Tires 1,7 Mio €; ContiTech 0,1 Mio €) enthalten.

<sup>5</sup> Unter Sonstiges werden im Wesentlichen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung von Teilen des ehemaligen Geschäftsfelds Powertrain in Höhe von 36,6 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 € aufset

#### Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) verringerten sich gegenüber dem Vorjahr um 113,9 Mio € bzw. 4,2 % auf 2.586,8 Mio € (Vj. 2.700,7 Mio €) und betragen 7,7 % vom Umsatz (Vj. 8,5 %).

Im Unternehmensbereich Automotive 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 des Continental-Konzerns den Zeitraum, in dem ein wirtschaftlicher Nutzen aus den entsprechenden Entwicklungsprojekten wahrscheinlich erzielbar ist. Von den im Jahr 2021 angefallenen Entwicklungskosten, inkl. Entwicklungsleistungen für selbst erstellte Software, erfüllten im Unternehmensbereich Automotive Technologies 31,5 Mio € (Vj. 137,6 Mio €) die Aktivierungsvoraussetzungen.

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

Damit ergibt sich für den Konzern eine Aktivierungsquote in Höhe von 1,2 % (Vj. 4,8 %).

#### Abschreibungen

Die Abschreibungen verringerten sich um 933,1 Mio € auf 2.258,4 Mio € (Vj. 3.191,5 Mio €) und entsprechen 6,7 % vom Umsatz (Vj. 10,0 %). Darin sind im Jahr 2021 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 29,1 Mio € (Vj. 800,1 Mio €) enthalten.

#### Finanzergebnis

Das negative Finanzergebnis verbesserte sich im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um 51,6 Mio€ auf 136,3 Mio€ (Vj. 187,9 Mio€). Dies ist im Wesentlichen auf Zinserträge im Zusammenhang mit Ertragsteuerverbindlichkeiten zurückzuführen.

Die Zinserträge erhöhten sich im Jahr 2021 gegenüber dem Vorjahr um 12,0 Mio€ auf 102,7 Mio€ (Vj. 90,7 Mio€). Auf Zinserträge im Zusammenhang mit Ertragsteuerverbindlichkeiten entfielen 61,8 Mio€ (Vj. 1,6 Mio€). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf einen Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom Juli 2021 zurückzuführen, demzufolge der bislang zugrunde gelegte Zinssatz von 6% p.a. für die Verzinsung von Steuernachforderungen und erstattungen verfassungswidrig ist. Daraufhin erfolgte eine Anpassung der Rückstellungen für mögliche Zinszahlungen auf Ertragsteuerverbindlichkeiten, wobei ab 1. Januar 2019 ein reduzierter Zinssatz von 3 % p.a. unterstellt wurde. Erwartete Erträge aus langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer sowie aus den Pensionsfonds werden seit dem Berichtsjahr saldiert mit den Aufwen-

dungen aus der Aufzinsung der langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer ausgewiesen. Der sich ergebende Netto-Aufwand ist in den Zinsaufwendungen enthalten. Im Vorjahr entfielen auf die erwarteten Erträge aus langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer sowie aus den Pensionsfonds 60,0 Mio €. Hierin waren die Zinserträge auf das Fondsvermögen der Pensionskassen nicht enthalten.

Die Zinsaufwendungen beliefen sich im Jahr 2021 auf insgesamt 180,4 Mio € und lagen damit um 83,8 Mio € unter dem Vorjahresvergleichswert von 264,2 Mio €. Aufwendungen aus der Aufzinsung der langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer werden seit dem Berichtsjahr saldiert mit den erwarteten Erträgen aus langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer sowie aus den Pensionsfonds ausgewiesen. Der sich ergebende Netto-Aufwand in Höhe von 44,0 Mio € ist in den Zinsaufwendungen enthalten. Hierin sind die Zinserträge auf das Fondsvermögen der Pensionskassen und der Aufwand aus der Aufzinsung der Anwartschaftsverpflichtungen der Pensionskassen nicht enthalten. Im Vorjahr resultierte aus der Aufzinsung der langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer ein Zinsaufwand in Höhe von insgesamt 112,3 Mio €. Auch hierin war die Aufzinsung der Anwartschaftsverpflichtungen der Pensionskassen nicht enthalten. Der Zinsaufwand, der im Wesentlichen aus Kreditaufnahmen bei Banken, Kapitalmarkttransaktionen und sonstigen Finanzierungsinstrumenten resultierte, lag mit 136,4 Mio € unter dem Vorjahresniveau von 151,9 Mio €. Hiervon entfielen 25,1 Mio € (Vj. 26,0 Mio €) auf Aufwendungen aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeiten. Die Zinsaufwendungen im Zusammenhang mit Ertragsteuerverbindlichkeiten lagen bei 10,6 Mio € (Vj. 16,1 Mio €).

Aus den von der Continental AG und der Conti-Gummi Finance B.V., Maastricht, Niederlande, begebenen Anleihen resultierten Aufwendungen in Höhe von 50,7 Mio € (Vj. 50,0 Mio €). Die zinsreduzierenden und -erhöhenden Effekte aus den Rückzahlungen und Emissionen von Anleihen im Jahr 2020 gleichen sich weitgehend aus, sodass der Aufwand des Jahres 2021 nahezu auf Vorjahresniveau liegt.

Aus den Effekten aus Währungsumrechnung resultierte im Berichtsjahr ein negativer Ergebnisbeitrag in Höhe von 128,1 Mio€ (Vj. 86,0 Mio €). Gegenläufig entwickelten sich die Effekte aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstige Bewertungseffekte mit einem Ertrag in Höhe von 69,5 Mio € (Vj. 71,6 Mio €). Hiervon entfiel auf die sonstigen Bewertungseffekte ein Ertrag in Höhe von 121,7 Mio € (Vj. 7,0 Mio €). Dieser resultiert insbesondere aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Ausleihungen sowie der Auflösung einer Rückstellung für Kreditzusagen an das ehemals assoziierte Unternehmen OSRAM CONTINENTAL GmbH, München, Deutschland, und zwei ihrer Tochtergesellschaften. Daneben wirkte mit 16,8 Mio € die Ausbuchung der Ausleihungen aufgrund eines Forderungsverzichts. Unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten ergab sich hieraus insgesamt ein Ertrag von 89,4 Mio €. Zusätzliche Erträge in Höhe von 30,9 Mio € (Vj. 4,4 Mio €) resultierten aus Wertänderungen von sonstigen finanziellen Vermögenswerten. Wird die Summe der Effekte aus Währungsumrechnung und aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten

betrachtet, ergab sich im Jahr 2021 eine Ergebnisbelastung in Höhe von 180,3 Mio € (Vj. 21,4 Mio €). Dies resultierte im Wesentlichen aus der Entwicklung des chinesischen Renminbi gegenüber dem Euro.

### Steueraufwand

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beliefen sich im Geschäftsjahr 2021 auf 359,5 Mio € (Vj. Steuerertrag in Höhe von 50,3 Mio €). Die Steuerquote beträgt 21,0 % nach 31,5 % im Vorjahr. Die Steuerquote des Vorjahres ist bereinigt um die permanenten Effekte aus der im Vorjahr vorgenommenen Wertminderung des Goodwill dargestellt.

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 109,5 Mio € (Vj. 121,7 Mio €) belastet, davon 26,9 Mio € (Vj. 25,8 Mio €) für Vorjahre. Zusätzlich wurde die Steuerquote wie im Vorjahr durch nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und nicht anrechenbare ausländische Ouellensteuern belastet.

### Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen

Das den Anteilseignern zuzurechnende Konzernergebnis verbesserte sich im Jahr 2021 um 2.416,9 Mio € auf 1.455,0 Mio € (Vj. -961,9 Mio €). Das unverwässerte Ergebnis pro Aktie lag bei 7,28 € (Vj. -4,81 €). Das unverwässerte Ergebnis pro Aktie aus fortgeführten Aktivitäten beträgt 6,49 € (Vj. -3,02 €). Das unverwässerte Ergebnis pro Aktie entspricht jeweils dem verwässerten Ergebnis pro Aktie.

### Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Gegenüber 2020 sank die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Continental-Konzern um 5.021 auf 190.875 (Vj. 195.896).

Innerhalb des Unternehmensbereichs Automotive Technologies führten gesunkene Produktionsvolumina und Produktivitätssteigerungen insgesamt zu einer Verringerung um 2.311 Personen. Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmensbereichs Rubber Technologies reduzierte sich um 2.150. Dies resultierte im Wesentlichen aus der Anpassung an eine bedarfsgerechte Produktion sowie aus Effizienz- und Strukturprogrammen. Im Unternehmensbereich Contract Manufacturing sank die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter um 598 auf 2.904 (Vj. 3.502).

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach Regionen in %	2021	2020
Deutschland	24	25
Europa ohne Deutschland	34	33
Nordamerika	18	18
Asien-Pazifik	20	19
Übrige Länder	4	5

### **Finanzlage**

- > Free Cashflow bei 1,4 Mrd €
- › Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit bei 1,6 Mrd €
- Netto-Finanzschulden bei 3,8 Mrd €

### Cashflow-Überleitung

Das EBIT der fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten erhöhte sich gegenüber 2020 um 2.877,9 Mio € auf 2.159,8 Mio € (Vj. -718,1 Mio €).

Die Zinszahlungen verringerten sich um 4,0 Mio € auf 165,4 Mio € (Vj. 169,4 Mio €).

Die Auszahlungen für Ertragsteuern reduzierten sich um 134,3 Mio € auf 751,2 Mio € (Vj. 885,5 Mio €).

Der zahlungsmittelwirksame Aufbau des Working Capital führte zu einem Mittelabfluss in Höhe von 445,1 Mio € (Vj. 579,2 Mio €). Dieser resultierte aus der Erhöhung der Vorräte um 1.417,7 Mio € (Vj. Verringerung um 205,6 Mio €). Gegenläufig wirkten der Aufbau der operativen Verbindlichkeiten in Höhe von 941,4 Mio € (Vj. Abbau in Höhe von 925,0 Mio €) und der Abbau der operativen Forderungen in Höhe von 31,2 Mio € (Vj. 140,2 Mio €).

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit erhöhte sich 2021 im Vorjahresvergleich um 240,4 Mio€ auf 2.954,4 Mio€ (Vj. 2.714,0 Mio€) und erreichte 7,7 % vom Umsatz (Vj. 7,2 %).

Aus Investitionstätigkeit resultierte ein Mittelabfluss in Höhe von 1.582,0 Mio € (Vj. 1.835,3 Mio €). Die Investitionen in Sachanlagen und Software, ohne Berücksichtigung von aktivierten Fremdkapitalkosten und aktivierten Nutzungsrechten aus Leasingverhältnissen, verringerten sich von 1.942,4 Mio € um 116,6 Mio € auf 1.825,8 Mio €. Der Saldo aus dem Erwerb und der Veräußerung von Gesellschaften und Geschäftsbereichen führte im Jahr 2021 zu einem Mittelzufluss in Höhe von 218,1 Mio € (Vj. 233,2 Mio €). Dieser Mittelzufluss ist hauptsächlich auf eine Veräußerung im Segment ContiTech sowie der Veräußerung einer als Finanzinvestition gehaltenen Minderheitsbeteiligung zurückzuführen.

Für das Geschäftsjahr 2021 ergab sich ein Free Cashflow in Höhe von 1.372,4 Mio € (Vj. 878,7 Mio €), was einer Erhöhung um 493,7 Mio € gegenüber dem Vorjahr entspricht.

### Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang für Sachanlagen und Software belief sich 2021 auf 2.152,4 Mio € (Vj. 2.232,2 Mio €). Die Investitionsquote lag bei 5,6% (Vj. 5,9%). Dabei erhöhten sich die Investitionen der fortgeführten Aktivitäten um 167,7 Mio € auf 1.947,4 Mio € (Vj. 1.779,7 Mio €), während der Abgang von Vitesco Technologies gegenläufig wirkte. Zur Steigerung in Höhe von 167,7 Mio € haben insbesondere die Geschäftsfelder Tires und Autonomous Mobility and Safety beigetragen. Die Investitionsquote für die fortgeführten Aktivitäten lag bei 5,8% (Vj. 5,6%).

Das Bestellobligo für Sachanlageinvestitionen beträgt 672,7 Mio € (Vj. 569,9 Mio €). Der Investitionsbedarf wird aus dem Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit und den zur Verfügung stehenden flüssigen Mitteln finanziert.

### Finanzierung und Finanzschulden

Die Brutto-Finanzschulden lagen am 31. Dezember 2021 mit 6.260,5 Mio € (Vj. 7.334,4 Mio €) um 1.073,9 Mio € unter dem Vorjahresniveau.

Basierend auf den Quartalsendwerten waren im Jahresdurchschnitt 80,9 % (Vj. 77,4 %) der Brutto-Finanzschulden unter Berücksichtigung von Sicherungsmaßnahmen mit festen Zinssätzen ausgestattet.

Der Buchwert der Anleihen reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr von 3.501,7 Mio € um 194,4 Mio € auf 3.307,3 Mio €. Die einzige Veränderung im Anleihebestand im Berichtsjahr war die Rückzahlung der am 12. April 2021 fälligen 200,0-Mio-€-Anleihe der Continental AG zu einem Kurs von 100,00 %. Die Privatplatzierung war mit einer variablen Verzinsung ausgestattet und hatte eine Laufzeit von eineinhalb Jahren.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten lagen am 31. Dezember 2021 bei 1.199,7 Mio € (Vj. 1.559,8 Mio €) und damit 360,1 Mio € unter dem Vorjahresniveau.

Der im Dezember 2019 vorzeitig erneuerte syndizierte Kredit besteht aus einer revolvierenden Tranche in Höhe von 4.000,0 Mio € mit einer ursprünglichen Laufzeit von fünf Jahren. Die Marge ist auch von der Nachhaltigkeitsleistung im Konzern abhängig. Im November 2021 hat Continental die zweite und auch letzte Option auf Verlängerung der Laufzeit um ein Jahr ausgeübt. Die kreditgebenden Banken haben daraufhin diese Finanzierungszusage bis Dezember 2026 zu unveränderten Konditionen verlängert. Dieser revolvierende Kredit wurde am 31. Dezember 2021 wie auch im Vorjahr nicht genutzt. Der im Mai 2020 abgeschlossene zusätzliche syndizierte Kredit in Höhe von 3.000,0 Mio € mit einer Laufzeit von 364 Tagen lief im Mai 2021 aus und wurde nicht in Anspruch genommen.

Die sonstigen Finanzschulden reduzierten sich zum Jahresende 2021 um 519,4 Mio € auf 1.753,5 Mio € (Vj. 2.272,9 Mio €). Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf eine geringere Nutzung von Commercial-Paper-Programmen sowie geringere Leasingverbindlichkeiten zurückzuführen. Aus der Begebung von Commercial Paper resultierte ein Buchwert in Höhe von 17,1 Mio € (Vj. 263,4 Mio €). Die Leasingverbindlichkeiten sind im Vergleich zum Vorjahr um 268,9 Mio € auf 1.274,1 Mio € (Vj. 1.543,0 Mio €) gesunken. Die Ausnutzung von Forderungsverkaufsprogrammen lag Ende 2021 mit 286,8 Mio € (Vj. 296,0 Mio €) nur leicht unter dem Vorjahresniveau. Im Continental-Konzern wurden zum Jahresende 2021 wie im Vorjahr drei Forderungsverkaufsprogramme mit einem Finanzierungsvolumen in Höhe von insgesamt 400,0 Mio € genutzt.

Die flüssigen Mittel, derivativen Finanzinstrumente und verzinslichen Anlagen reduzierten sich um 700,3 Mio€ auf 2.495,0 Mio€ (Vj. 3.195,3 Mio€).

Die Netto-Finanzschulden verringerten sich gegenüber dem Jahresende 2021 um 373,6 Mio€ auf 3.765,5 Mio€ (Vj. 4.139,1 Mio€). Die Gearing Ratio hat sich mit 29,8 % (Vj. 32,7 %) gegenüber dem Vorjahreswert reduziert.

Zum 31. Dezember 2021 verfügt der Continental-Konzern über ein Liquiditätspolster in Höhe von insgesamt 7.149,4 Mio € (Vj. 10.719,5 Mio €), davon 2.269,1 Mio € (Vj. 2.938,7 Mio €) an flüssigen Mitteln sowie zugesagte, ungenutzte Kreditlinien im Volumen von 4.880,3 Mio € (Vj. 7.780,8 Mio €).

Unter den Beschränkungen, welche die Verfügbarkeit von Kapital beeinträchtigen können, sind auch sämtliche bestehenden Beschränkungen der flüssigen Mittel zu verstehen. Im Continental-Konzern sind die vorab genannten flüssigen Mittel beschränkt hinsichtlich verpfändeter Beträge sowie Guthaben in Ländern mit devisenrechtlichen Beschränkungen oder anderweitig erschwertem Zugang zu Liquidität. Die Beurteilung der flüssigen Mittel hinsichtlich etwaiger Beschränkungen erfolgt zum jeweiligen Stichtag. 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 2021 betragen die unbeschränkt verfügbaren flüssigen Mittel insgesamt 1.998,2 Mio € (Vj. 2.639,8 Mio €).

