

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.

25

Lagebericht

Ausgewählte finanzwirtschaftliche Begriffe	26	Die Continental AG – Kurzfassung nach HGB	87
Unternehmensprofil	28	Sonstige Angaben	90
Konzernstruktur	28	Abhängigkeitsbericht	90
Konzernstrategie	31	Ergänzende Angaben und Erläuterungen gemäß § 289a und § 315a HGB	90
Unternehmenssteuerung	34	Vergütung des Vorstands	91
Forschung und Entwicklung	37	Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB	92
Nachhaltigkeit und zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung	41	Risiko- und Chancenbericht	93
Hinweise zur Berichterstattung	41	Continental's internes Kontroll- und Risikomanagementsystem	93
Konzern-Nachhaltigkeitsmanagement	43	Wesentliche Risiken	98
Entwicklung wesentlicher Themenfelder	44	Finanzrisiken	98
Angaben nach EU-Taxonomie-Verordnung (EU-Tax-VO)	52	Marktrisiken	99
Informationen zur Entwicklung weiterer Nachhaltigkeits Themenfelder	59	Operative Risiken	100
		Rechtliche, steuerliche und umweltbezogene Risiken	102
Wirtschaftsbericht	60	Wesentliche Chancen	106
Rahmenbedingungen	60	Aussage zur Gesamtrisiko- und Gesamtchancensituation	107
Gesamtwirtschaftliche Entwicklung	60	Prognosebericht	108
Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen und Absatzregionen	60	Künftige Rahmenbedingungen	108
Entwicklung der Rohstoffmärkte	61	Prognose der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung	108
Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage	63	Prognose der Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen und Absatzregionen	108
Ertragslage	64	Ausblick des Continental-Konzerns	110
Finanzlage	70		
Vermögenslage	72		
Entwicklung der Unternehmensbereiche	76		
Automotive	76		
Tires	79		
ContiTech	81		
Contract Manufacturing	84		
Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf und zur Lage des Konzerns	86		

Ausgewählte finanzwirtschaftliche Begriffe

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

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

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

Bereinigte EBIT-Marge. Die bereinigte EBIT-Marge entspricht dem EBIT bereinigt in Prozent des bereinigten Umsatzes. Die bereinigte EBIT-Marge wird berichtet, um die operative Ertragskraft durch die Eliminierung von Sondereinflüssen auch zwischen den Perioden vergleichen zu können und zudem einen Vergleich unterschiedlicher Einheiten aufgrund der Verwendung eines prozentualen Wertes zu ermöglichen.

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 bereinigt 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 operative Unternehmenseinheiten 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 auf Goodwill, sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen
- › Aufwendungen und Erträge aus Restrukturierungsmaßnahmen
- › Veräußerungsgewinne und -verluste aus Abgängen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen
- › wesentliche Sondersachverhalte aus außergewöhnlichen Ereignissen – insbesondere Einmaleffekte aus Akquisitionen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen (z.B. negativer Geschäfts- oder 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.

Organisches Umsatzwachstum. Das organische Umsatzwachstum bezeichnet die Umsatzentwicklung einer Einheit bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkurseffekte und beschreibt damit die Entwicklung aus eigener Kraft heraus.

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.

Unbeschränkt verfügbare flüssige Mittel. Ausgehend von den flüssigen Mitteln werden die flüssigen Mittel in Abzug gebracht, die nachfolgend beschriebenen Beschränkungen unterliegen. Diese umfassen verpfändete Beträge sowie Guthaben in Ländern mit devisenrechtlichen Beschränkungen oder anderweitig erschwertem Zugang zu Liquidität. Steuern, die auf den Transfer von Geldvermögen von einem Land in ein anderes zu entrichten sind, werden im Regelfall nicht als eine Beschränkung der flüssigen Mittel verstanden.

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

Automotive, Tires und ContiTech: die drei starken Säulen des Continental-Konzerns.

Organisationsstruktur

Der Continental-Konzern gliedert sich in die vier Unternehmensbereiche Automotive, Tires, ContiTech und Contract Manufacturing. Diese umfassen ab dem 1. Januar 2024 insgesamt 16 Geschäftsfelder.

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

Geschäftsverantwortung

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

Die Unternehmensfunktionen der Continental AG werden durch den Vorstandsvorsitzenden, die Finanzvorständin, die Personalvorständin und den Vorstand für Integrität und Recht vertreten und übernehmen die unternehmensbereichsübergreifenden Funktionen für die Steuerung des Konzerns. Dazu gehören insbesondere die Bereiche Finance, Controlling, IT, Human Relations, Sustainability, Law and Intellectual Property, Internal Audit, Quality Management und Compliance. Die Unternehmensfunktion Group Purchasing wird durch den Vorstand des Unternehmensbereichs Tires vertreten.

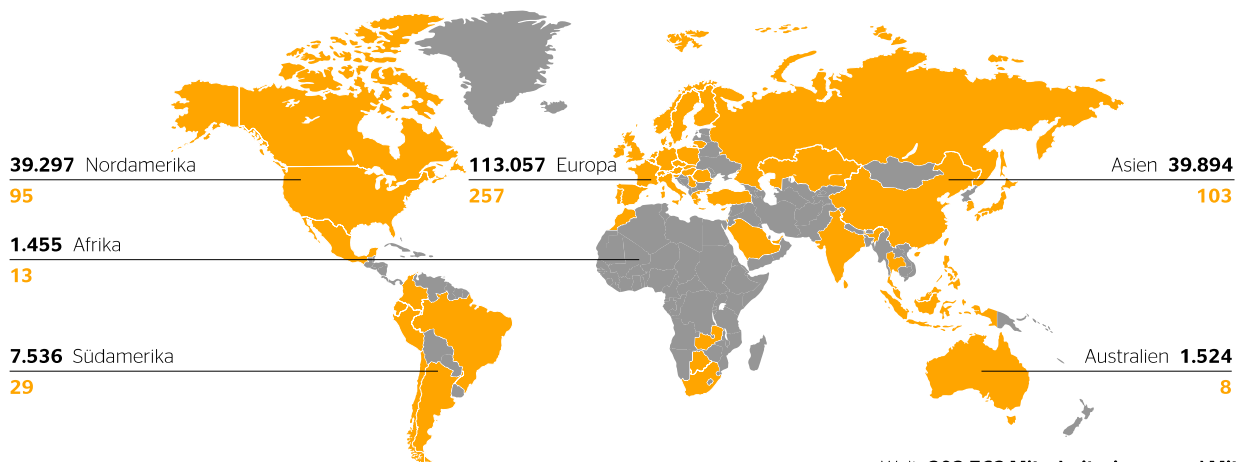
Kundenstruktur

Die Automobilindustrie – mit Ausnahme des Ersatzgeschäfts – bildet mit einem Anteil von 64 % 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 Energie-, Land- und Bauwirtschaft sowie Interior Design bilden zusammen mit dem Automobilindustrie- und Ersatzgeschäft 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 457 Gesellschaften einschließlich nicht beherrschter Unternehmen. Das Continental-Team besteht aus 202.763 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an insgesamt 505 Standorten für Produktion, Forschung und Entwicklung sowie Verwaltung in 56 Ländern und Märkten. Hinzu kommen Vertriebsstandorte mit 865 eigenen Reifenfachgeschäften und insgesamt rund 5.300 Franchisebetrieben sowie Betrieben mit Continental-Markenauftritt.

505 Standorte in 56 Ländern und Märkten



Welt **202.763 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter**
505 Standorte

Konzernstruktur 2023 im Überblick

Continental-Konzern

Automotive	Tires	ContiTech	Contract Manufacturing
Der Unternehmensbereich Automotive umfasst Technologien für 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 rund um Mobilitätsdienstleistungen für Flottenbetreiber und Nutzfahrzeughersteller. Umfassende Aktivitäten rund um Fahrzeugvernetzung, -architektur und -elektronik bis hin zu Hochleistungscomputern und Softwarelösungen ergänzen das Angebot. Der Unternehmensbereich gliedert sich ab dem 1. Januar 2024 in fünf Geschäftsfelder: > Architecture and Networking > Autonomous Mobility > Safety and Motion > Software and Central Technologies > User Experience Das bis zum 31. Dezember 2023 bestehende Geschäftsfeld Smart Mobility wird ab dem 1. Januar 2024 innerhalb des Unternehmensbereichs Automotive aufgeteilt. 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 Portfolio 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 Beitrag zu sicherer, effizienter und umweltfreundlicher Mobilität. Der Umsatz von Tires entfiel im Berichtsjahr zu 26 % auf das Geschäft mit den Fahrzeugherstellern und 74 % auf das Reifenersatzgeschäft. Der Unternehmensbereich gliedert sich in fünf Geschäftsfelder: > Original Equipment > Replacement APAC > Replacement EMEA > Replacement The Americas > Specialty Tires		Der Unternehmensbereich ContiTech fokussiert sich auf die Entwicklungs- und Werkstoffkompetenz für Produkte und Systeme aus Kautschuk, Kunststoff, Metall und Gewebe. Diese können auch mit elektronischen Komponenten ausgestattet sein, um sie für individuelle Serviceleistungen funktional zu optimieren. Die industriellen Wachstumsfelder von ContiTech liegen v.a. in den Bereichen Energie-, Land- und Bauwirtschaft sowie Interior Design. Zusätzlich bedient ContiTech u.a. auch die Automobil- und Transportindustrie sowie den Schienenverkehr. 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 automobiler Ersatzgeschäft. Der Unternehmensbereich gliedert sich ab dem 1. Januar 2024 in fünf Geschäftsfelder: > Industrial Solutions Americas > Industrial Solutions APAC > Industrial Solutions EMEA > Original Equipment Solutions > Surface Solutions Die bis zum 31. Dezember 2023 bestehenden Geschäftsfelder Advanced Dynamics Solutions, Conveying Solutions, Industrial Fluid Solutions, Mobile Fluid Systems und Power Transmission Group wurden auf die drei regionalen Industrial-Solutions-Geschäftsfelder sowie das Geschäftsfeld Original Equipment Solutions aufgeteilt. Der Unternehmensbereich Contract Manufacturing bündelt die Auftragsfertigung von Produkten von Continental-Gesellschaften für Vitesco Technologies. Die Auftragsfertigung ist nicht auf Dauer angelegt; vielmehr wird die operative Trennung der Produktion weiterhin 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 95 Standorten. Sie liegen vorwiegend in Kundennähe, um flexibel auf unterschiedliche Anforderungen und regionale Marktbedingungen reagieren zu können. Dies gilt v.a. für Projekte der Unternehmensbereiche Automotive und ContiTech. Im Unternehmensbereich Tires ist F&E weitgehend zentral organisiert, da die Produkthanforderungen für Reifen weltweit grundsätzlich ähnlich sind. Sie werden entsprechend den jeweiligen Marktanforderungen angepasst. Continental investiert in der Regel jährlich rund 7 % vom Umsatz in F&E. Weitere Erläuterungen dazu finden Sie im Kapitel Forschung und Entwicklung.

Continental verarbeitet eine Vielfalt an Rohstoffen und Vorprodukten. Das Einkaufsvolumen im Berichtsjahr lag bei insgesamt 29,1 Mrd €, wovon etwa 19,8 Mrd € auf Produktionsmaterialien entfielen. Elektronik und elektromechanische Komponenten machen im Konzern zusammen ca. 43 % des Einkaufsvolumens für Produktionsmaterial aus, die primär in den Unternehmensbereichen Automotive und Contract Manufacturing verwendet werden.

Auf mechanische Komponenten entfallen ca. 20 %. Für die Unternehmensbereiche Tires und ContiTech sind Naturkautschuke und ölbasierte Chemikalien sowie synthetische Kautschuke und Ruße wichtige Rohstoffe. Deren Einkaufsvolumen beläuft sich zusammen ebenfalls auf rund 20 % 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
Innovativ 2,9 Mrd € Aufwand	Vielfältig 29,1 Mrd € Volumen	Weltweit 209 Standorte	Vor Ort 41,4 Mrd € Umsatz

Konzernstrategie

Continental ist das Technologieunternehmen für sichere, intelligente und nachhaltige Mobilitäts- und Materiallösungen.

Im Jahr 2023 hat Continental anlässlich des Kapitalmarkttags im Dezember ihre weiterentwickelte Strategie zur Steigerung der Wertschaffung des Unternehmens bekannt gegeben. Dafür treibt Continental die Entwicklung zum Technologieunternehmen für sichere, intelligente und nachhaltige Mobilitäts- und Materiallösungen voran. Die drei wesentlichen Elemente dafür sind:

- › Continental verfügt über eine klare Strategie zur Erreichung der Mittelfristziele.
- › Das Unternehmen investiert vornehmlich in die Bereiche, die zukünftig überproportional zur Wertentwicklung beitragen und baut fortlaufend seine Technologieposition in den Bereichen aus, in denen Wettbewerbsvorteile zu erwarten sind.
- › Die Unternehmensbereiche Automotive, Tires und ContiTech bilden dafür ein ausgewogenes und resilientes Portfolio.