### Herleitung der Netto-Finanzschulden

Mio€	31.12.2021	31.12.2020
Langfristige Finanzschulden	4.643,2	5.144,4
Kurzfristige Finanzschulden	1.617,3	2.190,0
Langfristige derivative Finanzinstrumente und verzinsliche Anlagen	-113,2	-142,6
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente und verzinsliche Anlagen	-112,7	-114,0
Flüssige Mittel	-2.269,1	-2.938,7
Netto-Finanzschulden	3.765,5	4.139,1

### Herleitung der Veränderung der Netto-Finanzschulden

Mio€	2021	2020
Netto-Finanzschulden der fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten am Anfang der Periode	4.139,1	4.071,7
Mittelzufluss/-abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	2.954,4	2.714,0
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-1.582,0	-1.835,3
Cashflow vor Finanzierungstätigkeit (Free Cashflow)	1.372,4	878,7
Gezahlte Dividende	_	-600,0
Dividenden an Minderheitsgesellschafter und Veränderungen aus Eigenkapitaltransaktionen bei Gesellschaften mit Minderheitsanteilseignern	-29,3	-52,7
Nicht zahlungswirksame Veränderungen	-163,7	-74,5
Sonstiges	-9,2	-172,8
Wechselkurseffekte	44,8	-46,1
Veränderung der Netto-Finanzschulden	1.215,0	-67,4
Abzüglich Netto-Finanzschulden der nicht fortgeführten Aktivitäten zum Zeitpunkt des Abgangs	-841,4	n. a.
Netto-Finanzschulden am Ende der Periode	3.765,5	4.139,1

### Vermögenslage

- > Eigenkapital bei 12,6 Mrd €
- > Eigenkapitalquote bei 35,3 %
- ) Gearing Ratio bei 29,8 %

### **Abspaltung von Vitesco Technologies**

Im Rahmen der Abspaltung von Vitesco Technologies gingen Netto-Vermögenswerte in Höhe von 2.824,8 Mio€ ab. Dadurch wurde die Vermögenslage im Geschäftsjahr 2021 maßgeblich beeinflusst.

#### Bilanzsumme

Die Bilanzsumme verringerte sich zum 31. Dezember 2021 gegenüber dem Vorjahresstichtag um 3.797,2 Mio € auf 35.840,8 Mio € (Vj. 39.638,0 Mio €). Der Goodwill in Höhe von 3.711,8 Mio € hat sich im Vergleich zum Vorjahreswert von 4.361,6 Mio € um 649,8 Mio € reduziert. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 259,2 Mio € auf 1.087,7 Mio € (Vj. 1.346,9 Mio €). Die Sachanlagen sind um 2.349,0 Mio € auf 11.411,6 Mio € gesunken (Vj. 13.760,6 Mio €). Die aktiven latenten Steuern reduzierten sich um 221,9 Mio € auf 2.529,5 Mio € (Vj. 2.751,4 Mio €). Das Vorratsvermögen erhöhte sich um 755,5 Mio € auf 4.993,7 Mio € (Vj. 4.238,2 Mio €) und die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sanken um 263,7 Mio € auf 7.089,5 Mio € (Vj. 7.353,2 Mio €). Die flüssigen Mittel sind mit 2.269,1 Mio € um 669,6 Mio € niedriger als am Vorjahresstichtag (Vj. 2.938,7 Mio €).

### Langfristige Vermögenswerte

Die langfristigen Vermögenswerte verringerten sich im Vergleich zum Vorjahreswert um 3.331,9 Mio € auf 19.786,0 Mio € (Vj. 23.117,9 Mio €). Bezogen auf die einzelnen Bilanzposten ist dies im Wesentlichen bedingt durch den Rückgang der Sachanlagen um 2.349,0 Mio € auf 11.411,6 Mio € (Vj. 13.760,6 Mio €), die Reduzierung des Goodwill um 649,8 Mio € auf 3.711,8 Mio € (Vj. 4.361,6 Mio €) und der sonstigen immateriellen Vermögenswerte um 259,2 Mio € auf 1.087,7 Mio € (Vj. 1.346,9 Mio €).

### Kurzfristige Vermögenswerte

Die kurzfristigen Vermögenswerte verringerten sich um 465,3 Mio € auf 16.054,8 Mio € (Vj. 16.520,1 Mio €). Die Vorräte erhöhten sich im Berichtsjahr um 755,5 Mio € auf 4.993,7 Mio € (Vj. 4.238,2 Mio €), die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen verringerten sich um 263,7 Mio € auf 7.089,5 Mio € (Vj. 7.353,2 Mio €). Die flüssigen Mittel reduzierten sich um 669,6 Mio € auf 2.269,1 Mio € (Vj. 2.938,7 Mio €).

### Eigenkapital

Das Eigenkapital inklusive der Anteile in Fremdbesitz ist mit 12.643,2 Mio € (Vj. 12.639,1 Mio €) um 4,1 Mio € höher als im Vorjahr. Eigenkapitalerhöhend wirkte das den Anteilseignern zuzurechnende Konzernergebnis in Höhe von 1.455,0 Mio €. Die erfolgsneutralen Rücklagen erhöhten sich um 1.629,9 Mio € auf -2.735,5 Mio € (Vj. -4.365,4 Mio €). Die Gearing Ratio veränderte sich von 32,7 % auf 29,8 %. Die Eigenkapitalquote stieg auf 35,3 % (Vj. 31,9 %).

### Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten reduzierten sich um 2.413,7 Mio € auf 10.329,4 Mio € (Vj. 12.743,1 Mio €). Dies ist überwiegend auf die Verringerung der langfristigen Leistungen an Arbeitnehmer um 1.366,9 Mio € auf 4.743,0 Mio € (Vj. 6.109,9 Mio €) zurückzuführen. Darüber hinaus verringerten sich die langfristigen Finanzschulden um 501,2 Mio € auf 4.643,2 Mio € (Vj. 5.144,4 Mio €). Die langfristigen Rückstellungen für sonstige Risiken und Verpflichtungen sind um 454,9 Mio € auf 787,7 Mio € (Vj. 1.242,6 Mio €) gesunken.

### Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten

Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten verringerten sich um 1.387,6 Mio € auf 12.868,2 Mio € (Vj. 14.255,8 Mio €). Reduzierend wirkten insbesondere die kurzfristigen Rückstellungen für sonstige Risiken und Verpflichtungen, die um 594,7 Mio € auf 1.130,7 Mio € (Vj. 1.725,4 Mio €) gesunken sind, sowie die kurzfristigen Finanzschulden, die sich um 572,7 Mio € auf 1.617,3 Mio € verringerten (Vj. 2.190,0 Mio €). Ebenso reduzierten sich die Verbindlichkeiten aus Steuerzahlungen um 117,2 Mio € auf 672,9 Mio € (Vj. 790,1 Mio €).

### **Operative Aktiva**

Die operativen Aktiva der fortgeführten Aktivitäten erhöhten sich zum 31. Dezember 2021 von 17.583,5 Mio€ auf 18.949,4 Mio€. Die operativen Aktiva der fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten des Vorjahres beliefen sich auf 20.471,0 Mio€. Die folgenden Erläuterungen umfassen für das Vorjahr die Werte für die fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten.

Das Working Capital erhöhte sich um 563,6 Mio € auf 6.259,5 Mio € (Vj. 5.695,9 Mio €). Diese Entwicklung ist auf eine Erhöhung der Vorräte um 755,5 Mio € auf 4.993,7 Mio € (Vj. 4.238,2 Mio €) sowie eine Verringerung der operativen Verbindlichkeiten um 67,7 Mio € auf 5.865,4 Mio € (Vj. 5.933,1 Mio €) zurückzuführen. Gegenläufig reduzierten sich die operativen Forderungen um 259,6 Mio € auf 7.131,2 Mio € (Vj. 7.390,8 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 16.922,4 Mio € (Vj. 20.047,0 Mio €) auf und lagen damit um 3.124,6 Mio € unter dem Vorjahreswert. Der Goodwill verringerte sich um 649,8 Mio € auf 3.711,8 Mio € (Vj. 4.361,6 Mio €). Das Sachanlagevermögen reduzierte sich um 2.349,0 Mio € auf 11.411,6 Mio € (Vj. 13.760,6 Mio €). Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 259,2 Mio € auf 1.087,7 Mio € (Vj. 1.346,9 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 159,0 Mio € (Vj. 183,6 Mio €) wirkten sich wertmindernd auf die immateriellen Vermögenswerte aus.

Im Geschäftsfeld Vehicle Networking and Information führte die Vereinbarung mit der OSRAM GmbH, München, Deutschland, über die Rückabwicklung des gemeinsamen Unternehmens OSRAM CONTINENTAL GmbH, München, Deutschland, in Form von fünf Share Deals und drei Asset Deals zu einer Erhöhung der operativen Aktiva um 102,9 Mio€.

Infolge eines Share Deals im Geschäftsfeld Tires stiegen die operativen Aktiva um 12,7 Mio €.

Im Geschäftsfeld ContiTech wurden Geschäftsaktivitäten von Special Technologies and Solutions sowie Conveying Solutions veräußert. Daraus resultiert eine Verminderung der operativen Aktiva um 60,9 Mio €.

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

Wechselkurseffekte erhöhten den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Konzerns um 657,2 Mio € (Vj. vermindernd um 1.069,7 Mio €).

Die durchschnittlichen operativen Aktiva der fortgeführten Aktivitäten verringerten sich gegenüber dem Vorjahr um 1.149,6 Mio € auf 18.416,1 Mio € (Vj. 19.565,7 Mio €). Die durchschnittlichen operativen Aktiva der fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten des Vorjahres beliefen sich auf 22.536,6 Mio €.

### Konzernbilanz

Aktiva in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Goodwill	3.711,8	4.361,6
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.087,7	1.346,9
Sachanlagen	11.411,6	13.760,6
Anteile an nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	305,9	351,3
Langfristige übrige Vermögenswerte	3.269,0	3.297,5
Langfristige Vermögenswerte	19.786,0	23.117,9
Vorräte	4.993,7	4.238,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.089,5	7.353,2
Kurzfristige übrige Vermögenswerte	1.702,5	1.990,0
Flüssige Mittel	2.269,1	2.938,7
Kurzfristige Vermögenswerte	16.054,8	16.520,1
Bilanzsumme	35.840,8	39.638,0

Passiva in Mio €	31.12.2021	31.12.2020
Eigenkapital	12.643,2	12.639,1
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	10.329,4	12.743,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.865,4	5.933,1
Kurzfristige sonstige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	7.002,8	8.322,7
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	12.868,2	14.255,8
Bilanzsumme	35.840,8	39.638,0
Netto-Finanzschulden	3.765,5	4.139,1
Gearing Ratio in %	29,8	32,7

### Überleitung zu operativen Aktiva 2021

Mio€	Autonomous Mobility and Safety	Vehicle Networking and Information	Tires	ContiTech	Contract Manufacturing	Sonstiges/ Holding/ Konsolidierung	Konzern
Summe Aktiva/Bilanzsumme	7.537,1	6.982.4	9.754.6	4.418.8	1.036.5	6.111.4	35.840.8
Flüssige Mittel	_		_	_	_	2.269,1	2.269,1
Kurz- und langfristige derivative Finanzinstrumente, verzinsliche Anlagen	_	_	_	_	_	225,9	225,9
Andere finanzielle Vermögenswerte	16,0	31,6	28,8	5,7	0,4	16,9	99,4
Abzüglich finanzieller Vermögenswerte	16,0	31,6	28,8	5,7	0,4	2.511,9	2.594,4
Abzüglich sonstiger nicht operativer Vermögenswerte	31,5	-16,9	42,6	5,1	0,3	524,5	587,1
Aktive latente Steuern	_	-	_	_	-	2.529,5	2.529,5
Ertragsteuerforderungen	_	-	_	_	-	303,4	303,4
Abzüglich Ertragsteuervermögen	_	_	_	-	_	2.832,9	2.832,9
Segmentvermögen	7.489,6	6.967,7	9.683,2	4.408,0	1.035,8	242,1	29.826,4
Summe Verbindlichkeiten und Rückstellungen	4.404,7	4.254,4	4.098,5	2.025,6	388,5	8.025,9	23.197,6
Kurz- und langfristige Finanzschulden	_	-	_	_	-	6.260,5	6.260,5
Zins- und andere finanzielle Verbindlichkeiten	_	-	_	_	-	26,9	26,9
Abzüglich finanzieller Verbindlichkeiten	_	_	_	-	_	6.287,4	6.287,4
Passive latente Steuern	_	_	_	-	_	101,6	101,6
Ertragsteuerverbindlichkeiten	_	_	_	-	_	672,9	672,9
Abzüglich Ertragsteuerverpflichtungen	_	_	-	-	_	774,5	774,5
Abzüglich sonstiger nicht operativer Verbindlichkeiten	1.493,3	1.176,0	963,5	713,6	106,6	805,7	5.258,7
Segmentschulden	2.911,4	3.078,4	3.135,0	1.312,0	281,9	158,3	10.877,0
Operative Aktiva	4.578,2	3.889,3	6.548,2	3.096,0	753,9	83,8	18.949,4

### Überleitung zu operativen Aktiva 2020 der fortgeführten Aktivitäten

Mio€	Autonomous Mobility and Safety	Vehicle Networking and Information	Tires	ContiTech	Contract Manufacturing	Sonstiges/ Holding/ Konsolidierung	Konzern
Summe Aktiva/Bilanzsumme	7.035,3	6.216,9	8.970,5	4.257,8	529,4	7.131,9	34.141,8
Flüssige Mittel	_	_	_	-	_	2.938,7	2.938,7
Kurz- und langfristige derivative Finanzinstrumente, verzinsliche Anlagen	-	_	_	_	-	256,6	256,6
Andere finanzielle Vermögenswerte	23,7	27,1	13,9	5,6	0,5	23,4	94,2
Abzüglich finanzieller Vermögenswerte	23,7	27,1	13,9	5,6	0,5	3.218,7	3.289,5
Abzüglich sonstiger nicht operativer Vermögenswerte	32,5	4,7	49,9	0,5	6,6	654,6	748,8
Aktive latente Steuern	_	_	_	-	_	2.751,4	2.751,4
Ertragsteuerforderungen	_	_	_	-	_	234,8	234,8
Abzüglich Ertragsteuervermögen	_	_	-	-	_	2.986,2	2.986,2
Segmentvermögen	6.979,1	6.185,1	8.906,7	4.251,7	522,3	272,4	27.117,3
Summe Verbindlichkeiten und Rückstellungen	4.357,8	4.144,9	3.467,7	1.967,1	401,5	9.228,6	23.567,6
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	1.711,4	1.293,8	963,3	768,9	81,1	885,8	5.704,3
Segmentschulden	2.646,4	2.851,1	2.504,4	1.198,2	320,4	13,3	9.533,8
Operative Aktiva	4.332,7	3.334,0	6.402,3	3.053,5	201,9	259,1	17.583,5

## **Automotive Technologies**

Automotive Technologies in Mio €	2021	2020	Δin %
Umsatz	15.357,4	15.435,6	-0,5
EBITDA	666,8	382,3	74,4
in % vom Umsatz	4,3	2,5	
EBIT	-374,6	-1.494,9	74,9
in % vom Umsatz	-2,4	-9,7	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	2.136,6	2.279,8	-6,3
in % vom Umsatz	13,9	14,8	
Abschreibungen <sup>1</sup>	1.041,4	1.877,2	-44,5
davon Wertminderungen <sup>2</sup>	12,5	753,3	-98,3
Operative Aktiva (zum 31.12.)	8.463,8	7.663,9	10,4
Operative Aktiva (Durchschnitt)	8.110,5	8.675,4	-6,5
Kapitalrendite (ROCE) in %	-4,6	-17,2	
Investitionen <sup>3</sup>	1.046,2	960,0	9,0
in % vom Umsatz	6,8	6,2	
Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) <sup>4</sup>	89.350	91.661	-2,5
Umsatz bereinigt <sup>5</sup>	15.346,6	15.242,5	0,7
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>6</sup>	-197,1	-335,1	41,2
in % des bereinigten Umsatzes	-1,3	-2,2	

<sup>1</sup> Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

Der Unternehmensbereich Automotive Technologies umfasst zwei Geschäftsfelder:

- Das Geschäftsfeld Autonomous Mobility and Safety (22 % des Konzernumsatzes) entwickelt, produziert und integriert aktive und passive Sicherheitstechnologien und beherrscht die Fahrzeugdynamik.
- Das Geschäftsfeld Vehicle Networking and Information (23 % 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 45 % des Konzernumsatzes.

Wichtige Rohstoffe für Automotive Technologies sind Stahl, Aluminium, Kunststoffe, Kupfer und Edelmetalle. Das Jahr 2021 war geprägt von hoher Nachfrage bei begrenztem Materialangebot. Dies führte neben langen Lieferzeiten zu Versorgungsengpässen und zu einem deutlich höheren Preisniveau. Einen Schwerpunkt im Einkauf von Material und Vorprodukten bilden Elektronik und elektromechanische Komponenten. Bedingt durch die COVID-19-Pandemie und die daraus resultierenden Bedarfsschwankungen kam es auch im Jahr 2021 zu Lieferproblemen im Bereich der Halbleiterindustrie, die für einige Komponenten bereits durch gestiegene Bedarfe im Bereich Konsumgüter und IT ausgelastet war. Zusätzliche Lieferschwierigkeiten ergaben sich durch Naturkatastrophen, Produktionsstörungen und neue Pandemie-bedingte Lockdowns in Asien, die zu Ausfällen bei den Chipherstellern führten. Marktbeobachter gehen davon aus, dass erst ab 2023, wenn höhere Kapazitäten bei den Chipherstellern verfügbar sind, eine deutliche Verbesserung eintritt. Gleichzeitig wächst bei Automobilkomponenten der Wertanteil von Elektronik im Fahrzeug durch die Elektrifizierung, das assistierte Fahren und durch steigende Vernetzung.

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

<sup>3</sup> Investitionen in Sachanlagen und Software.

<sup>4</sup> Ohne Auszubildende.

<sup>5</sup> Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

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

### Entwicklung des Geschäftsfelds Autonomous Mobility and Safety

- ) Umsatzrückgang um 0,8 %
- Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 0,3 %
- > Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 148,1 %

#### **Absatz**

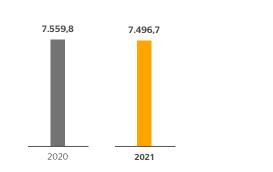
In der Geschäftseinheit Vehicle Dynamics lag das Absatzvolumen von elektronischen Bremssystemen im Jahr 2021 auf dem Vorjahresniveau. Sowohl die Verkaufszahlen von Bremskraftverstärkern in der Geschäftseinheit Hydraulic Brake Systems als auch der Absatz von Bremssätteln mit integrierter elektrischer Parkbremse verringerten sich im Vergleich zum Vorjahr. In der Geschäftseinheit Passive Safety and Sensorics stieg der Absatz von Airbagsteuergeräten im Vergleich zum Vorjahr. Bei den Fahrerassistenzsystemen erhöhten sich die Verkaufszahlen gegenüber dem Vorjahreswert.

### Umsatzrückgang um 0,8 %;

### Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 0,3 %

2021 reduzierte sich der Umsatz des Geschäftsfelds Autonomous Mobility and Safety im Vergleich zum Vorjahr um 0,8 % auf 7.496,7 Mio € (Vj. 7.559,8 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 0,3 %.

**Umsatz** Mio €



## Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um $148,1\,\%$

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Geschäftsfelds Autonomous Mobility and Safety verringerte sich im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um 119,4 Mio € bzw. 148,1 % auf -38,8 Mio € (Vj. 80,6 Mio €) und entspricht -0,5 % (Vj. 1,1 %) des bereinigten Umsatzes.

### Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 1,2 %

Das Geschäftsfeld Autonomous Mobility and Safety verzeichnete 2021 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 1,5 Mio € bzw. 1,2 % auf -128,0 Mio € (Vj. -129,5 Mio €). Die Umsatzrendite lag damit wie im Vorjahr bei -1,7 %.

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

Für das Geschäftsfeld Autonomous Mobility and Safety beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2021 insgesamt 87,3 Mio € (Vj. 192,5 Mio €). Zu weiteren Details verweisen wir auf unsere Erläuterungen zu den Sondereffekten 2021 und 2020 auf Seite 53 ff.

Die Kapitalrendite (ROCE) lag wie im Vorjahr bei -2,8% (Vj. -2,8%).

### **Beschaffung**

Der Beschaffungsmarkt für das Geschäftsfeld Autonomous Mobility and Safety war im Jahr 2021 sehr volatil. Bedingt durch die COVID-19-Pandemie und die daraus resultierenden Bedarfsschwankungen kam es auch im Jahr 2021 zu Lieferproblemen im Bereich der Halbleiterindustrie. Die Rohmaterialmärkte waren geprägt durch Lieferengpässe und überdurchschnittliche Preisaufschläge. Die Lieferzeiten für Stahl, Aluminium und Kupferhalbzeuge haben sich seit Anfang des Jahres von vier auf sechs Monate erhöht. Außerplanmäßige Zusatzmengen aufgrund der stark gestiegenen Nachfrage wurden von den Lieferanten teilweise nur unzureichend bedient und wurden in diesen Fällen auf dem Spotmarkt zugekauft. Die Verfügbarkeitsengpässe haben bei den Preisen für Aluminium zu Höchstständen geführt. Mit der Flutkatastrophe im Juli in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz sind ca. 25 % der Kupferhalbzeugfertigung in Europa ausgefallen und haben die schon vorher enge Versorgung zusätzlich belastet. Neben den Hauptrohstoffen war im Jahr 2021 auch die Verfügbarkeit anderer Rohstoffe eingeschränkt wie z.B. Magnesium, Silizium und Zink. Ab September 2021 setzte in China eine staatlich verordnete Energierationierung aufgrund von Umweltauflagen ein. Metallschmelzen für Magnesium, Silizium und Zink mussten deshalb die Fertigung massiv reduzieren oder einstellen, wodurch es weltweit zu Lieferengpässen und überdurchschnittlichen Preisaufschlägen kam. Der Bedarf an Elektronikkomponenten innerhalb des Geschäftsfelds stieg weiterhin durch das Wachstum der Geschäftseinheit Advanced Driver Assistance Systems an.

### Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 77,3 Mio € bzw. 7,7% auf 1.082,3 Mio € (Vj. 1.005,0 Mio €) und lagen damit bei 14,4% vom Umsatz (Vj. 13,3%).

### Abschreibungen

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2020 um 19,2 Mio€ auf 523,2 Mio€ (Vj. 542,4 Mio€) und betragen 7,0% vom Umsatz (Vj. 7,2%). Darin enthalten sind 2021 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 1,5 Mio€ (Vj. 9,5 Mio€).

### **Operative Aktiva**

Die operativen Aktiva des Geschäftsfelds Autonomous Mobility and Safety erhöhten sich zum 31. Dezember 2021 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 245,5 Mio€ auf 4.578,2 Mio€ (Vj. 4.332,7 Mio€). Die folgenden Erläuterungen für das Vorjahr umfassen die Werte für die fortgeführten Aktivitäten.

Autonomous Mobility and Safety in Mio €	2021	2020	$\Delta$ in $\%$
Umsatz	7.496,7	7.559,8	-0,8
EBITDA	395,2	412,9	-4,3
in % vom Umsatz	5,3	5,5	
EBIT	-128,0	-129,5	1,2
in % vom Umsatz	-1,7	-1,7	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	1.082,3	1.005,0	7,7
in % vom Umsatz	14,4	13,3	
Abschreibungen <sup>1</sup>	523,2	542,4	-3,5
davon Wertminderungen <sup>2</sup>	1,5	9,5	-84,2
Operative Aktiva (zum 31.12.)	4.578,2	4.332,7	5,7
Operative Aktiva (Durchschnitt)	4.501,1	4.580,5	-1,7
Kapitalrendite (ROCE) in %	-2,8	-2,8	
Investitionen <sup>3</sup>	548,7	488,1	12,4
in % vom Umsatz	7,3	6,5	
Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) <sup>4</sup>	44.579	46.110	-3,3
Umsatz bereinigt <sup>5</sup>	7.496,7	7.545,0	-0,6
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>6</sup>	-38,8	80,6	-148,1
in % des bereinigten Umsatzes	-0,5	1,1	

- 1 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.
- 2 Der Begriff Wertminderung beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.
- 3 Investitionen in Sachanlagen und Software.
- 4 Ohne Auszubildende.
- 5 Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.
- 6 Bereinigt um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA), Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

Das Working Capital erhöhte sich um 64,9 Mio € auf 827,0 Mio € (Vj. 762,1 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsaufbau von 328,1 Mio € auf 918,3 Mio € (Vj. 590,2 Mio €). Die operativen Forderungen erhöhten sich zum Stichtag um 25,4 Mio € auf 1.473,0 Mio € (Vj. 1.447,6 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten stiegen um 288,6 Mio € auf 1.564,3 Mio € (Vj. 1.275,7 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 4.898,6 Mio € (Vj. 4.732,1 Mio €) auf und lagen damit um 166,5 Mio € über dem Vorjahreswert. Der Goodwill erhöhte sich um 16,4 Mio € auf 1.926,1 Mio € (Vj. 1.909,7 Mio €). Diese Erhöhung resultierte aus Wechselkurseffekten in Höhe von 16,3 Mio €. Das Sachanlagevermögen stieg im Rahmen von Einkäufen um 92,0 Mio € auf 2.665,9 Mio € (Vj. 2.573,9 Mio €). Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich um 21,0 Mio € auf 139,0 Mio € (Vj. 118,0 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 1,9 Mio € (Vj. —) wirkten sich wertmindernd auf die immateriellen Vermögenswerte aus.

Wechselkurseffekte wirkten sich im Berichtsjahr mit 105,5 Mio€ erhöhend (Vj. vermindernd um 137,4 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 2020 um 79,4 Mio € auf 4.501,1 Mio € (Vj. 4.580,5 Mio €).

### Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang im Geschäftsfeld Autonomous Mobility and Safety erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 60,6 Mio € auf 548,7 Mio € (Vj. 488,1 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 7,3% (Vi. 6.5 %).

Neben den Investitionen an deutschen Standorten wurden die Produktionskapazitäten in Nordamerika und Asien sowie an den europäischen Niedrigkostenstandorten 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.

### Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Geschäftsfelds Autonomous Mobility and Safety verringerte sich um 1.531 Personen auf 44.579 (Vj. 46.110). Dies resultierte im Wesentlichen aus Volumenreduzierungen, Produktivitätssteigerungen und erhöhter Automatisierung sowie Produktionsverlagerungen.

# Entwicklung des Geschäftsfelds Vehicle Networking and Information

- ) Umsatzanstieg um 0,2 %
- Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 2,4 %
- Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 62,1 %

### **Absatz**

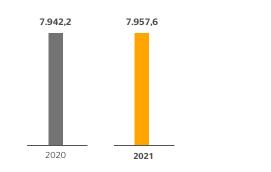
Das Absatzvolumen in der Geschäftseinheit Connected Car Networking lag, bereinigt um Konsolidierungskreiseffekte, im Jahr 2021 leicht über Vorjahresniveau. In der Geschäftseinheit Human Machine Interface bewegten sich die Verkaufszahlen unter dem Vorjahreswert. Der Absatz in der Geschäftseinheit Commercial Vehicles and Services lag über dem Vorjahresniveau, dabei verzeichnete der Bereich Nutzfahrzeuge einen etwas höheren Anstieg als das Ersatzteil- und Aftermarket-Geschäft. Generell verstärkten sich ab dem zweiten Quartal in allen Geschäftseinheiten negative Effekte auf das Absatzvolumen aufgrund der Lieferprobleme im Bereich der Halbleiterindustrie.

### Umsatzanstieg um 0,2 %;

## Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um $2,4\,\%$

2021 erhöhte sich der Umsatz des Geschäftsfelds Vehicle Networking and Information im Vergleich zum Vorjahr um 0,2% auf 7.957,6 Mio € (Vj. 7.942,2 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 2,4%.

**Umsatz** Mio €



## Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 62,1 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Geschäftsfelds Vehicle Networking and Information erhöhte sich im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um 257,7 Mio € bzw. 62,1 % auf -157,5 Mio € (Vj. -415,2 Mio €) und entspricht -2,0 % (Vj. -5,3 %) des bereinigten Umsatzes.

### Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 82,0 %

Das Geschäftsfeld Vehicle Networking and Information verzeichnete 2021 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 1.119,1 Mio € bzw. 82,0% auf -245,8 Mio € (Vj. -1.364,9 Mio €). Die Umsatzrendite erhöhte sich auf -3,1% (Vj. -17,2%).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 66,2 Mio € (Vi. 65,5 Mio €).

Für das Geschäftsfeld Vehicle Networking and Information beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2021 insgesamt 4,0 Mio € (Vj. 902,8 Mio €). Zu weiteren Details verweisen wir auf unsere Erläuterungen zu den Sondereffekten 2021 und 2020 auf Seite 53 ff.

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei -6,8 % (Vj. -33,3 %).

### Beschaffung

Der prozentuale Anteil der Elektronikbauteile und Displays im Geschäftsfeld Vehicle Networking and Information bleibt auf hohem Niveau geschäfts- und ergebnisrelevant. Die hohe Nachfrage im Halbleitermarkt konnte nur unzureichend gedeckt werden. Um Lieferrückstände bei Kunden zu reduzieren, wurden zahlreiche Maßnahmen getroffen, u.a. Feinsteuerung der Produktion zwischen Halbleiterhersteller und Continental, Beschaffung aus alternativen Quellen und Entwicklung alternativer Designs einzelner Produkte. Das bei Vehicle Networking and Information wesentlich verwendete Rohmaterial Kunststoffgranulat ist im Jahr 2021 in den Fokus gerückt. Die Verfügbarkeit von Kunststoffgranulaten wurde zu Beginn des Jahres aufgrund eines Eissturms im Süden der USA massiv eingeschränkt. Dies hatte neben längeren Lieferzeiten auch deutliche Preiserhöhungen zur Folge. Die Materialverfügbarkeit entspannte sich gegen Ende des Jahres, das Preisniveau verblieb allerdings auf einem hohen Level.

### Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) sanken gegenüber dem Vorjahr um 220,5 Mio € bzw. 17,3 % auf 1.054,3 Mio € (Vj. 1.274,8 Mio €) und lagen damit bei 13,2 % vom Umsatz (Vj. 16,1 %).

### Abschreibungen

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2020 um 816,5 Mio€ auf 518,7 Mio€ (Vj. 1.335,2 Mio€) und betragen 6,5% vom Umsatz (Vj. 16,8%). Darin enthalten sind 2021 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 11,0 Mio€ (Vj. 743,8 Mio€).

### **Operative Aktiva**

Die operativen Aktiva des Geschäftsfelds Vehicle Networking and Information erhöhten sich zum 31. Dezember 2021 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 555,3 Mio € auf 3.889,3 Mio € (Vj. 3.334,0 Mio €). Die folgenden Erläuterungen für das Vorjahr umfassen die Werte für die fortgeführten Aktivitäten.

Das Working Capital stieg um 223,7 Mio € auf 1.115,7 Mio € (Vj. 892,0 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem

Vehicle Networking and Information in Mio €	2021	2020	$\Delta$ in %
Umsatz	7.957,6	7.942,2	0,2
EBITDA	272,9	-29,7	1.018,9
in % vom Umsatz	3,4	-0,4	
EBIT	-245,8	-1.364,9	82,0
in % vom Umsatz	-3,1	-17,2	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	1.054,3	1.274,8	-17,3
in % vom Umsatz	13,2	16,1	
Abschreibungen <sup>1</sup>	518,7	1.335,2	-61,2
davon Wertminderungen <sup>2</sup>	11,0	743,8	-98,5
Operative Aktiva (zum 31.12.)	3.889,3	3.334,0	16,7
Operative Aktiva (Durchschnitt)	3.612,6	4.098,1	-11,8
Kapitalrendite (ROCE) in %	-6,8	-33,3	
Investitionen <sup>3</sup>	497,5	471,9	5,4
in % vom Umsatz	6,3	5,9	
Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12) <sup>4</sup>	44.771	45.551	-1,7
Umsatz bereinigt <sup>5</sup>	7.946,8	7.763,9	2,4
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>6</sup>	-157,5	-415,2	62,1
in % des bereinigten Umsatzes	-2,0	-5,3	

- 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.

Bestandsaufbau von 370,3 Mio € auf 1.150,2 Mio € (Vj. 779,9 Mio €). Die operativen Forderungen erhöhten sich zum Stichtag um 91,6 Mio € auf 1.626,7 Mio € (Vj. 1.535,1 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten stiegen um 238,2 Mio € auf 1.661,2 Mio € (Vj. 1.423,0 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 4.028,0 Mio € (Vj. 3.713,7 Mio €) auf und lagen damit um 314,3 Mio € über dem Vorjahreswert. Der Goodwill erhöhte sich um 72,6 Mio € auf 783,2 Mio € (Vj. 710,6 Mio €). Diese Erhöhung resultierte aus Wechselkurseffekten in Höhe von 16,2 Mio € sowie aus Zugängen in Höhe von 56,4 Mio €. Das Sachanlagevermögen lag mit 2.315,3 Mio € um 133,8 Mio € über dem Vorjahresniveau von 2.181,5 Mio €. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 16,1 Mio € auf 617,7 Mio € (Vj. 633,8 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 66,2 Mio € (Vj. 65,5 Mio €) reduzierten den Wert der immateriellen Vermögenswerte.

Im Geschäftsfeld Vehicle Networking and Information führte die Vereinbarung mit der OSRAM GmbH, München, Deutschland, über die Rückabwicklung des gemeinsamen Unternehmens OSRAM CONTINENTAL GmbH, München, Deutschland, in Form von fünf Share Deals und drei Asset Deals zu einer Erhöhung der operativen Aktiva um 102,9 Mio€.

Wechselkurseffekte wirkten sich im Berichtsjahr mit 135,0 Mio € erhöhend (Vj. vermindernd um 157,7 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 2020 um 485,5 Mio € auf 3.612,6 Mio € (Vj. 4.098,1 Mio €).

### Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang im Geschäftsfeld Vehicle Networking and Information erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 25,6 Mio € auf 497,5 Mio € (Vj. 471,9 Mio €). Die Investitionsquote belief sich auf 6,3 % (Vj. 5,9 %).

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 Ausbau der Fertigungskapazitäten für Bedienund Displaylösungen. Darüber hinaus wurde in den Ausbau des Standortes in Novi Sad. Serbien, investiert.

### Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Geschäftsfelds Vehicle Networking and Information verringerte sich um 780 auf 44.771 Personen (Vj. 45.551). Dies resultierte im Wesentlichen aus Volumenreduzierungen und Produktivitätsmaßnahmen.