Diese Elemente bauen auf den drei, im Jahr 2020 eingeführten strategischen Säulen von Continental auf. Das Unternehmen hatte damit auf den Wandel in der Mobilitätsbranche reagiert und die Weichen für ein profitables Wachstum gestellt. Die komplette Organisationsstruktur und die Steuerungsprozesse wurden neu ausgerichtet, um den Wandel in der Mobilitätsbranche als Chance zu nutzen.

- › **Stärkung der operativen Leistungsfähigkeit**
Die Stärkung der operativen Leistung sichert die Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit von Continental. Die Kostenstruktur richtet das Unternehmen an den weltweiten Marktbedingungen aus.
- › **Differenzierung des Portfolios**
Unverändert verfolgt Continental die gezielte Differenzierung des Produktportfolios mit den Schwerpunkten auf Wachstum und Ertrag.
- › **Konsequentes Nutzen von Chancen**
Die umfassende Organisationsstruktur hilft Continental, Marktchancen noch schneller zu ergreifen und in Ertrag umzusetzen. Transparente Strukturen und ein hohes Maß an Eigenverantwortung erhöhen die Flexibilität des Unternehmens in einem immer komplexeren Marktumfeld.

Die Basis für die strategischen Ziele bildet die Continental-Vision:

CREATING VALUE FOR A BETTER TOMORROW.

OUR TECHNOLOGIES. YOUR SOLUTIONS. POWERED BY THE PASSION OF OUR PEOPLE.

„**CREATING VALUE**“: Continental hat das Ziel, mit allen Handlungen Wert zu schaffen – finanziellen Wert für die Anteilseigner sowie Nutzen für die Kunden, die Beschäftigten und für das gesellschaftliche Umfeld, in dem das Unternehmen agiert.

„**A BETTER TOMORROW**“: Continental trägt für „ein besseres Morgen“ mit ihren Produkten und Dienstleistungen dazu bei, die Welt ein Stück besser zu machen. Das Unternehmen entwickelt und produziert die Mobilität von morgen – komfortabler, sicherer und nachhaltiger. Zugleich bedeutet für „ein besseres Morgen“, dass Continental das nicht in einer fernen Zukunft, sondern schon heute umsetzt.

„**OUR TECHNOLOGIES. YOUR SOLUTIONS**“: Als Technologieunternehmen ist Continental davon überzeugt, dass nur die schnelle Entwicklung der richtigen Technologien dabei helfen wird, die Herausforderungen unserer Zeit zu meistern. Continental-Technologie soll den Kunden dabei helfen, die eigenen Produkte noch besser und noch nützlicher zu machen. Denn Continental ist kundenorientiert bei allen Aktivitäten.

„**POWERED BY THE PASSION OF OUR PEOPLE.**“: Continental steht für eine bestimmte Kultur. Eine Kultur gegenseitiger Wertschätzung. Eine Kultur des Miteinanders. Und eine Kultur der Leidenschaft.

Automotive: Fokussierung auf wachstumsstarke und wertschaffende Geschäftsfelder

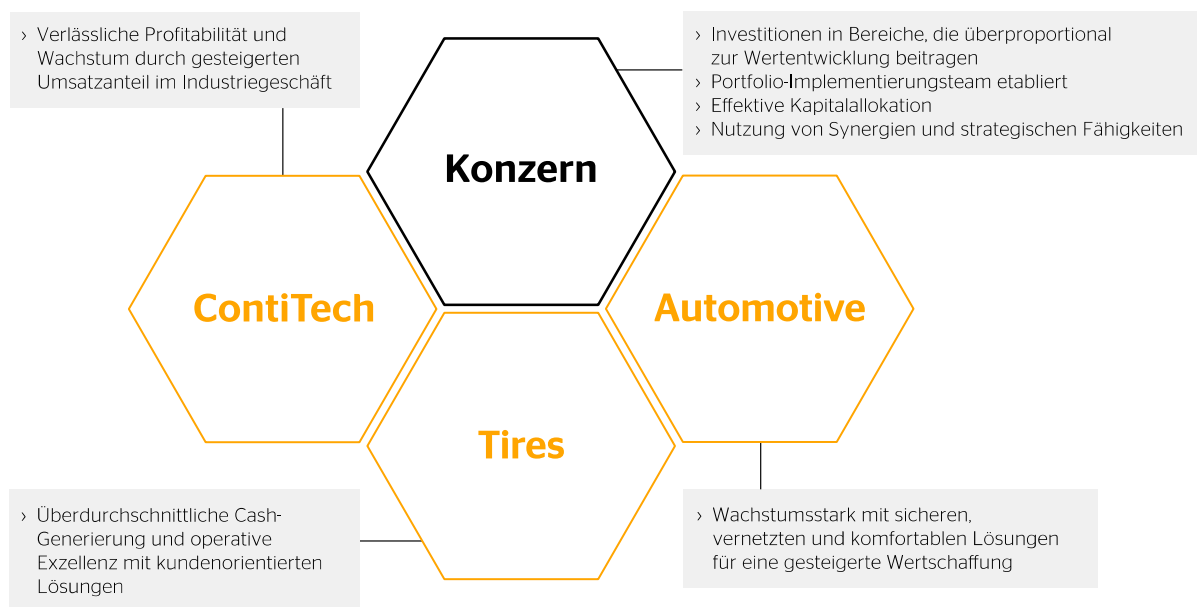
Im Unternehmensbereich Automotive fokussiert sich Continental künftig noch stärker auf wachstumsstarke und wertschaffende Geschäftsfelder. Der Bereich verfolgt mit seiner weiterentwickelten Strategie, seine Profitabilität und Wettbewerbsfähigkeit dauerhaft zu erhöhen. Die Strategie ist darauf ausgerichtet, eine führende Marktposition in allen Geschäftsfeldern zu erreichen und der bevorzugte Systemintegrator für das softwaredefinierte Fahrzeug zu werden.

Dafür hat der Unternehmensbereich im Jahr 2023 Maßnahmen beschlossen: Das Geschäftsfeld User Experience wird organisatorisch unabhängig aufgestellt. Damit eröffnet Continental für dieses Geschäft neue strategische Optionen. Mit einem Umsatz von 3,5 Mrd € im Jahr 2023 sowie einem Auftragsvolumen von insgesamt mehr als 7 Mrd € (Serienstart nach 2022) zählt User Experience zu den Marktführern in den Bereichen von Displaylösungen, Head-up-Displays und digitalen Kombi-Instrumenten.

Der Unternehmensbereich Automotive überprüft darüber hinaus weitere Geschäftsaktivitäten, die im Geschäftsjahr 2023 rund 1,4 Mrd € zum Unternehmensumsatz beigetragen haben. Hierzu findet die Überprüfung im Hinblick auf eine Verbesserung der Performance, Verkauf oder die Beendigung der Geschäftsaktivität statt.

Continental zielt im Unternehmensbereich Automotive auf eine überdurchschnittliche Entwicklung von 3 % bis 5 % Wachstum im Vergleich zum Marktumfeld ab. Grundlage dafür sind eine Verbesserung des Geschäftsanteils insbesondere bei den überproportional wachsenden asiatischen Automobilherstellern, ein gesteigerter Wertbeitrag pro Fahrzeug sowie Preisanpassungen. Darüber hinaus hat Continental verschiedene Maßnahmen getroffen, um die operativen Kosten sowie den Mittelzufluss zu optimieren. Dazu gehören u. a. die Effizienzsteigerung in der Fertigung von elektronischen Bauteilen, Reduzierung von Frachtkosten sowie die Optimierung des Lagerumschlags.

2024+ Phase der gesteigerten Wertschaffung



Unabhängig, wenn notwendig – integriert, wenn zielführend

Unabhängig davon setzt Automotive auf eine deutliche Kostenreduktion von jährlich 400 Mio € ab 2025. Dazu werden u.a. Verwaltungsstrukturen, Schnittstellen, Hierarchielevel und Komplexität reduziert sowie Entscheidungsstrukturen und Prozesse vereinfacht. Darüber hinaus plant Automotive, die Nutzung der Forschungs- und Entwicklungsressourcen weiter zu optimieren. So strebt der Unternehmensbereich kurzfristig an, die Forschungs- und Entwicklungskosten (netto) auf rund 11 % vom Umsatz (2023: 11,8 %) zu senken. Mittelfristig soll die Quote weniger als 10 % betragen. Dazu beitragen soll u.a. eine verstärkte Bündelung der weltweit rund 80 Entwicklungsstandorte.

Tires: Premiumreifen schaffen auch künftig Chancen für profitables Wachstum

Im Reifenbereich setzt Continental weiterhin auf stabile Erträge und operative Exzellenz. Nachhaltigkeit, Elektromobilität und digitale Reifenservices schaffen zudem vielfältige Chancen für weiteres profitables Wachstum und überdurchschnittliche Wertschöpfung. So hat der Reifenbereich seinen Umsatz in den vergangenen fünf Jahren jährlich um durchschnittlich 4,3 % gesteigert. Basis für den wirtschaftlichen Erfolg ist die operative Leistungsfähigkeit des Bereichs. Kapazitäten und moderne Produktionstechnologien werden konsequent und stetig an den sich verändernden Marktanforderungen ausgerichtet. Dabei profitiert Tires von großen Skaleneffekten und Verbundvorteilen, da mehr als 80 % der globalen Fertigungskapazitäten in sogenannten Megafabriken gebündelt sind.

Bereits heute bietet Continental ihren nachhaltigsten Pkw-Reifen als Serienreifen am Markt an und wächst stark im Bereich der datenbasierten Reifenservices. Insgesamt verfügt Continental über mehr

als 500 Erstausrüstungszulassungen für die Belieferung vollelektrischer Modelle von Autoherstellern weltweit, darunter die zehn weltweit volumenstärksten Hersteller vollelektrischer Pkw.

Der Unternehmensbereich Tires sieht starkes Wachstumspotenzial in den Regionen Asien-Pazifik sowie in Nord- und Südamerika. Auf Basis seiner Strategie, „im Markt für den Markt“ präsent zu sein, werden Produktionskapazitäten in diesen Regionen ausgebaut. Darüber hinaus sind die Erholung der aktuell schwachen Nachfrage insbesondere im europäischen Reifenersatzgeschäft, kontinuierliche Effizienzsteigerungen, der weiter weltweit anhaltende Trend zu größeren und leistungsfähigeren Reifen sowie eine hohe Kostendisziplin die Basis für Umsatz- und Margensteigerungen.

ContiTech: Unternehmensbereich verstärkt strategische Ausrichtung auf Industriegeschäft

Im Unternehmensbereich ContiTech fokussiert sich Continental auf zuverlässige Rentabilität durch Materiallösungen aus Gummi und Kunststoff. Gleichzeitig verstärkt der Unternehmensbereich die strategische Ausrichtung auf das Industriegeschäft und plant den Umsatzanteil des Industriegeschäfts mittelfristig von aktuell 52 % auf 60 % auszubauen. Als Ambition hat sich ContiTech für den Industrieanteil ein Ziel von rund 80 % am Umsatz gesetzt. Dies soll organisch mittels einer größeren Markterschließung und eines erweiterten Produktportfolios sowie anorganisch über Investments und Desinvestments erreicht werden.

Die industriellen Wachstumsfelder von ContiTech liegen vor allem in den Bereichen Energie-, Land- und Bauwirtschaft sowie Interior Design. Diese Industriefelder weisen hohe Anforderungen an Materialien und Produkte auf, wofür der Unternehmensbereich aufgrund seiner hohen Materialkompetenz – beispielsweise für Schläuche, Riemen, Fördergurte und Oberflächen – sowie seines breiten Produktportfolios sehr gut aufgestellt ist.

Das Geschäftsfeld Original Equipment Solutions (OESL), welches das Automobilgeschäft von ContiTech mit Ausnahme von Oberflächenmaterialien bündelt, wird – wie bereits bekannt gegeben – organisatorisch unabhängig aufgestellt. Die vollständige Eigenständigkeit von OESL soll im Jahr 2025 erreicht werden. In diesem Zusammenhang werden alle strategischen Optionen geprüft.

Die Strategie ist die Basis der Mittelfristziele

Die Mittelfristziele stellen sich wie folgt dar:

- Auf Grundlage der weiterentwickelten Strategie strebt Continental an, auf Konzernebene kurzfristig (zwei bis drei Jahre) einen Umsatz von rund 44 Mrd € bis 48 Mrd € und mittelfristig von rund 51 Mrd € bis 56 Mrd € zu erreichen. Ziel ist es, kurzfristig eine bereinigte EBIT-Marge von mehr als 8 % zu erreichen. Diese soll mittelfristig zwischen rund 8 % und 11 % liegen. Die Cash Conversion Ratio soll kurz- und mittelfristig mehr als 70 % betragen.
- Für den Unternehmensbereich Automotive erwartet Continental kurzfristig einen Umsatz von rund 22 Mrd € bis 24 Mrd € und mittelfristig von rund 26 Mrd € bis 29 Mrd €. Die bereinigte EBIT-Marge soll kurzfristig mehr als 6 % und mittelfristig rund 6 % bis 8 % betragen. Zudem wird kurzfristig eine Kapitalrendite von mehr als 15 % und mittelfristig von mehr als 20 % angestrebt.