## **Rubber Technologies**

Rubber Technologies in Mio €	2021	2020	Δin %
Umsatz	17.608.7	15.639.5	12,6
EBITDA	3.359.6	2.493.6	34.7
			34,7
in % vom Umsatz	19,1	15,9	
EBIT	2.215,3	1.266,4	74,9
in % vom Umsatz	12,6	8,1	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	450,3	417,7	7,8
in % vom Umsatz	2,6	2,7	
Abschreibungen <sup>1</sup>	1.144,3	1.227,2	-6,8
davon Wertminderungen <sup>2</sup>	2,8	37,0	-92,4
Operative Aktiva (zum 31.12.)	9.644,2	9.455,8	2,0
Operative Aktiva (Durchschnitt)	9.695,8	10.361,9	-6,4
Kapitalrendite (ROCE) in %	22,8	12,2	
Investitionen <sup>3</sup>	830,4	715,0	16,1
in % vom Umsatz	4,7	4,6	
Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) <sup>4</sup>	98.177	100.327	-2,1
Umsatz bereinigt <sup>5</sup>	17.608,6	15.617,0	12,8
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>6</sup>	2.186,1	1.759,4	24,3
in % des bereinigten Umsatzes	12,4	11,3	

- 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.

Der Unternehmensbereich Rubber Technologies umfasst zwei Geschäftsfelder:

- Das Geschäftsfeld **Tires** (35 % des Konzernumsatzes) steht mit seinem Premiumportfolio im Pkw-, Lkw-, Bus-, Zweirad- und Spezialreifensegment für innovative Lösungen in der Reifentechnologie. Intelligente Produkte und Services rund um den Reifen sowie zur Förderung von Nachhaltigkeit runden das Produktportfolio ab. Für den Fachhandel und das Flottenmanagement bietet Tires digitale Reifenüberwachungs- und -managementsysteme sowie weitere Dienstleistungen an, um Flotten mobil zu halten und deren Effizienz zu erhöhen. Mit ihren Reifen leistet Continental einen wesentlichen Beitrag zu sicherer, effizienter und umweltfreundlicher Mobilität.
- Das Geschäftsfeld ContiTech (17 % des Konzernumsatzes) entwickelt und produziert u.a. werkstoffübergreifende, umweltschonende und intelligente Produkte und Systeme für die Automobilindustrie, den Schienenverkehr, den Bergbau, die Agrarindustrie sowie weitere wichtige Schlüsselindustrien. Geleitet von der Vision "Smart & Sustainable Solutions Beyond Rubber" nutzt ContiTech langjähriges Industrie- und Materialverständnis zur Erschließung neuer Geschäftsmöglichkeiten, indem verschiedene Materialien mit elektronischen Komponenten und individuellen Dienstleistungen kombiniert werden.

Im Berichtsjahr erzielten die insgesamt elf Geschäftseinheiten 52 % des Konzernumsatzes.

Im Jahr 2021 wirkten sich deutlich gestiegene Preise für Rohöl und Naturkautschuk im Unternehmensbereich Rubber Technologies aus. In den Märkten für Chemikalien, Textilien und Stahl stiegen die Preise aufgrund der wachsenden Nachfrage im Vergleich zum niedrigen Vorjahresniveau. Auch der Markt für Butadien, ein Vormaterial für synthetische Kautschuke, entwickelte sich entsprechend. Darüber hinaus hat der deutliche Anstieg der Kosten für Seefrachten, bedingt durch knappe Kapazitäten und anziehende Nachfrage, die Preiserhöhung für Rohstoffe verstärkt. Eine Mehrbelastung resultierte ebenfalls aus den stark gestiegenen Energiepreisen.

### Entwicklung des Geschäftsfelds Tires

- ) Umsatzanstieg um 16,2 %
- Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 17,6 %
- Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 28,7 %

### Absatz

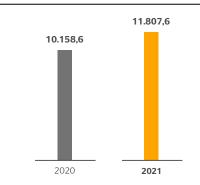
Die Verkaufszahlen lagen bedingt durch die Lieferengpässe bei Halbleitern und die dadurch im Jahr 2021 gegenüber 2020 gesunkene Pkw-Produktion im Kernmarkt Europa im Pkw-Erstausrüstungsgeschäft unter dem Vorjahresvergleichswert. Die Absatzzahlen im Pkw-Reifenersatzgeschäft und im Nutzfahrzeugreifengeschäft lagen deutlich über dem Vorjahresniveau.

### Umsatzanstieg um 16,2%;

## Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 17,6 %

2021 erhöhte sich der Umsatz des Geschäftsfelds Tires im Vergleich zum Vorjahr um 16,2% auf 11.807,6 Mio € (Vj. 10.158,6 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 17,6%.

**Umsatz** Mio



## Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 28,7 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Geschäftsfelds Tires erhöhte sich im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um 385,9 Mio € bzw. 28,7 % auf 1.729,3 Mio € (Vj. 1.343,4 Mio €) und entspricht 14,6 % (Vj. 13,2 %) des bereinigten Umsatzes.

### Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 68,0 %

Das Geschäftsfeld Tires verzeichnete 2021 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 688,3 Mio € bzw. 68,0 % auf 1.700,6 Mio € (Vj. 1.012,3 Mio €). Die Umsatzrendite erhöhte sich auf 14,4 % (Vj. 10,0 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 18,7 Mio€ (Vj. 20,3 Mio€). Für das Geschäftsfeld Tires beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2021 insgesamt 9,9 Mio€ (Vj. 310,8 Mio€). Zu weiteren Details verweisen wir auf unsere Erläuterungen zu den Sondereffekten 2021 und 2020 auf Seite 53 ff.

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 25,7 % (Vj. 14,3 %).

### Beschaffung

Die Preise für alle wichtigen Rohmaterialien stiegen aufgrund der wachsenden Nachfrage im Vergleich zum niedrigen Vorjahresniveau. Insbesondere die Preise von bedeutenden Rohstoffen und Vormaterialien wie Naturkautschuk, Butadien und rohölbasierten Vorprodukten stiegen im Verlauf des Jahres deutlich. Ein spürbarer Anstieg des Preisniveaus war auch in den Märkten für Stahl, Chemikalien und Textilien relevant. Verstärkt wurde die Kostenentwicklung durch stark gestiegene Seefrachtraten und Energiepreise.

### Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 25,8 Mio € bzw. 9,6 % auf 293,8 Mio € (Vj. 268,0 Mio €) und lagen damit bei 2,5 % vom Umsatz (Vj. 2,6 %).

### Abschreibungen

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2020 um 27,3 Mio€ auf 825,3 Mio€ (Vj. 852,6 Mio€) und betragen 7,0% vom Umsatz (Vj. 8,4%). Darin enthalten sind 2021 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 5,9 Mio€ (Vj. 11,8 Mio€).

### **Operative Aktiva**

Die operativen Aktiva des Geschäftsfelds Tires erhöhten sich zum 31. Dezember 2021 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 145,9 Mio€ auf 6.548,2 Mio€ (Vj. 6.402,3 Mio€).

Das Working Capital erhöhte sich um 263,1 Mio€ auf 2.680,7 Mio€ (Vj. 2.417,6 Mio€). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsaufbau von 406,8 Mio€ auf 1.970,0 Mio€ (Vj. 1.563,2 Mio€). Die operativen Forderungen erhöhten sich zum Stichtag um 355,8 Mio€ auf 2.296,6 Mio€ (Vj. 1.940,8 Mio€). Die operativen Verbindlichkeiten stiegen um 499,5 Mio€ auf 1.585,9 Mio€ (Vj. 1.086,4 Mio€).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 5.227,2 Mio € (Vj. 5.236,3 Mio €) auf und lagen damit um 9,1 Mio € unter dem Vorjahreswert. Der Goodwill erhöhte sich um 15,6 Mio € auf 421,3 Mio € (Vj. 405,7 Mio €). Diese Erhöhung resultierte aus Wechselkurseffekten in Höhe von 8,0 Mio € sowie aus Zugängen in Höhe von 7,6 Mio €. Das Sachanlagevermögen verringerte sich um 31,5 Mio € auf 4.576,6 Mio € (Vj. 4.608,1 Mio €). Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 22,2 Mio € auf 62,0 Mio € (Vj. 84,2 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 18,7 Mio € (Vj. 20,3 Mio €) reduzierten den Wert der immateriellen Vermögenswerte.

Infolge eines Share Deals im Geschäftsfeld Tires stiegen die operativen Aktiva um 12,7 Mio €.

Tires in Mio €	2021	2020	$\Delta$ in $\%$
Umsatz	11.807,6	10.158,6	16,2
EBITDA	2.525,9	1.864,9	35,4
in % vom Umsatz	21,4	18,4	
EBIT	1.700,6	1.012,3	68,0
in % vom Umsatz	14,4	10,0	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	293,8	268,0	9,6
in % vom Umsatz	2,5	2,6	
Abschreibungen <sup>1</sup>	825,3	852,6	-3,2
davon Wertminderungen <sup>2</sup>	5,9	11,8	-50,0
Operative Aktiva (zum 31.12.)	6.548,2	6.402,3	2,3
Operative Aktiva (Durchschnitt)	6.625,5	7.080,7	-6,4
Kapitalrendite (ROCE) in %	25,7	14,3	
Investitionen <sup>3</sup>	626,0	535,5	16,9
in % vom Umsatz	5,3	5,3	
Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) <sup>4</sup>	57.217	56.864	0,6
	11.807,5	10.158,6	16,2
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>6</sup>	1.729,3	1.343,4	28,7
in % des bereinigten Umsatzes	14,6	13,2	

- 1 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.
- z Ome Abschreibungen auf Finanzamagen. 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 264,3 Mio € erhöhend (Vj. vermindernd um 458,9 Mio €) auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Geschäftsfelds Tires aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva des Geschäftsfelds Tires verringerten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2020 um 455,2 Mio€ auf 6.625,5 Mio€ (Vj 7.080,7 Mio€).

### Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang im Geschäftsfeld Tires erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 90,5 Mio € auf 626,0 Mio € (Vj. 535,5 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 5,3 % (Vj. 5,3 %).

Es wurden die Fertigungskapazitäten bestehender Werke in Europa, Nordamerika sowie in Asien ausgebaut. Weiterhin wurden Maßnahmen zur Qualitätssicherung und Kostensenkung durchgeführt.

### Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Geschäftsfelds Tires erhöhte sich um 353 auf 57.217 Personen (Vj. 56.864). In den Produktionsgesellschaften führte die Anpassung an eine bedarfsgerechte Produktion zu einem Anstieg der Beschäftigtenzahl.

### Entwicklung des Geschäftsfelds ContiTech

- ) Umsatzanstieg um 6,0 %
- Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 7,2 %
- Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 9,8 %

### Umsatzanstieg um 6,0 %;

### Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 7,2 %

2021 erhöhte sich der Umsatz des Geschäftsfelds ContiTech im Vergleich zum Vorjahr um 6,0% auf 5.912,6 Mio € (Vj. 5.578,6 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 7,2%. Sowohl in der Automobilerstausrüstung als auch im Industrie- und Ersatzgeschäft konnte der Umsatz deutlich gesteigert werden. Während das Vorjahr durch die COVID-19-Pandemie geprägt war, beeinflussten im Jahr 2021 nach ersten starken Umsatzmonaten zunehmend externe Lieferengpässe, insbesondere im Automobilbereich, das Umsatzwachstum.

**Umsatz** Mio €



## Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 9,8 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Geschäftsfelds ContiTech erhöhte sich im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um 40,8 Mio € bzw. 9,8 % auf 456,8 Mio € (Vj. 416,0 Mio €) und entspricht 7,7 % (Vj. 7,5 %) des bereinigten Umsatzes.

### Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 102,6 %

Das Geschäftsfeld ContiTech verzeichnete 2021 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 260,6 Mio € bzw. 102,6% auf 514,7 Mio € (Vj. 254,1 Mio €). Die Umsatzrendite erhöhte sich auf 8,7% (Vj. 4,6%).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 72,2 Mio € (Vj. 88,7 Mio €).

Für das Geschäftsfeld ContiTech beträgt die Entlastung durch Sondereffekte im Jahr 2021 insgesamt 130,1 Mio € (Vj. Belastung in Höhe von 75,2 Mio €). Zu weiteren Details verweisen wir auf unsere Erläuterungen zu den Sondereffekten 2021 und 2020 auf Seite 53 ff

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 16,8% (Vj. 7,7%).

### Beschaffung

Im Zuge der erhöhten Nachfrage auf den Rohstoffmärkten belasteten das Geschäftsfeld ContiTech steigende Preise für zahlreiche Rohmaterialien, wovon insbesondere ölbasierte Rohstoffe betroffen waren. Auch für das Geschäftsfeld ContiTech stellten die stark gestiegenen Preise für Logistik und Energie eine erhebliche Mehrbelastung dar.

### Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 6,8 Mio € bzw. 4,5 % auf 156,5 Mio € (Vj. 149,7 Mio €) und lagen damit bei 2,6 % (Vj. 2,7 %) vom Umsatz.

### Abschreibungen

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2020 um 55,6 Mio  $\in$  auf 319,0 Mio  $\in$  (Vj. 374,6 Mio  $\in$ ) und betragen 5,4% vom Umsatz (Vj. 6,7%). Darin enthalten sind 2021 insgesamt Wertaufholungen in Höhe von 3,1 Mio  $\in$  (Vj. Wertminderungen 25,1 Mio  $\in$ ).

### **Operative Aktiva**

Die operativen Aktiva des Geschäftsfelds ContiTech erhöhten sich zum 31. Dezember 2021 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 42,5 Mio € auf 3.096,0 Mio € (Vj. 3.053,5 Mio €).

Das Working Capital erhöhte sich um 102,6 Mio € auf 1.117,1 Mio € (Vj. 1.014,5 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestands-aufbau von 203,3 Mio € auf 881,3 Mio € (Vj. 678,0 Mio €). Die operativen Forderungen erhöhten sich zum Stichtag um 19,7 Mio € auf 1.026,4 Mio € (Vj. 1.006,7 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten stiegen um 120,4 Mio € auf 790,6 Mio € (Vj. 670,2 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 2.341,9 Mio € (Vj. 2.410,6 Mio €) auf und reduzierten sich damit um 68,7 Mio €. Der Goodwill erhöhte sich um 30,9 Mio € auf 581,2 Mio € (Vj. 550,3 Mio €). Die Erhöhung resultierte mit einem Anteil von 31,1 Mio € aus Wechselkurseffekten. Das Sachanlagevermögen lag mit 1.442,0 Mio € um 25,9 Mio € unter dem Vorjahresniveau von 1.467,9 Mio €. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 73,7 Mio € auf 267,9 Mio € (Vj. 341,6 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 72,2 Mio € (Vj. 88,7 Mio €) reduzierten den Wert der immateriellen Vermögenswerte.

Im Geschäftsfeld ContiTech wurden Geschäftsaktivitäten von Special Technologies and Solutions sowie Conveying Solutions veräußert. Daraus resultierte eine Verminderung der operativen Aktiva um 60.9 Mio €.

ContiTech in Mio €	2021	2020	Δin %
Umsatz	5.912,6	5.578,6	6,0
EBITDA	833,7	628,7	32,6
in % vom Umsatz	14,1	11,3	
EBIT	514,7	254,1	102,6
in % vom Umsatz	8,7	4,6	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	156,5	149,7	4,5
in % vom Umsatz	2,6	2,7	
Abschreibungen <sup>1</sup>	319,0	374,6	-14,8
davon Wertminderungen <sup>2</sup>	-3,1	25,1	-112,4
Operative Aktiva (zum 31.12.)	3.096,0	3.053,5	1,4
Operative Aktiva (Durchschnitt)	3.070,3	3.281,2	-6,4
Kapitalrendite (ROCE) in %	16,8	7,7	
Investitionen <sup>3</sup>	204,4	179,6	13,8
in % vom Umsatz	3,5	3,2	
Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) <sup>4</sup>	40.960	43.463	-5,8
Umsatz bereinigt <sup>5</sup>	5.912,6	5.556,1	6,4
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>6</sup>	456,8	416,0	9,8
in % des bereinigten Umsatzes	7,7	7,5	

- 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 146,5 Mio € erhöhend (Vj. vermindernd um 178,8 Mio €) auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Geschäftsfelds ContiTech aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva des Geschäftsfelds ContiTech verringerten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2020 um 210,9 Mio€ auf 3.070,3 Mio€ (Vj. 3.281,2 Mio€).

### Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang im Geschäftsfeld ContiTech erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 24,8 Mio € auf 204,4 Mio € (Vj. 179,6 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 3,5 % (Vj. 3,2 %).

Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf die Ausweitung von Fertigungskapazitäten in selektierten Wachstumsmärkten für die Geschäftseinheiten Mobile Fluid Systems, Power Transmission Group, Advanced Dynamics Solutions, Surface Solutions und Conveying Solutions. Darüber hinaus wurden in allen Geschäftseinheiten Investitionen zur Rationalisierung bestehender Produktionsabläufe durchgeführt.

### Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Geschäftsfelds ContiTech reduzierte sich um 2.503 Personen auf 40.960 (Vj. 43.463). Dies resultierte im Wesentlichen aus der Umsetzung von Effizienz- und Strukturprogrammen.

## **Contract Manufacturing**

Contract Manufacturing in Mic 5	2021	2020	$\Delta$ in $\%$
Contract Manufacturing in Mio €			
Umsatz	889,6	969,9	-8,3
EBITDA	194,2	-22,1	978,7
in % vom Umsatz	21,8	-2,3	
EBIT	130,4	-94,0	238,7
in % vom Umsatz	14,7	-9,7	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	-0,1	3,2	-103,1
in % vom Umsatz	0,0	0,3	
Abschreibungen <sup>1</sup>	63,8	71,9	-11,3
davon Wertminderungen <sup>2</sup>	13,8	9,9	39,4
Operative Aktiva (zum 31.12.)	753,9	201,9	273,4
Operative Aktiva (Durchschnitt)	450,2	326,8	37,8
Kapitalrendite (ROCE) in %	29,0	-28,8	
Investitionen <sup>3</sup>	19,9	32,8	-39,3
in % vom Umsatz	2,2	3,4	
Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) <sup>4</sup>	2.904	3.502	-17,1
Umsatz bereinigt <sup>5</sup>	8,688	969,9	-8,3
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>6</sup>	104,0	55,8	86,4
in % des bereinigten Umsatzes	11,7	5,8	

- 1 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.
- z Ome Abschreibungen auf Finanzamagen. 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.

Mit Wirksamwerden der Abspaltung von Vitesco Technologies wird erstmals der Unternehmensbereich Contract Manufacturing ausgewiesen, der die fortgeführten Aktivitäten des ehemaligen Unternehmensbereichs Powertrain Technologies umfasst. Alle Kennzahlen spiegeln dies für die gesamte Berichtsperiode und entsprechend angepasst auch für die Vergleichsperiode wider.

Der Unternehmensbereich Contract Manufacturing umfasst ein Geschäftsfeld mit einer Geschäftseinheit:

Das Geschäftsfeld Contract Manufacturing bündelt seit September 2021 die Auftragsfertigung von Produkten von Continental-Gesellschaften für Vitesco Technologies. Die Auftragsfertigung ist nicht auf Dauer angelegt. Vielmehr wird die operative Trennung der Produktion in den kommenden Jahren vorangetrieben und das Volumen der Auftragsfertigung reduziert.

Contract Manufacturing erzielte im Berichtsjahr 3 % des Konzern-

# **Entwicklung des Geschäftsfelds Contract Manufacturing**

- ) Umsatzrückgang um 8,3 %
- > Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 8,7 %
- Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 86,4 %

### **Absatz**

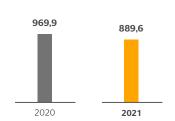
Im Geschäftsfeld Contract Manufacturing sank im Jahr 2021 das Absatzvolumen gegenüber dem Vorjahr. Dies entspricht dem vertraglich vereinbarten Vorgehen zwischen Continental und Vitesco Technologies. Die Entwicklung der Absatzvolumina wurde darüber hinaus durch Lieferengpässe im Halbleiterbereich sowie die COVID-19-Pandemie negativ beeinflusst.

### Umsatzrückgang um 8,3 %;

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

2021 reduzierte sich der Umsatz des Geschäftsfelds Contract Manufacturing im Vergleich zum Vorjahr um 8,3 % auf 889,6 Mio € (Vj. 969,9 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Rückgang um 8,7 %.

**Umsatz** Mio €



## Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um $86.4\,\%$

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Geschäftsfelds Contract Manufacturing erhöhte sich im Jahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr um 48,2 Mio € bzw. 86,4% auf 104,0 Mio € (Vj. 55,8 Mio €). Das entspricht einer Marge von 11,7% (Vj. 5,8%) des bereinigten Umsatzes, die durch konzerninterne Verrechnungen beeinflusst wurde.

### Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 238,7 %

Das Geschäftsfeld Contract Manufacturing verzeichnete 2021 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 224,4 Mio € bzw. 238,7 % auf 130,4 Mio € (Vj. -94,0 Mio €). Die Umsatzrendite erhöhte sich auf 14,7 % (Vj. -9,7 %).

Für das Geschäftsfeld Contract Manufacturing beträgt die Entlastung durch Sondereffekte im Jahr 2021 insgesamt 26,4 Mio € (Vj. Belastung in Höhe von 149,8 Mio €). Zu weiteren Details verweisen wir auf unsere Erläuterungen zu den Sondereffekten 2021 und 2020 auf Seite 53 ff.

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 29,0 % (Vj. -28,8 %).

### Beschaffung

Bei der Beschaffung im Geschäftsfeld Contract Manufacturing zeigt sich hinsichtlich der Rohstoffpreisentwicklung ein uneinheitliches Bild. Bedingt durch die COVID-19-Pandemie und die daraus resultierenden Bedarfsschwankungen kam es bei Elektronik und elektromechanischen Komponenten, wie z.B. Halbleitern, auch im Jahr 2021 zu Lieferproblemen. Die Preise für Industriemetalle (Stahl, Aluminium, Kupfer) stiegen aufgrund zunehmender Nachfrage bei begrenztem Angebot stark an. Bei Edelmetallen zeigte sich eine überwiegend seitwärts gerichtete bzw. leicht fallende Preisentwicklung.

### Abschreibungen

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2020 um 8,1 Mio € auf 63,8 Mio € (Vj. 71,9 Mio €) und betragen 7,2 % vom Umsatz (Vj. 7,4 %). Darin enthalten sind 2021 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 13,8 Mio € (Vj. 9,9 Mio €).

### **Operative Aktiva**

Die operativen Aktiva des Geschäftsfelds Contract Manufacturing erhöhten sich zum 31. Dezember 2021 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 552,0 Mio€ auf 753,9 Mio€ (Vj. 201,9 Mio€).

Das Working Capital erhöhte sich um 695,3 Mio € auf 590,9 Mio € (Vj. -104,4 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsaufbau von 8,4 Mio € auf 73,9 Mio € (Vj. 65,5 Mio €). Die operativen Forderungen erhöhten sich zum Stichtag um 703,7 Mio € auf 704,1 Mio € (Vj. 0,4 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten stiegen um 16,8 Mio € auf 187,1 Mio € (Vj. 170,3 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 237,1 Mio € (Vj. 420,9 Mio €) auf und lagen damit um 183,8 Mio € unter dem Vorjahreswert. Das Sachanlagevermögen lag mit 232,9 Mio € um 166,5 Mio € unter dem Vorjahresniveau von 399,4 Mio €. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte reduzierten sich um 3,4 Mio € auf 1,4 Mio € (Vj. 4,8 Mio €).

Wechselkurseffekte wirkten sich im Berichtsjahr mit 7,4 Mio€ erhöhend (Vj. vermindernd um 12,7 Mio€) auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Geschäftsfelds Contract Manufacturing aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva des Geschäftsfelds Contract Manufacturing erhöhten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2020 um 123,4 Mio € auf 450,2 Mio € (Vj. 326,8 Mio €).

### Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang im Geschäftsfeld Contract Manufacturing reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 12,9 Mio € auf 19,9 Mio € (Vj. 32,8 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 2,2 % (Vj. 3,4 %).

Die Investitionen entfielen hauptsächlich auf Produktionsausrüstungen zur Herstellung spezifischer Produkte und zur Umsetzung neuer Technologien.

### Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Im Vergleich zum Vorjahr sank die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Geschäftsfeld Contract Manufacturing um 598 auf 2.904 Personen (Vj. 3.502).

## 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 verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 5.572,9 Mio € auf 19.036,2 Mio € (Vj. 24.609,1 Mio €). Die Veränderung auf der Aktivseite ist im Wesentlichen auf den Rückgang der Finanzanlagen um 4.678,0 Mio €, der flüssigen Mittel um 490,9 Mio € auf 69,7 Mio € (Vj. 560,6 Mio €) und der Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen um 421,7 Mio € zurückzuführen. Gegenläufig hierzu erhöhten sich die Sachanlagen um 47,5 Mio €.

Das Finanzanlagevermögen verringerte sich gegenüber der Vergleichsperiode um 4.678,0 Mio€ auf 10.994,0 Mio€ (Vj. 15.672,0 Mio€) und bildet nunmehr einen Anteil von 57,8% an der Bilanzsumme (Vj. 63,7%). Der Rückgang resultierte v.a. aus der Abspaltung von Anteilen an verbundenen Unternehmen von Vitesco Technologies in Höhe von insgesamt 4.655,2 Mio€ sowie aus dem Abgang aus dem konzerninternen Verkauf der Shanghai Automotive Brake Systems Co., Ltd., Shanghai, China, in Höhe von 26,4 Mio€.

Das Sachanlagevermögen erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 47,5 Mio€ auf 189,9 Mio€ (Vj. 142,4 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	31.12.2021	31.12.2020
Aktiva in Mio €		
Immaterielle Vermögensgegenstände	11,4	18,4
Sachanlagen	189,9	142,4
Finanzanlagen	10.994,0	15.672,0
Anlagevermögen	11.195,3	15.832,8
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	7.710,2	8.139,1
Flüssige Mittel	69,7	560,6
Umlaufvermögen	7.779,9	8.699,7
Rechnungsabgrenzungsposten	61,0	76,6
Bilanzsumme	19.036,2	24.609,1
Passiva in Mio €		
Ausgegebenes Kapital	512,0	512,0
Kapitalrücklage	4.179,1	4.179,1
Gewinnrücklagen	54,7	54,7
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	1.383,7	5.256,0
Jahresüberschuss	1.207,9	782,9
Eigenkapital	7.337,4	10.784,7
Rückstellungen	958,5	890,8
Verbindlichkeiten	10.740,3	12.933,5
Rechnungsabgrenzungsposten	-	0,1
Bilanzsumme	19.036,2	24.609,1
Gearing Ratio in %	39,8	39,4
Eigenkapitalquote in %	38,5	43,8

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten verringerten sich um 15,6 Mio € auf 61,0 Mio € (Vj. 76,6 Mio €). Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus der Auflösung der in Vorjahren abgegrenzten Aufwendungen für die beiden revolvierenden Kreditlinien in Höhe von insgesamt 7,8 Mio € sowie der abgegrenzten Aufwendungen für die Anleihen in Höhe von insgesamt 2,9 Mio €.

Die Veränderung auf der Passivseite ist v.a. auf den Rückgang des Eigenkapitals um 3.447,3 Mio€, der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen um 1.183,0 Mio€, der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten um 595,0 Mio€ und der Anleihen um 450,0 Mio€ zurückzuführen.

Im Vergleich zum Vorjahr verringerten sich die Anleihen um 450,0 Mio € von 2.407,7 Mio € auf 1.957,7 Mio €. Dies ist zum einen auf die Rückzahlung der am 12. April 2021 fälligen Euro-Anleihe in Höhe von 200,0 Mio € zurückzuführen und zum anderen auf die Rückzahlung kurzfristig laufender Commercial Paper in Höhe von 250,0 Mio €.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten reduzierten sich um 595,0 Mio€ auf 625,6 Mio€ (Vj. 1.220,6 Mio€). Dieser Rückgang ergab sich im Wesentlichen aus der Tilgung kurzfristiger Bankverbindlichkeiten.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind im Vergleich zum Vorjahr um 1.183,0 Mio € auf 8.077,8 Mio € (Vj. 9.260,8 Mio €) gesunken. Die Reduzierung resultierte im Wesentlichen aus der rückläufigen Bereitstellung von Krediten und Tagesgeldern, die der Continental AG von Tochterunternehmen zur Verfügung gestellt wurden.

Die Rückstellungen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 67,7 Mio € auf 958,5 Mio € (Vj. 890,8 Mio €), bedingt durch die Erhöhung der Pensionsrückstellungen um 34,6 Mio € auf 287,5 Mio € (Vj. 252,9 Mio €) sowie der sonstigen Rückstellungen um 103,4 Mio € auf 144,0 Mio € (Vj. 40,6 Mio €). Gegenläufig hierzu verminderten sich die Steuerrückstellungen um 70,3 Mio € auf 527,0 Mio € (Vj. 597,3 Mio €).

Das Eigenkapital reduzierte sich um 3.447,3 Mio € von 10.784,7 Mio € im Vorjahr auf 7.337,4 Mio €. Der Rückgang aufgrund der Abspaltung von Vitesco Technologies in Höhe von 4.655,2 Mio € wurde durch den im Geschäftsjahr 2021 erwirtschafteten Jahresüberschuss in Höhe von 1.207,9 Mio € teilweise ausgeglichen.

Die Eigenkapitalquote hat sich von 43,8% auf 38,5% verringert.

Die Umsatzerlöse des Geschäftsjahres 2021 verringerten sich um 20,2 Mio€ auf 257,4 Mio€ (Vj. 277,6 Mio€), im Wesentlichen bedingt durch die Reduzierung der Umsatzerlöse aus Konzerndienstleistungen.

Das Beteiligungsergebnis erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 634,9 Mio € auf 1.781,0 Mio € (Vj. 1.146,1 Mio €). Wie im Vorjahr setzt sich das Beteiligungsergebnis überwiegend aus den Ergebnisabführungen der Tochterunternehmen zusammen. Die Erträge aus Gewinnabführung in Höhe von 1.613,4 Mio € (Vj. 1.393,8 Mio €) resultierten im Wesentlichen aus der Continental Automotive GmbH, Hannover, in Höhe von 760,9 Mio €, der Formpolster GmbH, Löhne-Gohfeld, in Höhe von 732,7 Mio € sowie aus der Continental Caoutchouc-Export-GmbH, Hannover, in Höhe von 111,9 Mio €. Aufwendungen aus Verlustübernahmen wurden im laufenden Geschäftsjahr nicht verzeichnet.

Das negative Zinsergebnis des Geschäftsjahres 2021 verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 30,9 Mio€ auf 54,4 Mio€ (Vj. 85,3 Mio€). Die darin enthaltenen Zinsaufwendungen erhöhten sich um 9,7 Mio€ auf 115,4 Mio€ (Vj. 105,7 Mio€).

Die Zinserträge erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 40,6 Mio € auf 61,0 Mio € (Vj. 20,4 Mio €). Auf Zinserträge im Zusammenhang mit der Auflösung von Ertragsteuerverbindlichkeiten entfielen 41,5 Mio € (Vj. –). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf einen Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom Juli 2021 zurückzuführen, demzufolge der bislang zugrunde gelegte Zinssatz von 6 % p.a. für die Verzinsung von Steuernachforderungen und -erstattungen verfassungswidrig ist.

Der Steueraufwand in Höhe von 64,3 Mio € (Vj. 74,6 Mio €) resultierte v.a. aus Ertragsteuern für das Geschäftsjahr 2021 sowie aus ausländischer nicht anrechenbarer Quellensteuer für den ertragsteuerlichen Organkreis der Continental AG.

Nach Berücksichtigung der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag weist die Continental AG einen Jahresüberschuss in Höhe von 1.207,9 Mio € (Vj. 782,9 Mio €) aus. Die Eigenkapitalrendite nach Steuern beträgt 16,5 % (Vj. 7,3 %).

Unter Berücksichtigung des Bilanzgewinns aus dem Vorjahr in Höhe von 6.038,9 Mio € und der Abspaltung von Vitesco Technologies in Höhe von 4.655,2 Mio € sowie des daraus resultierenden Gewinnvortrags in Höhe von 1.383,7 Mio € ergibt sich für das Geschäftsjahr 2021 ein Bilanzgewinn in Höhe von 2.591,6 Mio €. Aufsichtsrat und Vorstand werden der Hauptversammlung vorschlagen, die Auszahlung einer Dividende von 2,20 € je dividendenberechtigte Stückaktie zu beschließen. Die Ausschüttungssumme beträgt somit bei 200.005.980 dividendenberechtigten Stückaktien 440.013.156,00 €. Der verbleibende Bilanzgewinn soll auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Für das Geschäftsjahr 2022 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 €	2021	2020
Umsatzerlöse	257,4	277,6
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	-248,2	-267,3
Bruttoergebnis vom Umsatz	9,2	10,3
Allgemeine Verwaltungskosten	-207,3	-176,9
Sonstige betriebliche Erträge	30,2	51,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-296,1	-98,8
Beteiligungsergebnis	1.781,0	1.146,1
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	10,2	11,0
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	-0,6	-0,2
Zinsergebnis	-54,4	-85,3
Ergebnis der Geschäftstätigkeit	1.272,2	857,5
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-64,3	-74,6
Jahresüberschuss	1.207,9	782,9
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	1.383,7	5.256,0
Bilanzgewinn	2.591,6	6.038,9

## Sonstige Angaben Abhängigkeitsbericht

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

Die Continental AG war im Geschäftsjahr 2021 ein von der INA-Holding Schaeffler GmbH & Co. KG, Herzogenaurach, Deutschland, abhängiges Unternehmen i. S. d. § 312 AktG. Der Vorstand der Continental AG hat deshalb gemäß § 312 Abs. 1 AktG einen Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgestellt, der die folgende Schlusserklärung enthält: "Wir erklären, dass die Gesellschaft bei den im Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften und Maßnahmen vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 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 2021 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 ausgegebenen Kapitals

Das ausgegebene Kapital der Gesellschaft beträgt zum Bilanzstichtag 512.015.308,80€ (Vj. 512.015.316,48€). Es ist eingeteilt in 200.005.980 (Vj. 200.005.983) Stückaktien. Das ausgegebene Kapital reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 7,68€ (drei eigene Aktien). Bei den Aktien handelt es sich ausnahmslos um Stammaktien, verschiedene Aktiengattungen sind nicht ausgegeben und in der Satzung nicht vorgesehen. Jede Aktie, mit Ausnahme der eigenen Aktien, ist ab dem Zeitpunkt der Entstehung stimm- und dividendenberechtigt. Jede Stückaktie, außer den eigenen Aktien, gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme (§ 20 Abs. 1 der Satzung). Aktien, die Sonderrechte gewähren, bestehen nicht.

### 2. Beschränkungen von Stimmrechten oder Übertragungsmöglichkeiten

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien der Gesellschaft betreffen, sind dem Vorstand nicht bekannt.

## 3. 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 43) sowie auf den Anhang des Einzelabschlusses der Continental AG, Mitteilungen nach dem Wertpapierhandelsgesetz, verwiesen.

### 4. Inhaber von Aktien mit Sonderrechten

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

## 5. Art der Stimmrechtskontrolle bei Arbeitnehmerbeteiligungen

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

## 6. 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 Stimmengleichheit 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.