- Continental erwartet für den Unternehmensbereich Tires einen Umsatz von kurzfristig rund 15 Mrd € bis 16 Mrd € und mittelfristig von rund 17 Mrd € bis 18 Mrd €. Die bereinigte EBIT-Marge soll kurzfristig mehr als 13 % und mittelfristig rund 13 % bis 16 % betragen. Die Kapitalrendite soll kurzfristig bei mehr als 20 % und mittelfristig bei mehr als 23 % liegen.

- Für den Unternehmensbereich ContiTech erwartet Continental kurzfristig einen Umsatz von rund 7 Mrd € bis 8 Mrd € und mittelfristig von rund 8 Mrd € bis 9 Mrd €. Die bereinigte EBIT-Marge soll kurzfristig bei mehr als 9 % und mittelfristig bei rund 9 % bis 11 % liegen, unter der Annahme, dass der Anteil vom Industriegebiet bei rund 60 % liegt. Es wird kurzfristig eine Kapitalrendite von mehr als 20 % und mittelfristig von mehr als 22 % erwartet.

Steigerung der Wertschaffung

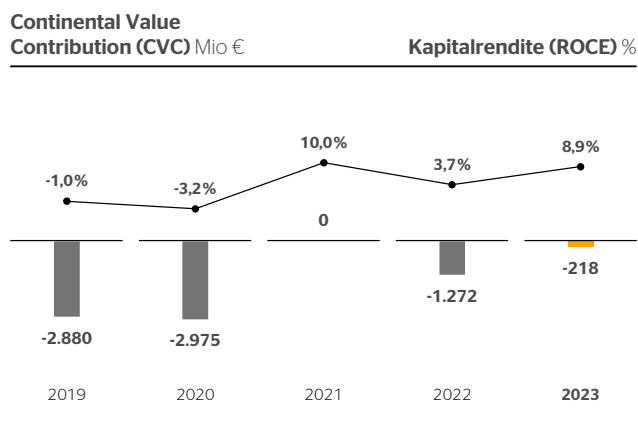
Wir sind davon überzeugt, dass unsere strategische Aufstellung mit den drei dargestellten Unternehmensbereichen der Weg zu nachhaltigem Erfolg ist. Die drei Bereiche bilden ein ausgewogenes und resilientes Portfolio. Unsere Geschäftsaktivitäten bleiben unabhängig, wo es notwendig ist, und integriert, wo es zielführend ist. Gemeinsam bilden Automotive, Tires und ContiTech zusammen mit den Konzernfunktionen das Technologieunternehmen für sichere, intelligente und nachhaltige Mobilitäts- und Materiallösungen.

Unternehmenssteuerung

Ziel ist die dauerhafte Steigerung des Unternehmenswerts.

Wertmanagement

Das Wertmanagement von Continental fokussiert auf Wertschöpfung durch profitables Umsatzwachstum. Wesentliche finanzielle Leistungsindikatoren sind der Umsatz, die bereinigte EBIT-Marge, die Höhe der Investitionen, der bereinigte Free Cashflow und die Rendite auf das betrieblich gebundene Kapital. Zu Steuerungszwecken und zur Abbildung der Interdependenzen nutzen wir Kennzahlen auf Basis dieser finanziellen Leistungsindikatoren im Rahmen eines Werttreibersystems. Im Mittelpunkt unserer mittelfristigen Unternehmensziele steht die nachhaltige Wertsteigerung jeder einzelnen operativen Unternehmenseinheit. Dieses Ziel wird erreicht, wenn eine positive Rendite auf das betrieblich gebundene Kapital erzielt wird, die dauerhaft über den entsprechenden Finanzierungskosten von Eigen- und Fremdkapital in der jeweiligen Einheit liegt. Entscheidend ist dabei, 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 der durchschnittliche gewichtete Kapitalkostensatz (Weighted Average Cost of Capital, WACC). Die Kapitalkosten werden aus dem gewichteten Verhältnis von Eigen- zu Fremdkapitalkosten ermittelt.



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 des Konzerns bei 1,9 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 2023 lagen die durchschnittlichen operativen Aktiva bei 20,7 Mrd €.

Setzt man die beiden ermittelten Größen in Bezug zueinander, ergibt sich die Kapitalrendite (ROCE). Durch das In-Bezug-Setzen einer Ergebnisgröße der Gewinn- und Verlustrechnung (EBIT) mit einer Bilanzgröße (betrieblich gebundenes Kapital) ergibt sich eine gesamtheitliche Betrachtung. Der Problematik der unterschiedlichen Zeitraumbetrachtungen tragen wir über die Ermittlung des betrieblich gebundenen Kapitals als Durchschnittswert über die Quartalsstichtage Rechnung. Der ROCE lag im Jahr 2023 bei 8,9 %.

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 dem durchschnittlichen gewichteten Kapitalkostensatz (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). 2023 lag der CVC bei -217,6 Mio €.

Kapitalrendite (ROCE) nach Unternehmensbereichen (in %)

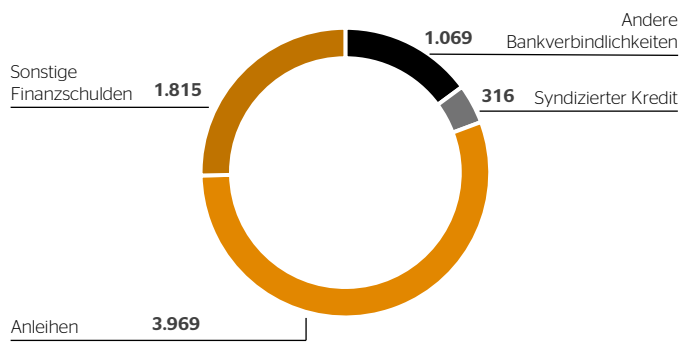
	2023	2022
Automotive	-0,6	-11,1
Tires	22,9	23,0
ContiTech	11,6	5,1
Contract Manufacturing	1,1	1,5
Konzern	8,9	3,7

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 Unternehmensfunktion 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 weiterhin bei 6 % bis 7 % des Umsatzes liegen.

Zusammensetzung der Brutto-Finanzschulden (7.170 Mio €)



Unser Ziel ist es, den laufenden Investitionsbedarf aus dem operativen Cashflow zu finanzieren. Andere Investitionsvorhaben, wie z.B. größere 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. Sofern durch außergewöhnliche Finanzierungsanlässe oder besondere Marktgegebenheiten gerechtfertigt, kann dieses Verhältnis unter bestimmten Voraussetzungen überschritten werden. Die Eigenkapitalquote soll 30 % übersteigen. Im Berichtsjahr lag sie bei 37,4 % und die Gearing Ratio bei 28,6 %.

Zum 31. Dezember 2023 beliefen sich die Brutto-Finanzschulden auf 7.170,3 Mio €. Wesentliche Finanzierungsinstrumente sind der syndizierte Kredit mit einer revolvingierenden Kreditlinie im Volumen von 4,0 Mrd € und einer Laufzeit bis Dezember 2026 sowie am Kapitalmarkt emittierte Anleihen. 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 2023 bestand der Mix aus Anleihen (55 %), syndiziertem Kredit (4 %), anderen Bankverbindlichkeiten (15 %) und sonstigen Finanzschulden (25 %), bezogen auf die Brutto-Finanzschulden. Der im Dezember 2019 vorzeitig erneuerte syndizierte Kredit besteht aus einer revolvingierenden Tranche in Höhe von 4,0 Mrd € mit einer ursprünglichen Laufzeit von fünf Jahren. Die Marge des Kredits ist auch von der Nachhaltigkeitsleistung im Konzern abhängig. Werden die im Kreditvertrag konkret vereinbarten Leistungsverbesserungen bei der Nachhaltigkeit erreicht, wirkt dies mangelmindernd, eine Nichterreichung führt zu einem Margenaufschlag. Continental hat zwei Optionen auf Verlängerung der Laufzeit um jeweils ein Jahr ausgeübt. Dadurch ist die Finanzierungszusage der Banken bis Dezember 2026 gültig.

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

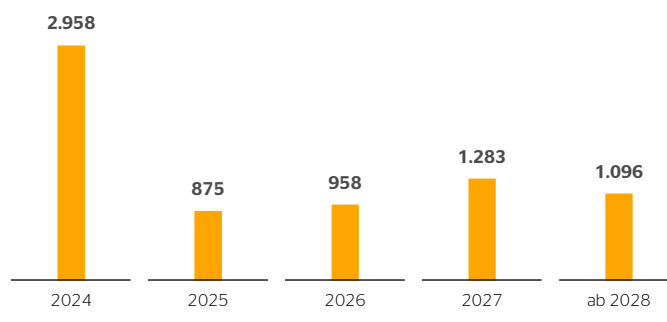
des Kalenderjahres, insbesondere aufgrund der Saisonalität einzelner Geschäftsfelder. Zudem wird die Höhe des Liquiditätsbedarfs durch das Konzernwachstum beeinflusst. Die unbeschränkt verfügbaren flüssigen Mittel zum 31. Dezember 2023 lagen bei 2.683,4 Mio €. Es bestanden darüber hinaus zugesagte und ungenutzte Kreditlinien in Höhe von 4.569,1 Mio €.

Zum 31. Dezember 2023 wurde die revolvingierende Kreditlinie über 4,0 Mrd € in Höhe von 316,3 Mio € in Anspruch genommen. Rund 55 % der Brutto-Finanzschulden sind über den Kapitalmarkt in Form von Anleihen finanziert. Die Zinskupons variieren zwischen 0,231 % p.a. und 4,000 % p.a. Continental hat im Jahr 2023 zwei fällige Anleihen über 500,0 Mio € und 750,0 Mio € zurückgezahlt. In diesem Zusammenhang, als auch um das Fälligkeitsprofil der Finanzschulden zu optimieren, hat Continental im Juni und August 2023 zwei neue Anleihen emittiert. Dabei wurde eine Anleihe im Volumen von 750,0 Mio € mit einer Laufzeit von fünf Jahren und eine Anleihe im Volumen von 500,0 Mio € mit einer Laufzeit von dreieinhalb Jahren bei Investoren platziert. Beide Anleihen haben einen Zinssatz von 4,000 % p.a. Zum 31. Dezember 2023 bestanden neben den erwähnten Finanzierungsformen zusätzlich bilaterale Kreditlinien mit verschiedenen Kreditinstituten in Höhe von 1.982,0 Mio €. Derzeit gehören auch Forderungsverkäufe und Commercial-Paper-Programme zu den Finanzierungsinstrumenten des Konzerns. Wie im Vorjahr hatte Continental 2023 zwei Commercial-Paper-Programme in Deutschland und den USA. Beide Programme wurden zum Jahresende 2023 nicht in Anspruch genommen.

Laufzeitenprofil

Continental strebt ein ausgewogenes Laufzeitenprofil insbesondere ihrer Kapitalmarktfälligkeiten an, um die im jeweiligen Jahr fällig werdenden Beträge möglichst aus dem Free Cashflow tilgen zu können. Im Jahr 2024 werden neben kurzfristigen Finanzschulden, die zum Großteil in das nächste Jahr weitergerollt werden können, auch zwei Anleihen über 625,0 Mio € und 100,0 Mio € fällig. Die weiteren in den Jahren 2019 bis 2023 emittierten Anleihen führen zu Rückzahlungen in Höhe von 600,0 Mio € im Jahr 2025, 750,0 Mio € im Jahr 2026, 1.125,0 Mio € im Jahr 2027 und 750,0 Mio € im Jahr 2028.

Fälligkeit der Brutto-Finanzschulden (7.170 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 2023 unverändert im Investment-Grade-Bereich beibehielten. Der Ratingausblick verbesserte sich im März 2023 bei Standard & Poor's von negativ auf stabil. 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

	31.12.2023	31.12.2022
Standard & Poor's¹		
Langfristig	BBB	BBB
Kurzfristig	A-2	A-2
Ausblick	stabil	negativ
Fitch²		
Langfristig	BBB	BBB
Kurzfristig	F2	F2
Ausblick	stabil	stabil
Moody's³		
Langfristig	Baa2	Baa2
Kurzfristig	P-2	P-2
Ausblick	stabil	stabil

1 Vertragsverhältnis seit 19. Mai 2000.

2 Vertragsverhältnis seit 7. November 2013.

3 Vertragsverhältnis seit 1. Januar 2019.

Forschung und Entwicklung

Continental entwickelt die neuen Pferdestärken für die Mobilität der Zukunft.