### 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.
- 8. 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 revolvierenden Kredit in Höhe von 4,0 Mrd € gibt jedem Kreditgeber das Recht, den Vertrag vorzeitig zu kündigen und Rückzahlung der von ihm gewährten Darlehen zu verlangen, falls eine Person oder gemeinsam handelnde Personen die Kontrolle über die Continental AG erwerben und anschließende Verhandlungen über eine Fortsetzung des Kredits zu keiner Einigung geführt haben. Der Begriff "Kontrolle" ist als das Halten von mehr als 50% der Stimmrechte sowie als Abschluss eines Beherrschungsvertrags im Sinne von § 291 AktG durch die Continental AG als beherrschte Gesellschaft definiert.
- b) Sowohl die von der Continental AG im September 2019 begebenen Anleihen mit einem Nominalbetrag von 500 Mio€ bzw. 600 Mio € und die von der Continental AG im Oktober 2019 begebene Anleihe mit einem Nominalbetrag von 100 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.

### 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 Internet in der Rubrik Unternehmen/Vorstand verfügbar ist.

# Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB ist den Aktionären 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 überschauen und handhaben lassen, akzeptieren wir, wenn die ihnen gegenüberstehenden Chancen eine nachhaltige Wertsteigerung erwarten lassen. Unter Wertsteigerung verstehen wir die im Kapitel Unternehmenssteuerung beschriebene Systematik der Continental Value Contribution (CVC).

# Risiko- und Chancenmanagement und internes Kontrollsystem

Um in einem komplexen Geschäftsumfeld als Unternehmen erfolgreich agieren zu können und dabei die Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung und die Einhaltung der maßgeblichen gesetzlichen und untergesetzlichen Vorschriften zu sichern, hat Continental ein Governance-System geschaffen, das in seiner Gesamtheit alle relevanten Geschäftsprozesse umfasst. Das interne Kontrollsystem, das Risikomanagementsystem sowie das Compliance-Management-System, das ausführlich im Kapitel Compliance (Seite 22) beschrieben ist, sind Bestandteile des Governance-Systems. Dabei umfasst das Risikomanagementsystem auch das Risikofrüherkennungssystem nach § 91 Abs. 2 AktG.

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

Gemäß §§ 289 Abs. 4 und 315 Abs. 4 HGB müssen die wesentlichen Merkmale des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess beschrieben werden. In die Berichterstattung sind alle Teile des Risikomanagementsystems und des internen Kontrollsystems einzubeziehen, die einen wesentlichen Einfluss auf den Jahres- und Konzernabschluss haben können.

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

Die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems (Financial Reporting Internal Control System, Financial Reporting ICS) wird in wesentlichen Bereichen durch quartalsweise durchgeführte Effektivitätstests der berichtenden Einheiten beurteilt. Darüber hinaus prüft die Konzernrevision die Effizienz und Effektivität der Kontrollprozesse sowie die Einhaltung von internen und externen Vorgaben. 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.

Im Berichtsjahr hat Continental zur Erfüllung der erweiterten Anforderungen des überarbeiteten Prüfungsstandards IDW PS 340 n. F. u.a. die Berechnung der Risikotragfähigkeit systematisiert. Diese Neuerungen haben aber zu keinen wesentlichen Änderungen im generellen Ablauf der etablierten Prozesse geführt.

Im Rahmen des GRC-Systems sind alle Komponenten der Risikoberichterstattung sowie der Wirksamkeitsprüfung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems integriert. Die Identifizierung, Bewertung und Berichterstattung von Risiken erfolgen

### Risikoberichterstattung



### **GRC Committee**

- Konsolidiert und überwacht Risiken
- Identifiziert wesentliche Risiken
- Empfiehlt weitere Maßnahmen

### Vorstand

- Verantwortlich für das integrierte GRC
- > Definiert Risikoneigung
- › Überwacht wesentliche Risiken

dabei auf der organisatorischen Ebene, die auch für die Steuerung der identifizierten Risiken verantwortlich ist. Über einen mehrstufi-

gen Bewertungsprozess werden die übergeordneten organisatorischen Einheiten ebenfalls mit eingebunden. Somit umfasst das GRC-System alle Berichtsebenen, von der Gesellschafts- bis hin zur obersten Konzernebene.

Auf Konzernebene ist das GRC Committee unter Vorsitz des für Finanzen, Controlling und IT zuständigen Vorstandsmitglieds u.a. dafür verantwortlich, die für den Konzern wesentlichen Risiken zu identifizieren sowie die Einhaltung und Umsetzung der GRC Policy sicherzustellen. 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 Bewertung der Risiken und ihrer Auswirkungen erfolgt anhand einer durchgehenden Brutto- und Netto-Bewertungsmethodik, wodurch die Auswirkung von risikominimierenden Maßnahmen ersichtlich wird. Dabei werden die Risiken vornehmlich nach quantitativen Kriterien in verschiedenen Kategorien bewertet. Ist eine quantitative Bewertung eines Risikos nicht möglich, so erfolgt die Bewertung qualitativ auf Basis der potenziellen negativen Auswirkungen des Risikoeintritts

Prüfungsausschuss

`

› Überwacht das integrierte GRC

auf die Erreichung der Konzernziele sowie anhand weiterer qualitativer Kriterien, wie z.B. der Auswirkung auf die Reputation von Continental. Eine Verrechnung von Risiken und Chancen erfolgt nicht.

Auf Basis der Eintrittswahrscheinlichkeit und der potenziellen Schadenhöhe im Betrachtungszeitraum werden aus der Gesamtheit aller berichteten Risiken die für den Konzern wesentlichen Einzelrisiken identifiziert. Für die quantifizierten Risiken wird dabei auf den EBIT-Effekt und auf den Free-Cashflow-Effekt abgestellt.

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

Das aggregierte Risikoinventar wird unter Berücksichtigung möglicher Wechselwirkungen der sowohl nach dem Liquidations- als auch nach dem Fortführungsansatz ermittelten Risikotragfähigkeit gegenübergestellt sowie durch eine qualitative Einschätzung des GRC Committees zu nicht quantifizierbaren Risiken ergänzt, um eine Aussage über eine mögliche Bestandsgefährdung abzuleiten.

Bei der Risikobewertung kann das lokale Management auf verschiedene Instrumente zurückgreifen. Dazu zählen vordefinierte Risikokategorien (z.B. Wechselkursrisiken, Produkthaftungsrisiken, rechtliche Risiken) und Bewertungskriterien, zentral entwickelte funktions-

spezifische 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, Abschlusserstellungsprozess, Nachhaltigkeitsberichterstattung) 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, SWOT) identifiziert und bewertet. Kommt es ad hoc 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 Konzernund Unternehmensbereichsebene. Um Beschäftigten 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 diese 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. Zusätzlich bietet Continental eine Ombudsstelle an.

### Risikosteuerung und -überwachung

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 Unternehmensbereich explizit hervorgehoben wird, betreffen die Risiken alle Unternehmensbereiche.

### **Finanzrisiken**

# Continental ist Risiken im Zusammenhang mit ihren Finanzierungsvereinbarungen und dem syndizierten Kredit ausgesetzt.

Continental ist Risiken in Verbindung mit ihren Finanzierungsvereinbarungen ausgesetzt. Risiken ergeben sich aus den Anleihen, die die Continental AG und die Conti-Gummi-Finance B.V., Maastricht, Niederlande, unter dem Rahmen-Emissionsprogramm bege-

ben 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 2021, 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 82 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 revolvierenden Tranche in Höhe von 4,0 Mrd € (Fälligkeit Dezember 2026). Sie wurde zum Ende des Geschäftsjahres 2021 nicht in Anspruch genommen.

### Continental ist Risiken in Verbindung mit Wechselkursveränderungen und Kurssicherungsmaßnahmen ausgesetzt.

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

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

Darüber hinaus ist Continental Wechselkursrisiken in Verbindung mit externen und internen Kreditvereinbarungen ausgesetzt, aus denen Barmittelzuflüsse und -abflüsse entstehen, die in anderen Währungen als der funktionalen Währung der betreffenden Continental-Konzerngesellschaft geführt werden. Diese Wechselkursrisiken werden in der Regel durch geeignete derivative Finanzinstrumente, insbesondere Devisentermingeschäfte, Devisenswaps und kombinierte Zins- und Währungsswaps, abgesichert. Grundsätzlich können alle in Form von derivativen Finanzinstrumenten durchgeführten Sicherungstransaktionen zu Verlusten führen. Zudem berichten einige Konzerngesellschaften ihre Ergebnisse in anderen Währungen als dem Euro, sodass Continental die betreffenden Posten bei der Erstellung des Konzernabschlusses in Euro umrechnen muss (Umrechnungsrisiko). Umrechnungsrisiken werden grundsätzlich nicht abgesichert.

Für die Quantifizierung der möglichen Auswirkungen des transaktionsbezogenen Wechselkursrisikos aus Finanzinstrumenten auf die Ertragslage des Continental-Konzerns 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 getätigt 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 Anlagelimite sowie für derivative Finanzinstrumente Handelslimite. Deren Höhe richtet sich im Wesentlichen an der Bonitätseinschätzung der jeweiligen Bank aus. Die Einhaltung dieser Limite 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 200 Mio € bis 300 Mio €.

### Marktrisiken

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

Die Automobilindustrie – mit Ausnahme des Ersatzgeschäfts – bildet mit einem Anteil von 61 % am Konzernumsatz Continentals bedeutendsten Kundenkreis. Der übrige Umsatz wird in den Ersatzoder Industriemärkten erzielt, v.a. über das Ersatzgeschäft für Pkw- sowie Lkw-Reifen und, in geringerem Umfang, in den nicht zum Kfz-Bereich gehörenden Endmärkten der anderen Unternehmensbereiche

Im Berichtsjahr erholten sich die Automobilmärkte weltweit langsamer als erwartet, bei anhaltend hoher Volatilität und Ungewissheit, insbesondere durch Probleme innerhalb der Lieferketten. Sollte sich eine nachhaltige Belebung weiter verzögern oder diese noch durch einen gesamtwirtschaftlichen Abschwung geschwächt werden, müsste Continental mit weiteren Umsatz- und Ertragseinbußen rechnen.

Im Berichtsjahr wurden ca. 33% des Umsatzes von Continental mit den fünf größten OEM-Kunden (Daimler, Ford, Renault-Nissan-Mitsubishi, Stellantis 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 49% des Gesamtumsatzes 2021 in Europa, 17% allein in Deutschland. Im Vergleich dazu wurden 25% des Gesamtumsatzes 2021 in Nordamerika, 22% in Asien-Pazifik und 4% in anderen Ländern generiert. So könnte z.B. eine Rezession in Europa und insbesondere in Deutschland die Geschäfts- und Ertragslage von Continental stärker beeinträchtigen als die ihrer Wettbewerber. Zudem sind der Automobilund 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 Stagnation der weltweiten Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Jahr 2022 ausgeht, rechnen wir unter Berücksichtigung dadurch notwendiger Maßnahmen 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 beim Continental-Konzern als auch bei seinen Kunden und Zulieferern, besteht das Risiko wesentlicher und anhaltender negativer Auswirkungen auf die Absatz- und Beschaffungsmärkte. 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 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 Automobilindustrie – mit Ausnahme des Ersatzgeschäfts – bildet mit einem Anteil von 61 % am Konzernumsatz Continentals bedeutendsten Kundenkreis. Die weltweite Fahrzeugproduktion und damit auch der Verkauf an OEMs 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) 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 Preisschwankungen bei Rohstoffen und Elektronikbauteilen sowie steigenden Energie- und Logistikkosten ausgesetzt.

Für den Unternehmensbereich Automotive können sich insbesondere aus höheren Preisen für Rohstoffe und Elektronikbauteile Kostensteigerungen ergeben. Die Unternehmensbereiche Tires und ContiTech setzen im Wesentlichen Natur- und Synthesekautschuke sowie ölbasierte Rohstoffe ein. 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. Darüber hinaus können sich erhebliche Steigerungen der Energie- und Logistikkosten ergeben. Sollte es dem Unternehmen nicht möglich sein, die steigenden Kosten auszugleichen oder an die Kunden weiterzugeben, könnten diese Preissteigerungen die Ertragslage von Continental mit 400 Mio € bis 500 Mio € belasten.

## 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 geopolitischen Risiken ausgesetzt.

Am 7. März 2022 hat der Vorstand der Continental AG, aufgrund der aktuellen geopolitischen Entwicklungen, den ursprünglich am 22. Februar 2022 aufgestellten Risiko- und Chancenbericht wie folgt geändert: Aktuelle geopolitische Entwicklungen wie der Krieg in der Ukraine oder Konflikte wie zwischen China und Taiwan sowie die jüngsten Auseinandersetzungen zwischen China und Litauen könnten Auswirkungen auf die Absatz- und Beschaffungsmärkte von Continental haben. Dazu gehören u.a. Sanktionen und andere Risiken in den Lieferketten sowie nicht absehbare Auswirkungen auf die Weltwirtschaft. Continental beobachtet aktuelle Entwicklungen stetig und leitet daraus mögliche Szenarien und erforderliche Maßnahmen ab.

### **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 2021 beliefen sich die Pensionsverpflichtungen auf 7.248,6 Mio €. Diese Verpflichtungen werden v.a. 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 2021 beliefen sich die Netto-Pensionsverpflichtungen von Continental (Anwartschaftsbarwerte abzüglich des Fondsvermögens zum Zeitwert) auf 4.184,3 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 Investmententscheidungen 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 Arbeitnehmer 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 700 Mio€ bis 800 Mio€ zur Folge, der sich nicht durch risikominimierende Maßnahmen reduzieren ließe. Eine Auswirkung auf das EBIT hätte dies jedoch nicht.

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

Für Continental besteht das potenzielle Risiko, dass gewisse Rohund Produktionsmaterialien nicht verfügbar sind. Wenngleich Continental grundsätzlich die Strategie verfolgt, Produktkomponenten von mehreren Anbietern zu beziehen, kommt es vor, dass ein Produkt nur bei einer Bezugsquelle eingekauft wird. Folglich ist Continental bei Tires und ContiTech und auch im Hinblick auf bestimmte von Automotive 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) oder entsprechende Lieferungen von Sanktionen aufgrund geopolitischer Auseinandersetzungen betroffen sein, 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.

## Continental ist dem Risiko von Gewährleistungs- und Produkthaftungsansprüchen ausgesetzt.

In seiner Qualitätsstrategie hat Continental die Rahmenbedingungen für alle qualitätsbezogenen Aktivitäten definiert und schreibt darin der Qualität den höchsten Stellenwert zu. Continental sieht sich jedoch 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 2021 unter Berücksichtigung bereits zurückgestellter Beträge auf 100 Mio€ bis 200 Mio€.

# Für Continental besteht das Risiko, dass sich Produktanläufe aufgrund verzögerter Forschungs- und Entwicklungsprojekte verschieben.

Im Unternehmensbereich Automotive könnten Verzögerungen im Entwicklungsprozess aufgrund stetig steigender Komplexität oder mangelnder Verfügbarkeit qualifizierter Fachkräfte verspätete Produktanläufe zur Folge haben, was zu potenziellen Ansprüchen von Kunden führen kann. Dies kann sich sowohl auf spezifische Projekte für einzelne Kunden als auch auf allgemeine Entwicklungen beziehen, die mehrere Kunden betreffen. Zur Reduzierung möglicher Auswirkungen werden kritische Projekte kontinuierlich und eng überwacht und mit zusätzlichen Ressourcen ausgestattet. Sollten diese Maßnahmen nicht ausreichen, belaufen sich die potenziellen geltend gemachten Ansprüche auf 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 ist Risiken aus Handelsbeschränkungen, Sanktionen und Exportkontrollen ausgesetzt.

Aufgrund der globalen Ausrichtung der wirtschaftlichen Tätigkeit des Continental-Konzerns bestehen Geschäftsrisiken mit Blick auf Embargos, Sanktionen und Exportkontrollen. Als global ausgerichtetes Unternehmen unterhält Continental auch Geschäftsverbindungen zu Kunden und Partnern, die in Ländern ansässig sind, die Exportkontrollbeschränkungen, Embargos, Wirtschaftssanktionen oder anderen Formen von Handelsbeschränkungen unterliegen oder diesen künftig unterworfen werden könnten. Neben dem grundsätzlichen Einfluss, den solche Beschränkungen auf die Geschäftstätigkeit des Continental-Konzerns haben, können Verstöße gegen einschlägige Bestimmungen erhebliche Strafen, administrative Sanktionen, Reputationsschäden sowie Schadenersatzansprüche auslösen. Continental kann auch durch neue Handelsbeschränkungen dazu gezwungen werden, Geschäftstätigkeit in Ländern oder Regionen einzuschränken oder zu beenden.

### 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 Unternehmensbereichs 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, Südafrika (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 3,5 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 4,4 Mio €) sowie 2020 in Kanada in Höhe von insgesamt 0,6 Mio kanadischen 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 a.M., 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. Zwischenzeitlich haben sich Kunden an Continental gewandt und Schadenersatzansprüche behauptet bzw. in einem Fall auch beziffert. Continental hat die Begründetheit dieser Ansprüche zurückgewiesen. Dennoch 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.