Continental stellt die Technologielösungen für das neue Zeitalter der Mobilität. Diese erstrecken sich über neuartige Hochleistungsrechner und Softwarelösungen für eine schnelle und kosteneffiziente Umsetzung der digitalen Mobilität, den nachhaltigen Fahrzeuginnenraum der Zukunft bis hin zu umweltfreundlichen Reifen, die besonders energieeffizientes Fahren ermöglichen. Das Continental-Technologieportfolio reicht von der Straße bis in die Cloud. Dabei ist die Entwicklung von hardwarezentrierten mechatronischen Produkten hin zu mehr softwaregesteuerten Lösungen bereits im Gange. Mit Know-how im Bereich der softwaregesteuerten Mobilität gestalten wir diese neue Ära. Bereits heute sind weltweit eine Vielzahl von Neuwagen mit Hardware- und Softwarelösungen von Continental unterwegs – sicher, komfortabel und nachhaltig.

Continental und Aurora: Exklusive Partnerschaft für kommerziell skalierbare, autonome Lkw-Systeme

Die Technologieunternehmen Continental und Aurora haben im April 2023 eine exklusive Partnerschaft geschlossen. Gemeinsam werden sie in den USA die erste kommerziell skalierbare Generation von Auroras Hardware- und Softwaresystem – dem Aurora Driver – realisieren. Das SAE (Society of Automotive Engineers) Level 4 autonome System wird sowohl für Spediteure als auch für kommerzielle Flottenbetreiber in den USA erhältlich sein und diese dabei unterstützen, Kosten zu reduzieren und eine großflächige Nutzung zu ermöglichen. Der Produktionsstart wird für 2027 erwartet.

Um den Aurora Driver zu industrialisieren, wird Continental ihre jahrzehntelange Erfahrung im Bereich Systementwicklung für sichere und zuverlässige Fahrzeuglösungen in die Partnerschaft einbringen. Dabei stellt Continental nicht nur das gesamte Hardwaresystem, sondern auch ein neues Rückfallsystem zur Verfügung. Im unwahrscheinlichen Fall eines Ausfalls des autonomen Primärsystems dient es dazu, sicherzustellen, dass das Rückfallsystem des fahrerlosen Lkw die Fahraufgabe sicher übernimmt und bis zur nächstmöglichen, gefahrlosen Position weiterfährt. Zudem wird Continental den gesamten Lebenszyklus der zugelieferten autonomen Hardwarelösungen für den Aurora Driver betreuen, angefangen von der Produktionslinie bis hin zur Außerbetriebnahme.

Continental und Google Cloud bringen generative künstliche Intelligenz (KI) ins Auto

Continental hat auf der IAA Mobility im September 2023 eine Partnerschaft mit Google Cloud bekannt gegeben. Gemeinsam bringen die beiden Unternehmen künstliche Intelligenz (KI) ins Auto. Continental ist damit einer der ersten Automobilzulieferer, der Anwendungen von Google Cloud direkt in Fahrzeugrechner integriert. Mit

deren Hilfe treten Fahrerinnen und Fahrer in einen natürlichen Dialog mit ihren Fahrzeugen. So können sie beispielsweise nach dem richtigen Reifendruck für das Fahrzeug bei voller Beladung oder im Urlaub nach Informationen zu Sehenswürdigkeiten auf der Strecke oder am Ziel fragen. Die zugrunde liegende generative KI stellt die benötigten Informationen zusammen und kann die Fragen der Fahrerinnen und Fahrer beantworten. Die beiden Unternehmen bringen jeweils ihre Expertise in den Feldern Automotive, Software, KI und Cloud-Computing mit in die Partnerschaft ein.

Mit dieser Technologie bietet Continental einen weiteren Baustein von der Straße zur Cloud und erweitert die in ihrem Hochleistungsrechner für den intelligenten Fahrzeuginnenraum vorintegrierten Funktionen für Instrumentierung, Unterhaltung und Fahrerassistenz. Dadurch reduziert das Unternehmen Entwicklungsaufwand, Komplexität und Kosten für Automobilhersteller. Der Hochleistungsrechner für den intelligenten Fahrzeuginnenraum zielt auf die Balance zwischen Nutzererlebnis und Systemleistung und erfüllt dabei die Anforderungen der Kunden für typische Cockpit-Designs mit Fahrer- und Zentraldisplay. Durch die vorintegrierten Funktionen können die Kosten reduziert werden. Das führt letztlich zu einer schnellen Markteinführung – vom Auftragseingang bis zur Serienreife in bis zu 18 Monaten.

Continental und Synopsys beschleunigen Softwareentwicklung

Continental und Synopsys beschleunigen die Entwicklung und Validierung von Softwarefunktionen und -anwendungen für das softwaredefinierte Fahrzeug. Die Unternehmen haben eine Partnerschaft geschlossen, um fortschrittliche virtuelle Prototyping-Lösungen für virtuelle, elektronische Steuergeräte (vECU) zu entwickeln. Dabei wird das virtuelle Prototyping von Synopsys mit dem cloud-basierten Entwicklungsframework Automotive Edge (CAEdge) von Continental kombiniert. Das Ergebnis ist, mittels eines digitalen Zwillings, die Softwareentwicklung der Automobilhersteller zu vereinfachen und schneller zur Marktreife zu gelangen.

Continental und DeepDrive entwickeln Radnabenantrieb mit integrierter Bremse

Continental hat im Oktober 2023 mit dem Münchener Hightech-Unternehmen DeepDrive eine strategische Partnerschaft zur Entwicklung von Kerntechnologien für Elektrofahrzeuge gestartet. Als ersten Meilenstein entwickeln beide Unternehmen eine kombinierte Einheit aus Antriebs- und Bremskomponenten, die direkt am Rad zum Einsatz kommt. DeepDrive ist ein Spezialist für die Entwicklung effizienter Elektromotoren mit langjähriger Erfahrung in der Automobil-Großserie. Continental wiederum bringt ihre technologische Expertise bei Bremssystemen und ihre Kompetenzen für die Industrialisierung innovativer Technologien ein.

Forschungs- und Entwicklungskosten (netto)	2023		2022	
	Mio €	% vom Umsatz	Mio €	% vom Umsatz
Automotive ^{1, 2}	2.384,8	11,8	2.273,1	12,4
Tires ¹	336,0	2,4	320,8	2,3
ContiTech ¹	175,1	2,6	169,2	2,6
Contract Manufacturing ¹	0,0	0,0	0,1	0,0
Konsolidierung	0,0	–	-0,2	–
Konzern^{1, 2}	2.896,0	7,0	2.762,9	7,0
Aktivierung von Forschungs- und Entwicklungskosten	17,6		24,4	
in % der Forschungs- und Entwicklungskosten ^{1, 2}	0,6		0,9	
Abschreibungen auf aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten	50,4		46,4	

1 Im Berichtsjahr wurde der Ausweis der Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit spezifizierten Gewährleistungen, Restrukturierungsmaßnahmen, Abfindungen sowie Wertminderungen und Wertaufholungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen geändert. Sie werden nunmehr den jeweiligen Funktionsbereichen zugeordnet. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

2 Die Zuordnung von Aufwendungen und Erträgen aus bestimmten Geschäftsvorfällen innerhalb der Funktionsbereiche wurde angepasst. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

Continental startet Serienproduktion ihres bislang nachhaltigsten Reifens und stellt Konzeptreifen Conti CityPlus vor

Continental hat Mitte 2023 die Produktion des UltraContact NXT, ihres bislang nachhaltigsten Serienreifens in ihrem Werk in Lousado, Portugal, gestartet. Mit bis zu 65 % nachwachsenden, wiederverwerteten und massenbilanz-zertifizierten Materialien kombiniert der Reifen von Continental einen hohen Anteil an nachhaltigen Materialien bei maximaler Sicherheit und Leistung. Dabei verfügen alle Dimensionen über die Bestnote im EU-Reifenlabel („A“) in den Bereichen Rollwiderstand, Nassbremsen und Außengeräusch.

Auf der IAA Mobility in München hat Continental im September 2023 ihr neues Reifenkonzept Conti CityPlus vorgestellt. Die neue Reifentechnologie reduziert den Energieverbrauch um bis zu 10 %. Dies bedeutet geringere CO₂-Emissionen bei Pkw mit Verbrennungsmotor und größere Reichweiten bei Elektrofahrzeugen. Erreicht wird dies durch eine Optimierung des Reifenverhaltens im städtischen Stop-and-go-Verkehr, wodurch die Reichweite von Pkw um bis zu 3 % verlängert werden kann. Das entspricht einer Einsparung von 0,6 kWh pro 100 Kilometer für Elektrofahrzeuge.

Continental bevorzugter Reifenpartner der Automobilhersteller weltweit für Elektrofahrzeuge und Verbrenner

Bereits seit mehr als zehn Jahren optimiert Continental ihre Reifen hin zu immer geringerem Rollwiderstand, einem niedrigen Abrollgeräusch und einer hohen Laufleistung – ohne Kompromisse bei Sicherheitsmerkmalen einzugehen. So erfüllen alle Pkw-Reifen der Marke Continental die Anforderungen von Elektrofahrzeugen und sind gleichzeitig in der Lage, auch Emissionen von Verbrennerfahrzeugen nachhaltig zu senken. Diese Strategie geht auf: Zuletzt setzten die zehn weltweit volumenstärksten Hersteller vollelektrischer Pkw in der Erstausrüstung auf die Technologiekompetenz von Continental. Der chinesische Fahrzeughersteller BYD stattet seit vergangenem Jahr seine Elektro-Limousine Seal für den chinesischen Markt mit dem Continental SportContact 7 und für den weltweiten Export werkseitig mit dem Continental EcoContact 6 Q aus.

Continental ist der bevorzugte Reifenpartner von Mercedes-Benz in der Region Asien-Pazifik. Diese umfasst die Länder China, Australien, Malaysia und Indonesien. Darüber hinaus wurde die bereits bestehende Partnerschaft in Indien verlängert.

Speziell von Mercedes-Benz freigegebene Reifen, die die Kennung „MO“ („Mercedes-Benz Original“) auf der Seitenwand tragen, erfüllen strenge Anforderungen und Standards. Sie sind speziell auf die jeweiligen Fahrzeugmodelle von Mercedes-Benz zugeschnitten. Continental stattet das gesamte Portfolio des Autoherstellers von der A- bis zur GLS-Klasse mit ihren Reifen aus. In Europa und in der Region Asien-Pazifik sind darunter die Reifenlinien SportContact, EcoContact sowie PremiumContact. In der Region Americas, besonders in den USA und Kanada, zählt außerdem die ProContact-Serie dazu.

Continental ermöglicht digitale Reifenüberwachung in Echtzeit

Continental bietet seit 2023 eine Einstiegslösung an, um Flotten zukünftig noch schneller und unkomplizierter für digitales Reifenmanagement auszurüsten. Der neue Ventilkappensensor ermöglicht es, zeitsparend, einfach und herstellernunabhängig Daten zum Zustand der Reifen zu erhalten. Hierdurch laufen diese optimal eingestellt. Das führt zu einer höheren Kraftstoffeffizienz und einer längeren Reifenlebensdauer. Darüber hinaus leistet der neue Sensor einen Beitrag zum „Lowest Overall Driving Costs“ (LODC)-Konzept von Continental. So unterstützt Continental Betreiber von Flotten, diese sicherer, nachhaltiger und kosteneffizienter zu betreiben.

Der Ventilkappensensor wird direkt auf das Reifenventil von Bussen, Lkw oder Anhängern geschraubt. Von dort aus misst er den Reifendruck in Echtzeit. Der Sensor ist kompatibel mit Nutzfahrzeugreifen aller gängigen Hersteller und verbindet sich selbstständig mit ContiConnect-Empfängereinheiten. Über die gleichnamige Reifenmanagement-Plattform werden Abweichungen vom Soll-Zustand entsprechend erfasst und an die Nutzer weitergeleitet. Ein QR-Code auf dem Ventilkappensensor dient der einfachen Zuweisung des Sensors zur jeweiligen Reifenposition.

Für die Positionsbestimmung ist somit kein spezielles Lesegerät notwendig. Sie erfolgt über ein Mobilgerät mithilfe der ContiConnect On-Site App.

Auch für die digitale Reifenüberwachung von Lkw-Anhängern liefert Continental relevante Daten der Reifen in Echtzeit. Neue Telematik-einheiten ermöglichen, dass auch Reifendaten abgestellter Lkw-Anhänger permanent empfangen und an das Reifenmanagementsystem ContiConnect 2.0 gesendet werden können. Zuvor war dies nur während des Fahrbetriebs möglich. Durch die digitale Reifenkontrolle können kontinuierlich Informationen über den Füllstand und die Temperatur der Reifen des Anhängers abgerufen werden. Ohne eine externe Stromquelle ermöglicht ein Akku das Senden täglicher Messwerte für bis zu 28 Tage. So können mithilfe von ContiConnect Live reifenbedingte Ausfälle reduziert werden. Reifen können proaktiv gewartet werden und Fahrzeuge bleiben fahrbereit. Statusaktualisierungen und Warnmeldungen in Echtzeit erhöhen zudem die Effizienz und verringern Arbeits- und Wartungskosten. Zusätzlich bietet ContiConnect Live mittels GPS-Daten eine Track- und-Trace-Funktion, durch die der genaue Standort der Fahrzeuge jederzeit im System sichtbar ist. Seit Juli 2023 ist die digitale Reifenüberwachung auch für freistehende Lkw-Anhänger in vielen Märkten weltweit verfügbar.

Continental testet Reifen für Kunden künftig im Fahrsimulator

Continental hat im November 2023 ihren neuen Fahrsimulator für Reifen in den operativen Betrieb überführt. Damit kommt er ab sofort für Neu- und Weiterentwicklungen, insbesondere im Reifen-erstausrüstungsgeschäft, zum Einsatz. Vorangegangen war eine rund zwölfmonatige intensive Erprobungsphase. Virtuelle Tests sparen Rohstoffe und verkürzen die Entwicklungszeit von Reifen. Bei der Hightech-Anlage handelt es sich um einen sogenannten Driver-in-the-loop-Simulator (DIL), der exakte fahrdynamische Parameter der Reifen und des jeweiligen Testfahrzeugs berechnet. Durch seine hohe Beweglichkeit kann der Simulator den Testfahrerinnen und Testfahrern von Continental subjektive Fahreindrücke vermitteln, die vergleichbar mit Reifentests auf einer realen Teststrecke sind.

Im Simulator können Reifen für alle Fahrzeug- und Antriebsvarianten, für Pkw wie Nutzfahrzeuge, für Elektro-, Hybrid- und Verbrennerfahrzeuge getestet werden. Entscheidender Vorteil ist, dass sich die Reifenparameter jederzeit digital anpassen lassen. So können Testfahrten in kurzen Abständen wiederholt und subjektive

Fahreindrücke direkt miteinander verglichen werden. Durch seine große Bewegungsplattform (vier Meter lang, fünf Meter breit) und eine maximale Beschleunigung von zwölf Metern pro Sekunde spüren die Testfahrerinnen und Testfahrer alle sechs Freiheitsgrade der Fahrdynamik – genau wie in einem echten Fahrzeug auf der physischen Teststrecke. Dazu zählen die Längs- und Querbewegungen, die Hubbewegung, das Gieren, Nicken sowie Wanken eines Fahrzeugs.

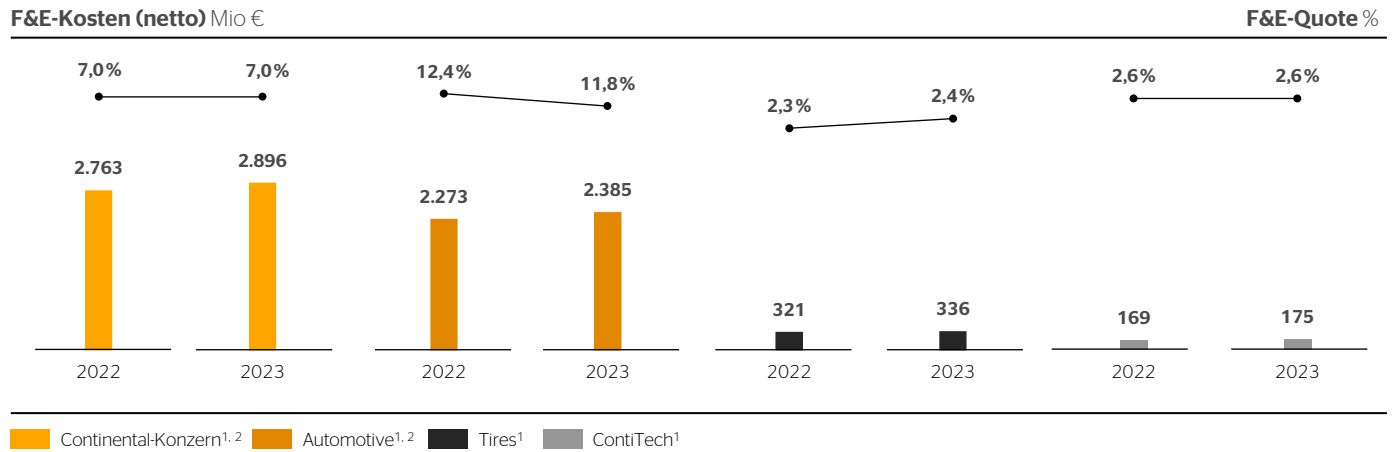
Continental stellt mit nachhaltigem Designkonzept SPACE D den Fahrzeuginnenraum der Zukunft vor

Continental zeigt mit seinem neuen Designkonzept SPACE D die gestalterische Zukunft des Fahrzeuginnenraums auf, die durch Elektromobilität und autonomes Fahren geprägt sein wird. Continental schließt dabei die Lücke vom Wohnzimmer zum automobilen Innenraum und stellt Komfort, Wohlfühlgefühl und Nachhaltigkeit in den Mittelpunkt.

Viele der verarbeiteten Oberflächenlösungen leisten Beiträge im Sinne der drei definierten Säulen der Nachhaltigkeit – Ökonomie, Ökologie und Soziales. Bei näherer Betrachtung fallen die einzelnen Oberflächen ins Auge, die SPACE D im Inneren ausmachen. Da die funktionale Dimension der Oberfläche zunehmend an Bedeutung gewinnt, setzt SPACE D bewährte und patentierte Technologien ein, wie beispielsweise heatable (direkt, schnell und punktgenau beheizbar), staynu (extrem unempfindlich bei Verschmutzungen) und laif (atmungsaktiv, komfortabel, passiv klimatisierend und akustisch wirksam).

Continental eröffnet TechCenter für Wasserstofftechnologien in Hamburg

Continental hat an ihrem Standort in Hamburg-Harburg im Juli 2023 ein neues TechCenter für Wasserstofftechnologien eröffnet. Der Unternehmensbereich ContiTech wird dieses künftig als kollaborative Plattform für den Wissensaustausch in diesem Bereich nutzen. Innovationen und der Transfer bestehender technischer Lösungen für neue Anwendungen im Bereich der Wasserstofftechnologien sollen gefördert werden. Ziel ist es, Experten aus verschiedenen Bereichen und Branchen zusammenzubringen. Diese sollen technische, regulatorische und infrastrukturelle Herausforderungen entlang der gesamten Wasserstoff-Wertschöpfungskette identifizieren und entsprechende übergreifende Lösungsansätze entwickeln.



¹ Im Berichtsjahr wurde der Ausweis der Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit spezifizierten Gewährleistungen, Restrukturierungsmaßnahmen, Abfindungen sowie Wertminderungen und Wertaufholungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen geändert. Sie werden nunmehr den jeweiligen Funktionsbereichen zugeordnet. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

² Die Zuordnung von Aufwendungen und Erträgen aus bestimmten Geschäftsvorfällen innerhalb der Funktionsbereiche wurde angepasst. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

Nachhaltigkeit und zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

Hinweise zur Berichterstattung

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 2023 dar.

Es enthält in einem separaten Abschnitt die für das Geschäftsjahr 2023 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 116 ff. zu finden.

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 hinsichtlich § 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: „Klimaneutralität“, „Emissionsfreie Mobilität und Industrie“, „Zirkuläres Wirtschaften“, „Verantwortungsvolle Wertschöpfungskette“, „Gute Arbeitsbedingungen“, „Saubere und sichere Fabriken“, „Benchmark für Qualität“ und „Nachhaltige Managementpraxis“. Mit der Steuerung dieser Themen werden die wesentlichen Transformationschancen und -risiken in Sachen Nachhaltigkeit adressiert. Die berichtspflichtigen Themenfelder sind auch für das Geschäftsjahr 2023 gültig und wurden vom Vorstand bestätigt.

Eine Übersicht über die berichtspflichtigen Themenfelder und eine Zuordnung zu den nichtfinanziellen Aspekten finden Sie in der folgenden Tabelle:

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 ¹	Klimaneutralität	X	Umweltbelange
	Emissionsfreie Mobilität und Industrie	X	Umweltbelange
	Zirkuläres Wirtschaften	X	Umweltbelange
	Verantwortungsvolle Wertschöpfungskette	X	Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Sozialbelange, Achtung der Menschenrechte
Acht Fundamente ²	Gute Arbeitsbedingungen	X	Arbeitnehmerbelange, Achtung der Menschenrechte
	Saubere und sichere Fabriken	X	Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Achtung der Menschenrechte
	Innovationen und Digitalisierung		-
	Benchmark für Qualität	X	Umweltbelange, Sozialbelange
	Sichere Mobilität		-
	Langfristige Wertschöpfung		-
	Nachhaltige Managementpraxis	X	Bekämpfung von Korruption und Bestechung, Arbeitnehmerbelange
	Gesellschaftliches Engagement		-

¹ Für unsere vier Fokusfelder bekennen wir uns zu visionären und starken Ambitionen bis spätestens 2050 und gemeinsam mit unseren Partnern entlang der Wertschöpfungskette.
² Unsere acht Fundamente der Nachhaltigkeit sind das Rückgrat unseres Nachhaltigkeitsmanagements.

Darstellung von Geschäftsmodell und Risiken

Die erforderlichen Angaben zum Geschäftsmodell finden Sie in den Kapiteln Konzernstruktur und Konzernstrategie auf den Seiten 28 ff. bzw. 31 ff., die Angaben zu Risiken im Risiko- und Chancenbericht auf Seite 93 ff. Darüber hinaus wurden keine zusätzlichen Risiken gemäß § 289c Abs. 3 HGB in Bezug auf nichtfinanzielle Themenfelder identifiziert.

Darstellung von Konzepten, Ergebnissen und Leistungsindikatoren

Bei den Leistungsindikatoren handelt es sich nicht um die bedeutendsten 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, zusammengefasstem Lagebericht, Konzernabschluss und anderen Quellen sowie ergänzende weitere Informationen in einem modularen Format zusammen.

Der integrierte Nachhaltigkeitsbericht erscheint voraussichtlich im April 2024 und wird im Internet abrufbar sein unter www.continental.com/Nachhaltigkeit/Berichterstattung.

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. Zudem ist Nachhaltigkeit ein wichtiger Baustein unserer Vision „CREATING VALUE FOR A BETTER TOMORROW“.

In unserer Konzern-Nachhaltigkeitsambition beschreiben wir, wie wir den Wandel in den relevanten Themenfeldern mit Blick auf Nachhaltigkeit gestalten wollen, um damit Transformationschancen wahrzunehmen und Transformationsrisiken zu vermindern. 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 im Internet abrufbar unter www.continental-nachhaltigkeit.de.

Steuerung, Organisation und Verantwortlichkeiten

Innerhalb des Vorstands verantwortet die Vorständin für Group Human Relations (Arbeitsdirektorin) und Group Sustainability das Thema Nachhaltigkeit. Das Nachhaltigkeitsmanagement im Continental-Konzern wird durch eine eigene interne Nachhaltigkeitsrichtlinie geregelt.

Die Unternehmensfunktion Group Sustainability wird durch Nachhaltigkeitsfunktionen in den Unternehmensbereichen sowie Koordinatoren in mehreren Geschäftsfeldern und Ländern ergänzt. Die Nachhaltigkeitsfunktionen in den Unternehmensbereichen sowie im Konzern wurden 2023 weiter ausgebaut und gestärkt. Das Konzernsteuerungsgremium Nachhaltigkeit (kurz: Konzern-Nachhaltigkeitskomitee) ist verantwortlich für die Bewertung von bereichsübergreifenden Themen, die Abwägung von Chancen und Risiken sowie die Vorabstimmung zu relevanten Vorstandsentscheidungen. Es setzte sich im Geschäftsjahr 2023 aus dem gesamten Vorstand, den Leitungen der Nachhaltigkeitsfunktionen auf Ebene des Konzerns und der Unternehmensbereiche sowie den Leitungen weiterer relevanter Unternehmensfunktionen zusammen. Das Gremium wird von der Vorständin für Group Human Relations (Arbeitsdirektorin) und 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 im Konzern-Nachhaltigkeitskomitee 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.

Das Thema Nachhaltigkeit ist auch fester Bestandteil der Konzernstrategieentwicklung. Wesentliche Investitionen müssen im Freibeprozess 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.