Am 3. März 2021 hat die brasilianische Kartellbehörde (Conselho Administrativo de Defesa Econômica, CADE) aufgrund der von der Europäischen Kommission behandelten und zuvor beschriebenen Sachverhalte formell ein Verfahren gegen die Continental Teves AG & Co oHG, Frankfurt a. M., Deutschland, sowie gegen bestimmte frühere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wegen eines angeblich rechtswidrigen Informationsaustauschs von wettbewerblich sensiblen Informationen betreffend hydraulische Bremssysteme eröffnet. Das Verfahren gegen Continental befindet sich immer noch in einem frühen Stadium. Continental kann daher den Ausgang dieses Verfahrens in keiner Weise verlässlich vorhersagen. Sollte Continental hier für einen Verstoß verantwortlich sein, könnte CADE der Gesellschaft eine Geldbuße in Höhe von 0,1 % bis 20 % des Umsatzes der Gesellschaft oder des Continental-Konzerns in Brasilien im Jahr vor der Eröffnung des Verwaltungsverfahrens (2020) auferlegen. Möglich wären auch nicht pekuniäre Strafen. Ferner könnten Kunden, die angeblich vom vorgeworfenen Austausch betroffen

sind, Schadenersatzansprüche geltend machen, sofern in der Tat ein Verstoß gegen brasilianisches Kartellrecht vorliegt.

Die Staatsanwaltschaft Hannover führt ein Ermittlungsverfahren gegen aktuelle und ehemalige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie ehemalige Organmitglieder der Continental AG wegen des Verdachts von Straftaten im Zusammenhang mit der Entwicklung und Lieferung von unzulässigen Abschalteinrichtungen für VW-Dieselmotoren sowie im Zusammenhang mit der späteren Untersuchung dieser Vorgänge durch das Unternehmen und hat im Zuge dieser Ermittlungen mehrfach Standorte der Continental AG und einzelner Gesellschaften des Continental-Konzerns durchsucht. Die Continental AG und einzelne Gesellschaften des Continental-Konzerns sind Nebenbeteiligte des Verfahrens. Die Ermittlungen betreffen Aktivitäten des ehemaligen Geschäftsfelds Powertrain, die im Rahmen der Abspaltung auf die Vitesco Technologies Group AG, Regensburg, Deutschland, und deren Tochtergesellschaften übertragen wurden

Des Weiteren führt die Staatsanwaltschaft Frankfurt a. M. im Zusammenhang mit einem Ordnungswidrigkeitenverfahren zu unzulässigen Abschalteinrichtungen in Dieselmotoren eines internationalen Automobilherstellers, das gegen diesen Automobilhersteller mittlerweile gegen Zahlung einer Geldbuße rechtskräftig abgeschlossen wurde, ein gesondertes Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Continental AG wegen des Verdachts der Verletzung von Aufsichtspflichten. Auch führt die Staatsanwaltschaft Frankfurt a. M. ein gesondertes Ermittlungsverfahren gegen zwei nicht mehr aktiv tätige Mitarbeiter der Continental AG wegen des Verdachts von in diesem Zusammenhang begangenen Straftaten.

Sowohl die staatsanwaltlichen Ermittlungen als auch die interne Untersuchung der verfahrensgegenständlichen Sachverhalte, die mit erheblichen Kosten und erheblichem Aufwand verbunden sind, dauern an. Die Continental AG und die Gesellschaften des Continental-Konzerns kooperieren rückhaltlos mit der Staatsanwaltschaft Hannover und der Staatsanwaltschaft Frankfurt a.M. Es besteht das Risiko, dass aufgrund der genannten Vorwürfe Bußgelder verhängt werden. Die Höhe solcher Bußgelder, die sich aus einem Abschöpfungs- und einem Sanktionsteil zusammensetzen können, ist aus heutiger Sicht ungewiss, könnte jedoch insgesamt erheblich sein. Weiterhin ist das Risiko von Reputationsschäden nicht auszuschließen.

Zur Vorsorge für Risiken und Kosten aus den Verfahren der Staatsanwaltschaft Hannover und der Staatsanwaltschaft Frankfurt a.M. wurde eine Rückstellung in Höhe eines hohen zweistelligen Millionenbetrags gebildet.

Für den Fall, dass Bußgelder oder sonstige Maßnahmen gegen die Continental AG und/oder einzelne Gesellschaften des Continental-Konzerns verhängt würden, die das übertragene Geschäft betreffen, ist die Vitesco Technologies Group AG verpflichtet, die Continental AG und die jeweils betroffenen Gesellschaften des Continental-Konzerns auf Basis und nach Maßgabe vertraglicher Regelungen, insbesondere aus dem im Rahmen der Abspaltung geschlossenen Konzerntrennungsvertrag, von allen etwaigen Kosten und Verbindlichkeiten freizustellen. Dies entspricht der Vereinba-

rung zwischen den Parteien, dass sämtliche Chancen, aber auch Risiken aus dem übertragenen Geschäft auf die Vitesco Technologies Group AG und die Gesellschaften von Vitesco Technologies übergehen sollen. Diese Regelungen sind bei der Bildung der vorstehend beschriebenen Rückstellung unberücksichtigt geblieben. Weitergehende Angaben zu den Verfahren und den damit verbundenen Maßnahmen sowie zu etwaigen Eventualforderungen gegen die Vitesco Technologies Group AG unterbleiben nach IAS 37.92 bzw. DRS 20.154, um die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Angesichts des Umfangs der national und international geführten Ermittlungen gegen Automobilhersteller und -zulieferer sind weitere behördliche und zivilrechtliche Verfahren und Inanspruchnahmen durch Dritte und damit verbundene finanzielle Risiken nicht auszuschließen.

## 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"), v.a. 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 Gerichtsund 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 38.

### 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-, Lizenzaustausch-, 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 Umweltoder 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 notwendig, und Continental geht davon aus, dass dies auch künftig so bleiben wird.

## **Wesentliche Chancen**

Sofern kein Unternehmensbereich explizit hervorgehoben wird, betreffen die Chancen alle Unternehmensbereiche.

## 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 kommt hierbei wegen des hohen Umsatzanteils von Continental in dieser Region (49%) 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 sind dies insbesondere die Kosten für Elektronikbauteile sowie Metalle und Kunststoffe. Die Ertragslage von Tires und ContiTech ist wesentlich von den Kosten für Öl, Natur- und Synthesekautschuke beeinflusst. Sollten sich insbesondere die Preise für Natur- und Synthesekautschuke 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 auf dem sogenannten Level 3 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, Steuergeräten und neuer Software wie dem Driving Planner (siehe Kapitel Forschung und Entwicklung) erhebliche Umsatz- und Ertragschancen ergeben.

## Continental bieten sich Chancen aus Innovationen für den Innenraum des Fahrzeugs.

Zur optimalen Interaktion des Fahrers mit dem Fahrzeug werden im Automobilbau verstärkt neue Produkte im immer wichtiger werdenden Feld "User Experience" eingesetzt. Für das "Nutzererlebnis" der Zukunft hat Continental zahlreiche Innovationen entwickelt, wie gebogene digitale 3D-Displays, ShyTech-Displays (siehe Kapitel Forschung und Entwicklung) oder das lautsprecherlose Soundsystem Ac2ated Sound. Mit einer integrierten Lösung für Innenraumsensorik erhöht Continental zudem den Komfort und die Sicherheit im Fahrzeug. Da intelligente Konzepte für neue Erlebniswelten im Fahrzeuginnenraum für Fahrzeugkäufer immer wichtiger werden und Continental zu den führenden Anbietern gehört, könnten sich aus der steigenden Nachfrage der Fahrzeughersteller 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 Industrieanwendungen umfasst, soll ebenfalls weiterwachsen. 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 v.a. aus dem steigenden Bedarf an digitalen und intelligenten Lösungen im Industriegeschäft. Der Unternehmensbereich 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.

## Aussage zur Gesamtrisikound Gesamtchancensituation

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

Es muss sich noch zeigen, wie lange sich die COVID-19-Pandemie und deren Folgen auf die Automobilindustrie und die gesamtwirtschaftliche Lage auswirken. In der Analyse für das Berichtsjahr haben sich jedoch weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses 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 Risikound Chancensituation, auf die unsere risikobegrenzenden Maßnahmen und unsere Konzernstrategie entsprechend ausgerichtet sind.

## Prognosebericht Künftige Rahmenbedingungen

### Prognose der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung

Die Weltwirtschaft geht schwächer als zuletzt vom Internationalen Währungsfonds (IWF) erwartet in das Jahr 2022. Mit der Verbreitung der neuen Omikron-COVID-19-Variante haben viele Länder wieder Mobilitätseinschränkungen eingeführt. Steigende Energiepreise und Lieferengpässe haben zudem zu einer höheren und breiter angelegten Inflation als erwartet geführt, insbesondere in den USA und vielen Schwellen- und Entwicklungsländern. Der IWF reduzierte in seinem World Economic Outlook Update (WEO Update) von Januar 2022 seine Wachstumsprognose für die Weltwirtschaft gegenüber seiner Erwartung von Oktober 2021 um einen halben Prozentpunkt auf 4,4 % für das Jahr 2022.

In Europa dürften 2022 gemäß IWF die Pandemie-bedingten Mobilitätseinschränkungen und die bestehenden Lieferengpässe das Wachstum der Wirtschaft bremsen. Für den Euroraum schätzt der IWF den Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP) im Jahr 2022 auf 3,9 %; darin enthalten ist ein BIP-Wachstum der deutschen Wirtschaft von 3,8 %. Für das Vereinigte Königreich erwartet er eine Zunahme des BIP um 4,7 %.

Für die USA prognostiziert der IWF für 2022 eine Verlangsamung des BIP-Wachstums auf 4,0 %. Der IWF berücksichtigt dabei geringere Effekte durch die US-amerikanischen Konjunkturprogramme, eine frühere Rücknahme der expansiven geldpolitischen Maßnahmen und anhaltende Angebotsengpässe.

Die japanische Wirtschaft dürfte 2022 aus Sicht des IWF von einer Verbesserung der Auslandsnachfrage und den anhaltenden fiskalpolitischen Maßnahmen der japanischen Regierung profitieren. Für 2022 erwartet er für Japan ein BIP-Wachstum von 3,3 %.

Eine hohe BIP-Wachstumsrate prognostiziert der IWF für das Jahr 2022 weiterhin für Indien mit 9,0 %. Für andere Schwellen- und Entwicklungsländer erwartet der IWF eine verlangsamte Fortsetzung der konjunkturellen Belebung. Für China schätzt er, infolge Pandemie-bedingter Beeinträchtigungen der Wirtschaft im Zusammenhang mit der Null-Toleranz-Politik zur Eindämmung des Coronavirus und der anhaltenden Krise im Immobiliensektor, das BIP-Wachstum 2022 auf 4,8 %. Für Brasilien rechnet der IWF nur mit einem Anstieg des BIP um 0,3 %, da die mehrfache Anhebung der Zinsen durch die brasilianische Zentralbank zur Bekämpfung der Inflation die Binnennachfrage belasten wird.

Die Prognose des IWF steht unter dem Vorbehalt, dass negative gesundheitliche Folgen für die Bevölkerung durch die COVID-19-Pandemie in den meisten Ländern bis Ende 2022 auf ein niedriges Niveau zurückgehen, sofern sich die Impfraten weltweit weiter verbessern und die Pandemie beherrschbar wird. Ferner erwartet der IWF, dass infolge von Störungen in den Lieferketten und der gestiegenen Energiepreise die erhöhte Inflation länger als bislang erwartet anhält. Sie sollte jedoch allmählich zurückgehen, wenn sich Angebot und Nachfrage im Verlauf des Jahres 2022 wieder ausgleichen.

Zudem weist der IWF auf zahlreiche Risiken hin. So könnte das Auftreten neuer COVID-19-Varianten die Pandemie verlängern und zu erneuten wirtschaftlichen Beeinträchtigungen führen. Wenn die führenden Industriestaaten die Leitzinsen zur Bekämpfung der Inflation anheben, könnten Risiken für die Finanzstabilität und die Kapitalströme, die Währungen und die Haushaltspositionen der Schwellen- und Entwicklungsländer entstehen, insbesondere angesichts der in den letzten zwei Jahren erheblich gestiegenen Verschuldung.

# 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 2022 derzeit, dass sich die Fertigung erholt und um 6% bis 9% gegenüber 2021 steigen wird. Diese Einschätzung berücksichtigt die aktuell erwarteten Auswirkungen der Halbleiterknappheit und der anhaltenden COVID-19-Pandemie auf das Produktionsvolumen im Jahr 2022. Aktuell erwarten wir im ersten Halbjahr ein Produktionsvolumen von rund 20 Mio Einheiten pro Quartal, welches sich im zweiten Halbjahr infolge von Kapazitätsausweitungen der Halbleiterzulieferer leicht verbessern dürfte. Aufgrund der niedrigen Lagervolumina in der Lieferkette können sich allerdings neue Ereignisse wie etwa Naturkatastrophen weiterhin schnell auf die Produktion auswirken und wieder zu Beeinträchtigungen führen.

Für Europa prognostizieren wir für 2022 eine kräftige Erholung der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen um 15% bis 18% im Vergleich zum niedrigen Volumen des Vorjahres.

Für Nordamerika rechnen wir derzeit mit einem Fertigungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen von rund 15 Mio Einheiten im Jahr 2022. Der Zuwachs gegenüber dem sehr schwachen Vorjahreswert sollte infolgedessen 14% bis 17% betragen.

Für China erwarten wir für 2022 nach dem Anstieg im Vorjahr nur noch ein geringes Wachstum des Produktionsvolumens von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen zwischen 0% und 2%.

## Prognose der Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen

Die weltweite Produktion von Nutzfahrzeugen > 6 t dürfte 2022 nach unserer Einschätzung den Vorjahreswert leicht unterschreiten. Wir erwarten einen Rückgang zwischen 0% und 3%.

Für die USA und Europa erwarten wir eine weitere Erholung der Fertigung aufgrund hoher Auftragseingänge. Für Nordamerika rechnen wir mit einem Zuwachs der Produktion um 17% bis 20% im Jahr 2022 und für Europa mit einem Anstieg um 5% bis 8%.

Für China erwarten wir 2022 - nach den vorgezogenen Käufen im ersten Halbjahr 2021 - eine sinkende Nachfrage und ein um 15% bis 20% rückläufiges Produktionsvolumen.

## Prognose der Ersatzreifenmärkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Für das Jahr 2022 rechnen wir aktuell weltweit mit einer stagnierenden Nachfrage nach Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge  $< 6\ t.$ 

Für Europa und Nordamerika gehen wir aktuell von Volumina aus, die jeweils auf dem Niveau des Vorjahres liegen werden. Für China rechnen wir mit einer Nachfrage, die den Vorjahreswert um bis zu 2 % übersteigen wird.

## Prognose der Ersatzreifenmärkte für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge

Für 2022 erwarten wir für Europa und Nordamerika derzeit jeweils eine leicht steigende Nachfrage nach Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge in einer Bandbreite von 0% bis 2%.

### Prognose der Veränderungen von Fahrzeugproduktion und Absatz im Reifenersatzgeschäft im Jahr 2022 (gegenüber 2021)

	Fahrzeugpro	oduktion	Absatz im Reifenersatzgeschäft		
	von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen	von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen	für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge	
Europa	15% bis 18%	5% bis 8%	-1% bis 1%	0% bis 2%	
Nordamerika	14% bis 17%	17 % bis 20 %	-1 % bis 1 %	0% bis 2%	
China	0 % bis 2 %	-15 % bis -20 %	0 % bis 2 %	n. a.	
Weltweit	6 % bis 9 %	-3 % bis 0 %	-1 % bis 1 %	n. a.	

Quelle: eigene Schätzungen.

## Ausblick des Continental-Konzerns

### Prognoseverfahren

Continental prognostiziert jährlich die Werte für die wichtigsten Steuerungsgrößen des Konzerns für das neue Geschäftsjahr. Dazu zählen der Umsatz und die bereinigte EBIT-Marge für den Konzern sowie für die Unternehmensbereiche Automotive Technologies, Rubber Technologies und Contract Manufacturing bzw. seit 2022 für die Unternehmensbereiche Automotive, Tires, ContiTech und Contract Manufacturing.

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 Rohstoffpreisentwicklung und anderen Kostenfaktoren 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, Desinvestitionen und ggf. vor besonderen Effekten, wie z.B. Spin-off-Effekte von Vitesco Technologies im Jahr 2021. 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 2021, die wir im März 2021 veröffentlicht hatten, basierte – nach dem durch die COVID-19-Pandemie bedingten Rückgang im Vorjahr – auf der Erwartung einer spürbaren Erholung der Produktion von Pkw und Nutzfahrzeugen, sowohl in unseren Kernmärkten als auch global. Dies galt in geringerem Maße ebenfalls für die Ersatzreifenmärkte sowie das Industrie geschäft. Wie im Prognosebericht des Geschäftsberichts 2020 dargelegt, erwarteten wir insbesondere für die globale Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen 2021 einen Anstieg um rund 9% bis 12% gegenüber 2020.

Unser Ausblick berücksichtigte die aus damaliger Sicht zu erwartenden Auswirkungen der anhaltenden COVID-19-Pandemie auf das Produktionsvolumen im Jahr 2021. Die Knappheit von Halbleitern, aufgrund ausgelasteter Kapazitäten unserer Zulieferer, begrenzte dabei insbesondere das Wachstum im ersten Quartal 2021. Zugleich waren erhöhte Kosten in den Lieferketten absehbar. Für die zweite Jahreshälfte rechneten wir mit einer Normalisierung der Liefersituation. Des Weiteren war 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 erwarteten wir die folgenden Finanzkennzahlen für das Geschäftsjahr 2021:

- > Für unsere damaligen Automotive-Geschäftsfelder Autonomous Mobility and Safety, Vehicle Networking and Information sowie Powertrain – rechneten wir mit einem Umsatz von rund 24,0 Mrd € bis 25,0 Mrd €. Die bereinigte EBIT-Marge erwarteten wir in einer Bandbreite von rund 1% bis 2%. Hierin waren 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 rechneten 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 war hierin enthalten.
- > Für den Continental-Konzern erwarteten 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 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 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 erwarteten 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. Schließlich planten wir 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.