Vergütung

Vorstand und Führungskräfte weltweit werden an der Erreichung von Nachhaltigkeitszielen gemessen. So sind die langfristigen Vergütungskomponenten (LTI) auch 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 weiterhin zu unterstützen, haben wir im Geschäftsjahr 2023 die interne Kommunikation zum Thema Nachhaltigkeit intensiviert, zahlreiche Veranstaltungen durchgeführt und das Thema weiter in wesentliche interne Veranstaltungsformate für Führungskräfte integriert. Zu diesen Veranstaltungen gehört auch die Global Sustainability Conference, die im Geschäftsjahr 2023 in Hannover stattfand, und an der Continental-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter aus aller Welt sowie externe Gäste teilgenommen haben.

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 sowie die sich daraus ergebenden Transformationschancen und -risiken.

Konzept

Wir haben uns das konzernweite Ziel gesetzt, Klimaneutralität in den gesamten eigenen Produktionsprozessen zu erreichen. Bezogen auf die Scope-1- und die marktbasiert berechneten Scope-2-CO₂-Emissionen gemäß Greenhouse Gas (GHG) Protocol streben wir an, bis 2040 klimaneutral zu sein (Klimaziel 2040).

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 Programme und müssen hierzu regelmäßig intern berichten.

Gemeinsam mit den Unternehmensbereichen hat das Konzernprojektteam „Decarbonization Roadmap 2040“ klare Zwischenziele für jeden Unternehmensbereich festgelegt und zwei wesentliche Schritte definiert:

- › 100% Bezug von Strom aus erneuerbaren Energien (Scope 2), was bereits seit 2020 umgesetzt ist.
- › 100% Klimaneutralität für den verbleibenden Energieverbrauch bis 2040 (Scope 1 und 2) durch:
 - › die Reduzierung der CO₂-Emissionen durch Energieeffizienzprojekte
 - › die Substitution fossiler Brennstoffe
 - › den Ausgleich unvermeidbarer CO₂-Emissionen.

Für das Jahr 2030 haben wir uns das Zwischenziel gesetzt, die eigenen Emissionen auf 0,7 Mio t CO₂ zu senken. Das entspricht einer weiteren Senkung von mehr als 20 % gegenüber dem Jahr 2023.

Continental hat ein internes CO₂-Preissystem für Entscheidungen über Investitionen eingeführt, die sich auf die Scope-1- und Scope-2-Emissionen auswirken. Dieser Schattenpreis wurde auf der Grundlage aktueller und prognostizierter künftiger Marktpreise für CO₂ und eines Vergleichs mit anderen Preisen erstellt. Er wird regelmäßig neu evaluiert. Ziel dieses Mechanismus ist es, die Unternehmensbereiche bei der Erreichung ihrer CO₂-Reduktionsziele zu unterstützen und unsere Umweltleistung weiter zu verbessern. Der Schattenpreis gilt weltweit für den gesamten Continental-Konzern. 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.

Bezogen auf die Scope-3-CO₂-Emissionen gemäß Greenhouse Gas (GHG) Protocol streben wir gemäß unserer Nachhaltigkeitsambition an, Klimaneutralität spätestens bis 2050 zu erreichen. Hierfür haben wir in der gesamten Wertschöpfungskette verschiedene Hebel identifiziert: zum einen die Nutzungsphase unserer Produkte, verbunden mit dem globalen Wandel zu emissionsfreier Mobilität und Industrie, zum anderen die Produktgestaltung und die 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 Industrie sowie Zirkuläres Wirtschaften in dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung.

Zudem wird es auch entlang der Lieferkette notwendig sein, die Nutzung von Grünstrom zu steigern. Der Verhaltenskodex für Geschäftspartner wurde im Jahr 2021 im Hinblick auf Klimaneutralität entsprechend erweitert und im Geschäftsjahr 2023 überprüft. Die Umsetzung von Klimaneutralität in der gesamten Wertschöpfungskette wird in den einzelnen Unternehmensbereichen gesteuert, die jeweils verantwortlich für die Ergreifung geeigneter Maßnahmen sind. Die Klimaneutralität unserer Wertschöpfungsketten erfordert darüber hinaus gemeinsame Nachhaltigkeitsanstrengungen mit Kunden, Lieferanten und anderen Partnern.

Das Klimaziel 2040 sowie die Ambition für 2050 des Continental-Konzerns wurden von der Science Based Targets initiative (SBTi) bereits im Jahr 2020 geprüft. Methodenbedingt wurden damals 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.

Zudem bieten wir Kunden sowie den Continental-Unternehmensbereichen mit unserem Klimaschutz-Sofortprogramm Net|Zero|Now einen zusätzlichen Baustein, um die jeweiligen Klimastrategien zu unterstützen. Das Programm wird sowohl für das Geschäft mit Produkten für emissionsfreie Fahrzeuge als auch für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor und im Industriegeschäft angeboten sowie intern, wie z. B. für Veranstaltungen, genutzt. Continental arbeitet mit Partnern für zertifizierte Wiederherstellung von Ökosystemen wie insbesondere Aufforstungsprojekten zusammen, um CO₂ aus der Atmosphäre zu binden und damit durch sogenannte negative Emissionen (CO₂-Removals) das globale CO₂-Budget zu entlasten. Hierfür hat Continental, über die Anforderungen der jeweiligen Register hinaus, eigene Qualitätskriterien definiert. Die Berechnungen von definierten Mengen an CO₂-Removals erfolgen individuell in den Unternehmensbereichen. Entsprechend wird die Menge der im Rahmen von Net|Zero|Now genutzten negativen Emissionen in den Unternehmensbereichen ermittelt und dokumentiert. Continental hat ein Kontingent an zertifizierten Projekten eingekauft. Entsprechende Zertifikate werden schrittweise auf Continental ausgestellt und anschließend aus dem Register gestrichen. In einem systematischen Prozess wird daraufhin auf Konzernebene sichergestellt, dass für die im jeweiligen Geschäftsjahr von den Unternehmensbereichen genutzte

Menge entsprechende ausgestellte, gestrichene und damit stillgelegte Zertifikate vorliegen und diese in der internen Allokation über Geschäftsjahre und Unternehmensbereiche hinweg nicht mehrfach genutzt werden.

Ergebnis des Konzepts

Die gesamten eigenen CO₂-Emissionen (Scope 1 und 2) beliefen sich im Geschäftsjahr 2023 auf 0,89 Mio t CO₂. (Vj. 0,99 Mio t CO₂). Sie berechnen sich als Summe der Scope-1- und marktbasiert berechneten Scope-2-CO₂-Emissionen. Der Rückgang der direkten CO₂-Emissionen (Scope 1) im Geschäftsjahr 2023 erklärt sich u. a. durch die Energieeffizienz- und Substitutionsmaßnahmen zur Reduzierung des Verbrauchs fossiler Brennstoffe sowie teilweise durch gesunkene Produktionsmengen. Die CO₂-Emissionen entsprechen dabei CO₂-Äquivalenten (CO₂ e).

Durch die Umstellung auf Grünstrombezug für die berichteten Stromverbräuche im Geschäftsjahr 2020 wurden die gesamten eigenen CO₂-Emissionen (Scope 1 und 2) gegenüber dem Geschäftsjahr 2019 bereits um 70% reduziert, weil für den Grünstrombezug seither keine CO₂-Emissionen mehr anfallen. Für das vollständige Volumen des berichteten eingekauften Stroms, das nicht schon durch andere Instrumente (z. B. Grünstromverträge, Stromabnahmeverträge oder selbst erzeugter Strom aus erneuerbaren Energien) abgedeckt ist, wurden entsprechende Herkunftsnachweise für Grünstrom eingekauft. Bedingt durch Prozesse der nationalen Register lagen zum Zeitpunkt der Berichtsaufstellung für geringe Restmengen noch nicht alle Löschungen von Herkunftsnachweisen vor. Die berichteten marktbasierten Scope-2-Emissionen resultieren aus dem Bezug von Dampf und Fernwärme.

Leistungsindikatoren Klimaneutralität ¹	2023 ²	2022 ²
Direkte CO ₂ -Emissionen (Scope 1) in Mio t CO ₂ ³	0,69	0,76
Indirekte CO ₂ -Emissionen (Scope 2) in Mio t CO ₂ ⁴	0,21 ⁵	0,23
Eigene CO₂-Emissionen gesamt (Scope 1 und 2) in Mio t CO₂³	0,89	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 (CO₂ e).

² Enthält kalkulatorische Daten in geringem Umfang für Teile des Konzerns, die nicht direkt berichtet haben.

³ Ohne Emissionen aus Kältemitteln.

⁴ Berechnung nach der marktbasierten Berechnungsmethode des GHG Protocol. Dort, wo keine vertragsspezifischen Emissionsfaktoren vorlagen, wurden die Standard-Emissionsfaktoren von Defra (09/2023) genutzt.

⁵ Nach der standortbasierten Berechnungsmethode des GHG Protocol ergibt sich (hierbei ohne Berücksichtigung des Grünstrombezugs) für die Scope-2-Emissionen ein Wert von 1,46 Mio t CO₂.

Innerhalb des Programms NetZeroNow wurden 2023 erneut negative Emissionen genutzt. Aufgrund deutlich reduzierter Nachfrage sank deren Umfang im Berichtsjahr auf 1,6 Tsd t CO₂ (Vj. 27,6 Tsd t CO₂). Die Nutzung von negativen CO₂-Emissionen wurde durch freiwillige Emissionsgutschriften erzeugt. Diese Zertifikate wurden ausschließlich von Wiederaufforstungs- und Aufforstungsprojekten bezogen und im Geschäftsjahr 2023 sowie in den Vorjahren für Continental in den Registern Gold Standard, VCS, American Carbon Registry und Climate Action Reserve stillgelegt.

Im Februar 2024 hat die globale Non-Profit-Organisation CDP (ehemals firmierend unter Carbon Disclosure Project) das Rating von Continental im Bereich Klimaschutz auf Basis der berichteten Daten von A- auf A verbessert.

Weitere Informationen zum Themenfeld „Klimaneutralität“ inkl. der Berichterstattung zu indirekten CO₂-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 Industrie

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. Der Begriff „emissionsfrei“ bezieht sich auf null Emissionen von beispielsweise Treibhausgasen oder Stickoxiden (NO_x). Es bezieht sich nicht auf harmlose Emissionen wie Wasserdampf, ungiftige, biologisch abbaubare Partikelemissionen oder minimale Geräuschemissionen.

Maßgeblich für die Umsetzung unserer Ambition sind die Anforderungen und Transformationsgeschwindigkeiten unserer Kunden, Industrien und Märkte sowie die sich daraus ergebenden Transformationschancen und -risiken.

Konzept

Die Transformation zu emissionsfreier Mobilität und Industrie gestaltet Continental mit kundenorientierten Lösungen, z. B. für Elektromobilität, emissionsfreien Schienenverkehr, Fahrräder und Windkraftanlagen. Dabei setzen wir sowohl auf Neuentwicklungen von Produkten als auch auf die Weiterentwicklung des bestehenden Produktportfolios. So finden sich Komponenten, Software und Produkte von Continental in einer Vielzahl von Elektrofahrzeugen – vom Reifen über den Hochleistungscomputer bis hin zur Innenraumoberfläche. Aktuelle Beispiele für innovative Produkte und Systeme von Continental finden Sie im Kapitel Forschung und Entwicklung in diesem Geschäftsbericht.

Für die Implementierung dieser Nachhaltigkeitsambition sind insbesondere mit Blick auf die Portfolioentwicklung, die Produktstrategien und Geschäftsmodelle die betreffenden Unternehmensbereiche und Geschäftsfelder zuständig. Dabei werden sie durch die Unternehmensfunktionen des Continental-Konzerns unterstützt. 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 Industrie“ erfassen wir unser zuordenbares Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen. Erfasst werden die nachweisbar 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.

Im Geschäftsjahr 2022 berichtete Continental noch den Leistungsindikator zuordenbares kohlenstoffarmes Geschäft über das Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen hinaus. Der höchste Anteil dieses Indikators entfiel auf das Ersatzgeschäft mit hocheffizienten Reifen mit geringem Rollwiderstand. Aufgrund der anhaltenden Unklarheit darüber, wie Reifen und verschiedene Industriegeschäfte in den verschiedenen Rechtsvorschriften (z. B. EU-Taxonomie) zum Geschäft mit niedrigen CO₂-Emissionen zugerechnet werden können, hat Continental beschlossen, im Geschäftsjahr 2023 das zuordenbare kohlenstoffarme Geschäft über das Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen hinaus nicht mehr auszuweisen und einen neuen Berichterstattungsansatz für die Zukunft zu entwickeln.

Ergebnis des Konzepts

Im Geschäftsjahr 2023 belief sich das zuordenbare Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen auf 2.244 Mio € (Vj. 1.657 Mio €). Das Wachstum gegenüber dem Vorjahr ist insbesondere auf den zunehmenden Markterfolg von Elektromobilität zurückzuführen, denn Produkte von Continental finden sich mittlerweile in vielen Volumenmodellen.

Emissionsfreie Mobilität und Industrie	2023	2022
Zuordenbares Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen in Mio € ^{1,2}	2.244	1.657

1 Definition: Das zuordenbare Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen umfasst das gesamte Geschäft mit Produkten für Fahrzeuge, die Güter und Menschen transportieren.

2 Die Zuordenbarkeit des Geschäfts erfolgt beispielsweise über den Fahrzeughersteller, die Fahrzeugplattform 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 Unternehmensbereiche Tires, ContiTech und Contract Manufacturing fand eine Klassifizierung der am Jahresende gemeldeten Umsätze statt. Im Falle des Unternehmensbereichs Automotive 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.

Weitere Informationen zum Themenfeld „emissionsfreie Mobilität und Industrie“ finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht im Internet 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 sowie die sich daraus ergebenden Transformationschancen und -risiken.

Konzept

Die Umstellung auf zirkuläres Wirtschaften ist ein tiefgreifender und komplexer Transformationsprozess für Continental mit gleichzeitig

hoher Relevanz für die Erreichung anderer Themenfelder der Continental-Nachhaltigkeitsambition. 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 Nutzung von produktbezogenen, technologischen und biologischen Kreisläufen zu verbessern. Zudem wird kontinuierlich an der Haltbarkeit, Recyclingfähigkeit und Anpassungsfähigkeit der Produkte gearbeitet. Beispiele hierfür sind:

- › Der Unternehmensbereich Automotive wurde im Berichtsjahr Partner des internationalen Projekts Circ-Uits (Circular Integration of independent Reverse Supply Chains for the smart reUse of Industrially relevant Semiconductors). Ziel des Projekts ist die Entwicklung nachhaltiger Methoden auf der Grundlage innovativer Technologien, die im Kreislaufmodell dazu beitragen, neue Komponenten und Produkte mit hoher Wertschöpfung und verbesserter Ökobilanz herzustellen sowie Lösungen für die Wiederverwendung von Halbleitern und mechanischen Teilen bereitzustellen.
- › Der Unternehmensbereich Tires entwickelt derzeit gemeinsam mit Pyrum Innovations als Partner verschiedene Verfahren, um das Recycling von Altreifen durch Pyrolyse weiter zu optimieren und auszubauen. Der dabei rückgewonnene Industrierauß wird seit September 2023 im Reifenwerk Korbach für Vollreifen, die v. a. bei Gabelstaplern zum Einsatz kommen, verwendet. Er soll künftig bei immer mehr Gummimischungen von Continental eingesetzt werden.
- › Der Unternehmensbereich ContiTech hat mit skai rPET PureLux eine unifarbene Möbelfolie mit 100 % Recyclingmaterial im PET-Polymer vorgestellt, wodurch natürliche Ressourcen geschont werden.

Weitere Informationen finden Sie in der jeweiligen Pressemitteilung auf unserer Website im Internet unter [Presse](#).

Bezüglich des betrieblichen Abfallmanagements als weiterer wichtiger 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. Durch diese Zielsetzung wird der Verwertung Vorrang vor der Entsorgung eingeräumt. Die Implementierung des Konzernziels wird von 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/Corporate Governance/ Vorstand](#).

Ergebnisse des Konzepts

Die Abfallverwertungsquote lag im Geschäftsjahr 2023 bei 87 % (Vj. 85 %). Dies ist im Wesentlichen auf die erfolgreiche Umsetzung lokaler Projekte sowie auf Marktgegebenheiten zurückzuführen, die eine erhöhte Verwertbarkeit der angefallenen Abfälle ermöglicht haben.

Leistungsindikator zirkuläres Wirtschaften	2023 ²	2022 ²
Abfallverwertungsquote in % ¹	87	85

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.

Weitere Informationen zum Themenfeld „zirkuläres Wirtschaften“ finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht im Internet 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 sowie die sich daraus ergebenden Transformationschancen und -risiken.

Konzept

Continental operiert in komplexen globalen Wertschöpfungsketten, in denen vielfältige Risiken in Bezug auf Verletzungen von Schutzrechten vorkommen können. Ein Risiko ist in diesem Zusammenhang immer bezogen auf eine potenzielle negative Auswirkung auf Mensch und Umwelt.

Continental hat daher ein umfassendes Managementsystem zur Sicherstellung ihrer Sorgfaltspflichten eingerichtet, um Risiken im Zusammenhang mit definierten Schutzrechten innerhalb ihrer Lieferkette und im eigenen Geschäftsbereich zu erkennen. Zu diesem Zweck wurden Verantwortlichkeiten, Regeln und Prozesse klar definiert, einschließlich Maßnahmen zur Risikominderung sowie Kontrollmechanismen. Das „Responsible Value Chain Due Diligence System“ (RVCDDS) orientiert sich an den von uns definierten Schutzrechten und wird im Zuge der Entwicklung dynamischer wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Rahmenbedingungen weiterentwickelt. Das RVCDDS gilt für die Continental AG und alle Tochterunternehmen, in denen der Konzern einen bestimmenden Einfluss ausübt.

Der Vorstand der Continental AG wird mindestens einmal jährlich vom Menschenrechtsbeauftragten des Continental-Konzerns über den aktuellen Status informiert und befindet über Wirksamkeit, Angemessenheit sowie Verbesserungspotenziale. Er entscheidet entsprechend über geeignete Verbesserungen des RVCDDS als Ganzes oder ausgewählter Elemente. Zudem ist das RVCDDS Bestandteil des übergeordneten internen Kontrollsystems, des

Risiko-Managementsystems und des Compliance-Managementsystems von Continental. Als eine zentrale Präventionsmaßnahme auf Konzernebene hat Continental sogenannte „Responsible Value Chain Commitments“ (RVC Commitments) verabschiedet, die im Internet abrufbar sind unter www.continental-nachhaltigkeit.de. Diese RVC Commitments adressieren definierte Risikokategorien und formulieren die Erwartungshaltungen an den eigenen Geschäftsbereich und Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie an unmittelbare Lieferanten. Die RVC Commitments gehen insbesondere in Bezug auf die Arbeitsbedingungen über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus. Darüber hinaus hat Continental weitere Präventionsmaßnahmen im eigenen Geschäftsbereich und gegenüber unmittelbaren Zulieferern verankert.

Innerhalb des RVCDDS definiert unser Verhaltenskodex die grundsätzlichen Anforderungen für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, während der Verhaltenskodex für Geschäftspartner (Business Partner Code of Conduct) die grundsätzlichen Anforderungen u. a. an unsere Lieferanten einschließlich deren Lieferanten, beispielsweise in Bezug auf Menschenrechte, Arbeitsbedingungen, Umweltschutz, Konfliktmineralien und Korruptionsbekämpfung beinhaltet. Der Verhaltenskodex für Geschäftspartner wird regelmäßig, zuletzt im Geschäftsjahr 2023, aktualisiert, um Änderungen oder Anpassungen der relevanten Gesetze widerzuspiegeln. Für Lieferanten von Naturkautschuk gilt ergänzend unsere Einkaufspolitik für nachhaltigen Naturkautschuk.

Das bereits existierende konzernweite Hinweisgebersystem der Continental AG, die Continental Integrity Hotline, wurde im Rahmen der gesetzlichen Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes ergänzt und steht Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Continental-Konzerns wie auch Externen zur Verfügung. Die Integrity Hotline ist u. a. für Hinweise zu potenziellen Verletzungen von Menschenrechten und Umweltrechten offen. Neben dem Hinweisgebersystem werden zudem weiteren Quellen herangezogen, um Verdachtsfällen von möglichen Verletzungen von Schutzrechten nachzugehen und ggf. Präventionsmaßnahmen und Abhilfemaßnahmen umzusetzen.

Das RVCDDS definiert zudem den Rahmen für das Ergreifen von Abhilfemaßnahmen im eigenen Geschäftsbereich, gegenüber direkten Lieferanten sowie anlassbezogen gegenüber indirekten Lieferanten. Zudem werden Nachhaltigkeitsaspekte an verschiedenen weiteren Stellen des Lieferantenmanagements berücksichtigt. So werden z. B. auf Basis verschiedener Kriterien ausgewählte Lieferanten mithilfe von Selbstauskünften bewertet, die wir über die für unsere Industrien anerkannten Nachhaltigkeitsplattformen wie z. B. EcoVadis und NQC einholen und deren Umfang wir jährlich auf Konzernebene auswerten. Darüber hinaus werden selektiv auch Audits vor Ort oder andere Überprüfungen durchgeführt, beispielsweise in Bezug auf das Vorliegen von Managementsystemen.

Unseren Ansatz für die verantwortungsvolle Wertschöpfungskette entwickeln wir auch im Dialog mit externen Stakeholdern kontinuierlich weiter und unterstützen die Entwicklung von branchenweiten Standards u. a. über unsere Teilnahme am Branchendialog der deutschen Bundesregierung zu Menschenrechten in der Automobilindustrie. Dort wurde insbesondere an einem gemeinsamen Verständnis von Branchenrisiken und für Anforderungen an Sorgfaltspflichten gearbeitet. Darüber hinaus engagieren wir uns in Initiativen und

Verbänden, wie z.B. econsense, Responsible Business Alliance (RBA) sowie in der Global Platform for Sustainable Natural Rubber (GPSNR).

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

Ergebnisse des Konzepts

Auf Basis der durchgeführten Risikoanalyse wurden für den eigenen Geschäftsbereich die Risikokategorien Umweltauswirkungen, Gleichbehandlung / Anti-Diskriminierung und Arbeitsbedingungen (inkl. Arbeitszeit) formal priorisiert, sowie alle Risikokategorien für die Lieferkette in Bezug auf unmittelbare Lieferanten.

Im Rahmen der Umsetzung des RVCDDs wurden weltweit insbesondere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Führungspositionen, aber auch in spezifischen Funktionen, zu den RVC Commitments und dem RVCDDs geschult.

Um die Transparenz und Nachhaltigkeit in der Naturkautschuk-Lieferkette von Continental weiter zu erhöhen, wurden die Aktivitäten des bereits 2019 gegründeten Joint Venture „Rubberway“ zur digitalen Risikoanalyse der vorgelagerten Lieferkette weiter ausgebaut. Zudem konnte das bereits seit 2018 bestehende gemeinsame Projekt mit der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) im indonesischen West Kalimantan weiter ausgebaut werden. Ziel des Projekts ist es, gemeinsam die Implementierung eines digitalen Systems für die Rückverfolgbarkeit von Naturkautschuk aus der Projektregion voranzutreiben. Durch die Optimierung der Lieferkette, sowie durch ein Schulungsangebot für eine nachhaltige Kultivierung von Anbauflächen für Naturkautschuk, werden Kleinbäuerinnen und Kleinbauern dabei unterstützt, Menge, Qualität sowie zugleich ihren Ertrag zu steigern und damit ihre Einkommenssituation zu verbessern. Darüber hinaus beugt eine auf Nachhaltigkeit ausgelegte Anbaustrategie Rodung und Entwaldung vor und schont so wertvolle Ressourcen. In einem Entwicklungsprojekt mit Security Matters (SMX) arbeitet Continental daran, anhand von Marker-Technologien einen fälschungssicheren Herkunftsnachweis von Naturkautschuk zu erproben. Im Jahr 2022 konnte ein Feldversuch erfolgreich abgeschlossen werden und die Marker-Substanz im gesamten Produktionsprozess eines Reifens zweifelsfrei nachgewiesen werden.

Zum 31. Dezember 2023 lagen uns 1.291 (Vj. 1.009) gültige Lieferanten-Selbstauskünfte über die beiden Nachhaltigkeitsplattformen EcoVadis und NQC vor. Dies entspricht einer Erfüllungsquote von 71 % (Vj. 63 %) der für diesen Prozess ausgewählten Lieferanten. Die gestiegene Anzahl der vorliegenden, gültigen Lieferanten-Selbstauskünfte und die höhere Erfüllungsquote sind auf das Onboarding von ContiTech-Lieferanten in EcoVadis und die Folgeaktivitäten mit Lieferanten zur Aktualisierung und Erneuerung der Selbstauskünfte zurückzuführen.

Leistungsindikator verantwortungsvolle Wertschöpfungskette	2023	2022
Anzahl der vorliegenden, gültigen Lieferanten-Selbstauskünfte (zum 31.12.) ¹	1.291	1.009

¹ 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 im Internet 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 fairer Arbeitsbedingungen geregelt. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden hinsichtlich der Beachtung des Verhaltenskodex geschult. Zudem umfasst das in der Einführung befindliche Managementsystem für eine verantwortungsvolle Wertschöpfungskette auch die eigenen Aktivitäten (siehe verantwortungsvolle Wertschöpfungskette).

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 Menschen und Positionen auf effiziente und effektive Weise passend 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“ und weiterer Maßnahmen aufgrund der sich verändernden Rahmenbedingungen 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 Länder-ebene, 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 www.continental-nachhaltigkeit.de in der Rubrik Unternehmen/Corporate Governance/Vorstand.