In der Quartalsmitteilung zum ersten Quartal 2021 passten wir den Ausblick für 2021 im Wesentlichen aufgrund der erwarteten Abspaltung von Vitesco Technologies an:

Für die fortgeführten Aktivitäten des Konzerns erwarteten wir nun für das Jahr 2021 einen Umsatz von 32,5 Mrd € bis 34,5 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von 6% bis 7%. Nach wie vor rechneten wir für die fortgeführten Aktivitäten mit negativen Sondereffekten in Höhe von rund 300 Mio €, u.a. für das Strukturprogramm "Transformation 2019–2029". Unter Berücksichtigung der damals erwarteten Spin-off-Effekte von Vitesco Technologies rechneten wir mit einem Free Cashflow der fortgeführten Aktivitäten vor Akquisitionen, Desinvestitionen und Carveout-Effekten von rund 1,1 Mrd € bis 1,5 Mrd €. Die Erhöhung resultierte insbesondere aus der zeitlichen Verschiebung von zahlungswirksamen Inanspruchnahmen von Restrukturierungsrückstellungen. Für das Geschäftsjahr 2021 erwarteten wir unverändert eine Investitionsquote vor Finanzinvestitionen von rund 7% vom Umsatz für die fortgeführten Aktivitäten.

- Für die fortgeführten Aktivitäten von Automotive Technologies rechneten wir mit einem Umsatz zwischen rund 16 Mrd € und 17 Mrd € für 2021. Die bereinigte EBIT-Marge wurde in einer Bandbreite von rund 1% bis 2% erwartet. Hierin waren unverändert erhöhte Kosten in den Lieferketten sowie die am 9. März 2021 angekündigten, zusätzlichen Ausgaben für Forschung und Entwicklung im Geschäftsfeld Autonomous Mobility and Safety enthalten.
- Für den Unternehmensbereich Rubber Technologies rechneten wir für das Gesamtjahr unverändert 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 %. Hierin war die zu erwartende Belastung aus höheren Rohmaterialkosten enthalten.

Im Halbjahresfinanzbericht aktualisierten wir unsere Marktprognosen. Dabei senkten wir unsere Erwartungen insbesondere für die globale Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen 2021 auf nun rund 8% bis 10% gegenüber 2020.

- Auf Basis der neuen Annahmen und aktueller Wechselkurse erwarteten wir für die fortgeführten Aktivitäten im Geschäftsjahr 2021 einen Konzernumsatz von rund 33,5 Mrd € bis 34,5 Mrd €, eine bereinigte EBIT-Marge von rund 6,5 % bis 7,0 % und negative Sondereffekte in Höhe von weiterhin rund 300 Mio €, u.a. für das Strukturprogramm "Transformation 2019-2029".
- > Für Automotive Technologies rechneten wir mit einem Umsatz von rund 16,0 Mrd € bis 16,5 Mrd € und mit einer bereinigten EBIT-Marge von rund 0,5 % bis 1,0 %.
- > Für Rubber Technologies erhöhten wir unsere Umsatzerwartung auf 17,2 Mrd € bis 17,8 Mrd € und die Erwartung für die bereinigte EBIT-Marge auf rund 12,5 % bis 13,0 %.

- Für den mit der Abspaltung von Vitesco Technologies entstehenden neuen Unternehmensbereich Contract Manufacturing prognostizierten wir einen Umsatz von rund 250 Mio € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 2% bis 3% ab dem Zeitpunkt der Abspaltung.
- > Ferner aktualisierten wir unsere Erwartung für die Abschreibungen aus Kaufpreisallokationen auf nun unter 200 Mio €.
- Die Schätzung des negativen Finanzergebnisses vor Effekten aus Währungsumrechnung sowie vor Effekten aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Bewertungseffekten verringerten wir auf rund 180 Mio€
- Die Investitionsquote vor Finanzinvestitionen prognostizierten wir unverändert bei rund 7% vom Umsatz.
- > Für den Free Cashflow rechneten wir unter Berücksichtigung der damals erwarteten Spin-off-Effekte von Vitesco Technologies vor Akquisitionen, Desinvestitionen und Carve-out-Effekten mit einem Wert von rund 1,1 Mrd € bis 1,5 Mrd €.

Am 22. Oktober 2021 passten wir den Ausblick für das Geschäftsjahr 2021 aus mehreren Gründen an. Vor dem Hintergrund der andauernden Engpässe bei Halbleiterkomponenten, den Unsicherheiten in der Lieferkette und bei der Kundennachfrage senkten wir unsere Erwartung für die globale Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Jahr 2021 auf eine Spanne zwischen -1 % und +1 % gegenüber dem Vorjahr. Zudem verstärkten sich die negativen Auswirkungen der Kostensteigerungen für wichtige Zulieferungen, einschließlich Elektronik und elektromechanischer Komponenten für Automotive Technologies und Rohmaterialien für Rubber Technologies sowie Energie und Logistik, erheblich.

### Vergleich wesentlicher Prognosebestandteile für das Geschäftsjahr 2021

				Automotive-Geschäftsfelder		Rubber-Geschäftsfelder			
	Umsatz (Mrd €)	Bereinigte EBIT-Marge (%)	Konzern  Sondereffekte (Mrd €)	Investitionen (in % vom Umsatz)	Bereinigter Free Cashflow (Mrd €)	Umsatz (Mrd €)	Bereinigte EBIT-Marge (%)	Umsatz (Mrd €)	Bereinigte EBIT-Marge (%)
Jahrespressekonferenz am 09.03.2021 <sup>1</sup>	rd. 40,5 - 42,5	rd. 5 - 6	rd0,6	rd. 7	rd. 0,9 - 1,3	rd. 24,0 - 25,0	rd. 1 - 2	rd. 16,5 - 17,5	rd. 11,5 - 12,5
Quartalsmitteilung am 06.05.2021 <sup>2</sup>	32,5 - 34,5	6 - 7	rd0,3	rd. 7	rd. 1,1 - 1,5	rd. 16 - 17	rd. 1 - 2	rd. 16,5 - 17,5	rd. 11,5 - 12,5
Halbjahresfinanzbericht am 05.08.2021 <sup>2</sup>	rd. 33,5 - 34,5	rd. 6,5 - 7,0	rd0,3	rd. 7	rd. 1,1 - 1,5	rd. 16,0 - 16,5	rd. 0,5 - 1,0	rd. 17,2 - 17,8	rd. 12,5 - 13,0
Prognoseanpassung am 22.10.2021 <sup>2</sup>	rd. 32,5 - 33,5	5,2 - 5,6	rd0,3	rd. 6	rd. 0,8 - 1,2 <sup>1</sup>	rd. 14,5 - 15,0	rd2,02,5	rd. 17,2 - 17,5	rd. 12,3 - 12,7
Quartalsmitteilung am 10.11.2021 <sup>2</sup>	rd. 32,5 - 33,5	rd. 5,2 - 5,6	rd0,3	rd. 6	rd. 0,8 - 1,2 <sup>1</sup>	rd. 14,5 - 15,0	rd2,02,5	rd. 17,2 - 17,5	rd. 12,3 - 12,7
Geschäftsbericht 2021 <sup>2, 3</sup>	33,8	5,6	0,1	5,8	1,2 <sup>1</sup>	15,4	-1,3	17,6	12,4

Alle Angaben berücksichtigen die im Prognosevergleich jeweils genannten Annahmen und Definitionen.

<sup>1</sup> Fortgeführte und nicht fortgeführte Aktivitäten.

<sup>2</sup> Nur fortgeführte Aktivitäten.

<sup>3</sup> Der negative Effekt der Wechselkurse auf den Umsatz belief sich für den Konzern im Jahr 2021 auf 247 Mio €. Rund ein Drittel davon entfiel auf Automotive Technologies und etwa zwei Drittel auf Rubber Technologies.

- Aufgrund dessen und unter der Annahme stabiler Wechselkurse im vierten Quartal 2021 erwarteten wir nunmehr für das Geschäftsjahr 2021 einen Konzernumsatz von ca. 32,5 Mrd € bis 33,5 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von 5,2 % bis 5,6 %.
- > Für Automotive Technologies senkten wir die Umsatzerwartung auf rund 14,5 Mrd € bis 15,0 Mrd € und die prognostizierte bereinigte EBIT-Marge auf rund -2 % bis -2,5 %.
- > Ferner aktualisierten wir unsere Prognose für den Umsatz des Unternehmensbereichs Rubber Technologies auf rund 17,2 Mrd € bis 17,5 Mrd € und für die bereinigte EBIT-Marge auf rund 12,3 % bis 12,7 %.
- > Für den Unternehmensbereich Contract Manufacturing prognostizierten wir für das Gesamtjahr 2021 einen Umsatz von rund 800 bis 900 Mio € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 9 %.
- > Unsere Erwartung der Investitionen vor Finanzinvestitionen verringerten wir zugleich auf rund 6 % vom Umsatz.
- Die Bandbreite unserer Prognose für den Free Cashflow vor Akquisitionen, Desinvestitionen und Carve-out-Effekten für die fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten schätzten wir auf rund 800 Mio € bis 1,2 Mrd €.

In der Quartalsmitteilung zum dritten Quartal 2021 bestätigten wir den Ausblick vom 22. Oktober 2021 und senkten die Schätzung für die Steuerquote auf 23,0 %.

Die sich im Jahresverlauf verschärfenden Lieferengpässe von Halbleitern sowie die steigenden Kosten für die Beschaffung von Materialien, Energie und Logistik erforderten wiederholt eine Anpassung unserer Prognose für das Geschäftsjahr 2021, insbesondere für den Unternehmensbereich Automotive Technologies.

Mit der operativen Geschäftsentwicklung des vierten Quartals, die über unseren Erwartungen zu Beginn des Quartals lag, erreichten bzw. übertrafen die Unternehmensbereiche schließlich die angepassten Ziele aus dem Oktober 2021:

- Automotive Technologies erzielte 2021 einen Umsatz von 15,4 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von -1,3 %.
- > Rubber Technologies erwirtschaftete im Berichtsjahr einen Umsatz von 17,6 Mrd € mit einer bereinigten EBIT-Marge von 12,4 %.
- Contract Manufacturing erreichte 2021 einen Umsatz von 0,9 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von 11,7 %.

Der Continental-Konzern erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2021 einen Umsatz von 33,8 Mrd €. Damit wurde der obere Wert der Umsatzbandbreite aus Oktober 2021 um 0,3 Mrd € übertroffen. Die bereinigte EBIT-Marge lag mit 5,6% am oberen Ende der im Oktober 2021 geschätzten Bandbreite.

Auch die anderen Bestandteile unserer Oktober-Prognose für den Konzern wurden im Gesamtjahr 2021 erreicht oder fielen besser aus als erwartet:

- ) Aus Sondereffekten ergab sich im Jahr 2021 für den Konzern eine Entlastung in Höhe von 122,6 Mio€.
- ) Die Abschreibungen aus Kaufpreisallokationen lagen 2021 mit 159,0 Mio € unterhalb der Erwartungen.
- 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 77,7 Mio € und lag damit unter unserer im Halbjahresfinanzbericht 2021 genannten Schätzung von rund 180 Mio €.
- Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergaben für das Geschäftsjahr 2021 einen Steueraufwand von 359,5 Mio €. Die Steuerquote bewegte sich mit 21,0 % unter unserer in der Quartalsmitteilung zum dritten Quartal 2021 genannten Erwartung von 23,0 %.
- Die Investitionsquote vor Finanzinvestitionen entsprach mit 5,8% unserer Berechnung vom Oktober 2021 von rund 6%.
- Der Free Cashflow vor Akquisitionen, Desinvestitionen und Carveout-Effekten für die fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten lag 2021 mit 1,2 Mrd € am oberen Ende der im Oktober 2021 prognostizierten Bandbreite von rund 800 Mio € bis 1,2 Mrd €.

### Auftragslage

Die Auftragslage in unserem Unternehmensbereich Automotive ist weiterhin durch eine hohe Unsicherheit aufgrund der weltweit anhaltenden COVID-19-Pandemie und der Lieferengpässe von Halbleitern belastet. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2021 Aufträge in Höhe von rund 19 Mrd € akquiriert. Diese Summe umfasst die erwarteten Umsätze über die Gesamtdauer der Belieferung, die sogenannten Lifetime Sales. Diese basieren im Wesentlichen auf Annahmen zu den Produktionsvolumina der jeweiligen Fahrzeug- oder Motorenplattformen, den erwarteten und vereinbarten Kostenanpassungen und der Preisentwicklung wichtiger Rohmaterialien.

Aufgrund des hohen Anteils des Ersatzreifengeschäfts am Umsatz des Unternehmensbereichs Tires ist eine Ermittlung eines aussagekräftigen Auftragsbestands nicht möglich.

Ähnliches trifft auf den Unternehmensbereich ContiTech zu. Dessen sechs Geschäftsfelder sind in unterschiedlichen Märkten und Industriezweigen tätig, die wiederum eigenen Einflussfaktoren unterliegen. Eine Konsolidierung der Auftragsbestände der verschiedenen Geschäftsfelder des Unternehmensbereichs ContiTech hätte daher nur begrenzte Aussagekraft.

### Ausblick auf das Geschäftsjahr 2022

Wie im Prognosebericht auf Seite 96 dargelegt, erwarten wir für 2022 eine spürbare Erholung der weltweiten Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen, insbesondere in unseren Kernmärkten Europa und Nordamerika. Diese Einschätzung beinhaltet noch keine Effekte aus möglichen Auswirkungen der aktuellen geopolitischen Krise.

Diese Einschätzung berücksichtigt die aktuell zu erwartenden Auswirkungen der anhaltenden Lieferengpässe insbesondere von Halbleitern auf das Produktionsvolumen im Jahr 2022. Deren Knappheit aufgrund ausgelasteter Kapazitäten unserer Zulieferer begrenzt dabei insbesondere das Wachstum im ersten Halbjahr 2022. Für die zweite Jahreshälfte rechnen wir mit einer leichten Verbesserung der Liefersituation

Wesentlich höhere Kosten für Beschaffung von Material, Energie und Logistik sowie der Anstieg der Löhne und Gehälter werden im Geschäftsjahr 2022 unsere Ertragslage voraussichtlich stark belasten.

Auf Basis der genannten Annahmen und auf Basis der Wechselkurse zu Beginn des Geschäftsjahres gehen wir von folgenden Werten der Finanzkennzahlen für das Geschäftsjahr 2022 aus:

- > Für unseren Unternehmensbereich Automotive rechnen wir mit einem Umsatz von rund 18 Mrd € bis 19 Mrd €. Die bereinigte EBIT-Marge erwarten wir in einer Bandbreite von rund 0% bis 1,5%. Hierin sind erhöhte Beschaffungs- und Logistikkosten von rund 1 Mrd € sowie zusätzliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung im Geschäftsfeld Autonomous Mobility enthalten.
- > Für unseren Unternehmensbereich Tires erwarten wir einen Umsatz von rund 13,3 Mrd € bis 13,8 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 13,5 % bis 14,5 %. Die zu erwartenden Belastungen aus höheren Beschaffungs- und Logistikkosten von rund 1 Mrd € sind hierin enthalten.
- Für unseren Unternehmensbereich ContiTech rechnen wir mit einem Umsatz von rund 6,0 Mrd € bis 6,3 Mrd € und einer bereinigten EBIT-Marge von rund 7,0% bis 8,0%. Die zu erwartenden Belastungen aus höheren Beschaffungs- und Logistikkosten von rund 300 Mio € sind hierin enthalten.
- > Für den Unternehmensbereich Contract Manufacturing gehen wir von einem Umsatz von rund 600 Mio € bis 700 Mio € und einer bereinigten EBIT-Marge von rund 0% bis 1,0% aus.

- > Für den Continental-Konzern erwarten wir für 2022 insgesamt einen Umsatz in einer Bandbreite von rund 38 Mrd € bis 40 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 5,5 % bis 6,5 %.
- Die Abschreibungen aus Kaufpreisallokationen werden wie im Vorjahr voraussichtlich wieder bei rund 150 Mio € liegen und hauptsächlich die Unternehmensbereiche Automotive und ContiTech betreffen.
- > Außerdem rechnen wir mit negativen Sondereffekten in Höhe von rund 150 Mio €.
- Das negative Finanzergebnis vor Effekten aus Währungsumrechnung sowie vor Effekten aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Bewertungseffekten erwarten wir für 2022 bei unter 200 Mio €. Die Steuerquote sollte bei rund 27 % liegen.
- Die Investitionen vor Finanzinvestitionen sollten im Geschäftsjahr 2022 bei unter 7% vom Umsatz liegen. Wir planen, im Jahr 2022 einen bereinigten Free Cashflow (vor Akquisitionen und Desinvestitionen) von rund 0,7 Mrd € bis 1,2 Mrd € zu erreichen.

Der Vorstand der Continental AG hat den ursprünglich am 22. Februar 2022 aufgestellten Lagebericht am 7. März 2022 hinsichtlich des Ausblicks für das Geschäftsjahr 2022, aufgrund der aktuellen Entwicklungen, insbesondere aufgrund des Kriegs in der Ukraine, wie folgt ergänzt: Sollte die geopolitische Lage, insbesondere in Osteuropa, weiterhin angespannt bleiben oder sich gar weiter verschlechtern, kann dies nachhaltige Störungen in Produktion, Lieferketten und Nachfrage verursachen. Je nach Ausmaß könnten sowohl Umsatz als auch Ergebnis aller Unternehmensbereiche und damit des Konzerns insgesamt niedriger ausfallen als im Vorjahr.