Ergebnisse des Konzepts

Im Geschäftsjahr 2023 erreichte der Index „Nachhaltiges Engagement“ 81 % (Vj. 80 %) und lag damit leicht über dem Niveau des Vorjahres. Die Krankheitsrate sank im Berichtsjahr auf 3,2 % (Vj. 3,7 %). Auch die Rate ungesteuerte Fluktuation verringerte sich auf 6,0 % (Vj. 7,8 %).

Angaben zu den Personalaufwendungen im Geschäftsjahr 2023, d.h. zu Löhnen und Gehältern, sozialen Abgaben und Aufwendungen für die Altersversorgung, finden Sie in den Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung auf den Seiten 122 ff. in diesem Geschäftsbericht. Die Leistungen an Arbeitnehmer, wie z.B. Pensionen, Versorgungsleistungen und langfristige Bonuszahlungen, finden Sie in den Erläuterungen zur Konzernbilanz auf den Seiten 124 ff. aufgeschlüsselt.

Leistungsindikatoren gute Arbeitsbedingungen	2023	2022
OUR-BASICS-Live-Index „Nachhaltiges Engagement“ in % ^{1, 2}	81	80
Krankheitsrate in % ^{3, 4}	3,2	3,7
Rate ungesteuerte Fluktuation in % ^{4, 5}	6,0	7,8

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 51.888 Teilnehmerinnen und Teilnehmern (Vj. 46.199) als repräsentative Zufallsstichprobe über alle Continental-Standorte. Die Beteiligungsquote lag bei 77 % (Vj. 75 %).

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

4 Ohne Leiharbeiterinnen und Leiharbeiter (d.h. nur Stammebelegschaft).

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

Weitere Informationen zum Themenfeld „gute Arbeitsbedingungen“ finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht im Internet 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. CO₂-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 zertifizierten Geschäftsaktivitäten 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. Als Ziel hatte sich Continental gesetzt, die Unfallhäufigkeit bis 2030 auf 2,2 Unfälle pro eine Million Arbeitsstunden zu reduzieren. Weitere Informationen dazu finden Sie im Vergütungsbericht im Internet www.continental-nachhaltigkeit.de in der Rubrik Unternehmen/Corporate Governance/Vorstand.

Verantwortlich für das strategische, konzernweite ESH-Management sind 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 2023 deckten die Managementsysteme der zertifizierten Geschäftsaktivitäten einen Großteil unserer konzernweiten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ab. Die Zertifizierungen für das Umweltschutzmanagementsystem lagen wie im Vorjahr bei einem Abdeckungsgrad von 76 %. Die Zertifizierungen für das Energiemanagementsystem erreichten einen Abdeckungsgrad von 43 % (Vj. 40 %). Auch die Zertifizierungen für das Arbeits- und

Gesundheitsschutzmanagementsystem zeigten mit 64 % (Vj. 62 %) einen höheren Abdeckungsgrad. Die Verbesserung beider Zertifizierungsquoten wurde im Berichtsjahr durch eine Optimierung der internen Prozesse erzielt.

Die Unfallrate sank im Geschäftsjahr 2023 auf 2,1 Unfälle pro eine Million Arbeitsstunden (Vj. 2,5 Unfälle pro eine Million Arbeitsstunden). Das für 2030 gesetzte Ziel von 2,2 Unfällen pro eine Million Arbeitsstunden wurde damit bereits vorzeitig erreicht.

Leistungsindikatoren saubere und sichere Fabriken	2023	2022
Zertifizierungen für Umweltschutzmanagementsysteme (ISO 14001) ¹		
Abdeckungsgrad Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) in %	76	76
Zertifizierungen für Energiemanagementsysteme (ISO 50001) ¹		
Abdeckungsgrad Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) in %	43	40
Zertifizierungen für Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagementsysteme (ISO 45001 oder vergleichbar) ¹		
Abdeckungsgrad Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) in %	64	62
Unfallrate (Anzahl der Unfälle pro 1 Mio Arbeitsstunden) ^{2, 3}	2,1	2,5

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 Stammebelegschaft), ohne Wegeunfälle.

Weitere Informationen zum Themenfeld „saubere und sichere Fabriken“ finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht im Internet 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 eines Verlusts an Kunden- und Marktakzeptanz vermeiden wollen. Weitere Informationen hierzu finden Sie im Risiko- und Chancenbericht 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. Der Umfang der Zertifizierungen wird jährlich als Abdeckungsgrad der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Qualitätsmanagementsystemen ausgewertet. Als Effektivitätsindikator unseres Qualitätsmanagements dient die Anzahl der neuen Feldqualitätseignisse. Ein Feldqualitätseignis 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 ist die Unternehmensfunktion Group Quality, technical Compliance, Continental Business System (CBS) and Environment sowie Qualitätsfunktionen auf verschiedenen Ebenen im Konzern, die in einem weltweiten Netzwerk zusammenarbeiten.

Ergebnisse des Konzepts

Zum 31. Dezember 2023 deckten zertifizierte Qualitätsmanagementsysteme mit 85 % (Vj. 83 %) einen Großteil unserer konzernweiten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ab. Die Verbesserung der Zertifizierungsquote wurde durch eine Optimierung der internen Prozesse erzielt.

Es wurden 29 neue Feldqualitätseignisse im Geschäftsjahr 2023 ermittelt (Vj. 30).

Leistungsindikatoren Benchmark für Qualität	2023	2022
Zertifizierungen für Qualitätsmanagementsysteme (ISO 9001 oder vergleichbar) ¹		
Abdeckungsgrad Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) in %	85	83
Neue Feldqualitätseignisse (zum 31.12.) ²	29	30

1 Gezählt wurden gültige Zertifikate, abgeschlossene Rezertifizierungsprozesse und laufende Rezertifizierungsprozesse, wenn das Erreichen der Rezertifizierung als sehr wahrscheinlich eingestuft wurde.

2 Definition: Ein Feldqualitätseignis 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.

Darüber hinaus finden Sie Angaben zum Umfang von berichtspflichtigen Gewährleistungs- und Produkthaftungsansprüchen im Geschäftsjahr 2023 auf den Seiten 211 ff. in den Sonstigen Erläuterungen im Konzernanhang.

Weitere Informationen zum Themenfeld „Benchmark für Qualität“ finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht im Internet 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

Für die Vorbeugung gegen Verstöße in den Bereichen Korruption, Kartellrecht, Geldwäsche und Datenschutz ist die Unternehmensfunktion Group Compliance verantwortlich, die in ein zentrales Team und in regionale Funktionen gegliedert ist. Compliance-Koordinatorinnen und -Koordinatoren in den Ländern und an den Standorten ergänzen diese Struktur. Die Konzeption und die Funktionsweise des Compliance-Managementsystems sind im Compliance Handbuch definiert.

Continental strebt ein ganzheitliches, proaktives Compliance-Managementsystem an, das auf einer umfassenden und vorausschauenden Analyse potenzieller Compliance-Risiken basiert, gefolgt von der Implementierung geeigneter Richtlinien und Verfahren, Schulungen, Beratung, Überwachung und Kontrollen, die zu kontinuierlichen Lernerfahrungen und Systemverbesserungen führen. Zur Unterstützung der Aufdeckung von Verstößen dient in erster Linie die Integrity Hotline.

Für die Vorbeugung gegen Verstöße im Bereich der technischen Compliance ist die Unternehmensfunktion Group Quality, technical Compliance, CBS and Environment gemeinsam mit den Zentralfunktionen für Qualität und technische Compliance der Unternehmensbereiche verantwortlich. Die Konzeption und Funktionsweise des technischen Compliance-Managementsystems sind in der Policy für die technische Compliance sowie dem Handbuch des technischen Compliance-Managementsystems und weiter detaillierenden Verfahrensstandards definiert.

Zur Unterstützung der Aufdeckung von Risiken und Bedenken der technischen Compliance wird ein Netzwerk von unterstützenden Rollen in den verschiedenen Funktionen der Unternehmensbereiche, Geschäftsfelder, Segmente und Standorte kontinuierlich weiterentwickelt.

Die Bewertung der Angemessenheit und Wirksamkeit der Risiko- und Compliance-Managementsysteme ist Gegenstand des übergreifenden internen Kontrollsystems der Continental. Zusätzlich wird die „Wahrgenommene Integrität“ mit einem neu gebildeten Indikator gemessen. Dieser neue Indikator wurde erstmalig für das Jahr 2023 erhoben. Er basiert auf konkreten Fragen im Rahmen der jährlichen Mitarbeiterbefragung OUR BASICS Live und bildet die Wahrnehmung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu wesentlichen Aspekten der Umsetzung unseres Integritätsanspruchs in der Organisation ab. Er ist damit geprägt von subjektiven Eindrücken und Einschätzungen, die wiedergeben, ob die Systeme die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erreichen. Der Indikator wird ab dem Geschäftsjahr 2024 auch Bestandteil der variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder und der Führungskräfte weltweit sein. Der Anspruch ist sowohl eine kurzfristige als auch eine kontinuierliche Verbesserung des Indikators und damit der wahrgenommenen Integrität.

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 % und bis 2030 auf bis zu 30 % zu erhöhen.

Dies wollen wir insbesondere durch von Diagnostik gestützte objektive Besetzungsverfahren, durch Stärkung unserer inklusiven Kultur, durch die Erweiterung der Frauennetzwerke und die Durchführung von Diversity-Workshops und spezifischen Veranstaltungen erreichen. Die Geschlechtervielfalt, d.h. 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 zum Vergütungssystem finden Sie im Vergütungsbericht im Internet [📄](#) in der Rubrik Unternehmen/Corporate Governance/Vorstand. Weitere Informationen zum Themenfeld „nachhaltige Managementpraxis“ sowie zu unserem Diversity-Konzept finden Sie im Abschnitt Corporate Governance in diesem Geschäftsbericht. Weitere Informationen zum Thema Compliance finden Sie im Risiko- und Chancenbericht im Kapitel Wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems in diesem Geschäftsbericht.

Ergebnisse des Konzepts

Zum 31. Dezember 2023 steigerte Continental den Anteil weiblicher Führungskräfte auf dem Executive- und Senior-Executive-Level auf 19,9 % (Vj. 19,1 %). Die Zunahme des Anteils weiblicher Führungskräfte belegt, dass unsere Initiativen und Maßnahmen zur Förderung von Geschlechtervielfalt Wirkung zeigen. Der Anteil ohne USA belief sich auf 19,8 % (Vj. 18,8 %). Für die langfristige Vergütung der Führungskräfte ist die separate Betrachtung der Kennzahl ohne die USA aus juristischen Gründen notwendig.

Im Geschäftsjahr 2023 erreichte der erstmals in dieser Form ausgewiesene Index „Wahrgenommene Integrität“ den Wert 81 % (Vj. n.a.).

Leistungsindikator nachhaltige Managementpraxis	2023	2022
Geschlechtervielfalt – Anteil weiblicher Executives und Senior Executives (zum 31.12.) in %	19,9	19,1
darin enthaltener Anteil weiblicher Executives und Senior Executives ohne USA (zum 31.12.) in %	19,8	18,8
OUR-BASICS-Live-Index „Wahrgenommene Integrität“ in % ^{1,2}	81	n.a.

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 51.888 Teilnehmerinnen und Teilnehmern (Vj. 46.199) als repräsentative Zufallsstichprobe über alle Continental-Standorte. Die Beteiligungsquote lag bei 77 % (Vj. 75 %).

Weitere Informationen zum Themenfeld „nachhaltige Managementpraxis“ finden Sie gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht im Internet unter [📄](#) www.continental.com/Nachhaltigkeit/Berichterstattung/Berichterstattung und Downloads.

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

Die EU-Taxonomie ist ein Klassifizierungssystem zur Bestimmung nachhaltiger Geschäftstätigkeiten in der Realwirtschaft. Bei den folgenden Angaben handelt es sich um die Pflichtangaben des Continental-Konzerns nach Art. 8 EU-Tax-VO 2020/852.

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

Seit dem 1. Januar 2023 müssen Unternehmen der Realwirtschaft Angaben zur Taxonomiefähigkeit und -konformität hinsichtlich der beiden Klimaziele des sogenannten Klimarechtsakts nach EU-Tax-VO 2021/2139 machen. Im Juni 2023 wurde mit der EU-Tax-VO 2023/2486 der sogenannte Umweltrechtsakt veröffentlicht, der die Tätigkeiten und die technischen Bewertungskriterien für die vier restlichen Umweltziele beinhaltet. Die sechs Umweltziele der EU-Taxonomie betreffen:

- › Beitrag zum Klimaschutz
- › Anpassung an den Klimawandel
- › Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- › Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- › Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- › Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Durch den delegierten Rechtsakt EU-Tax-VO 2023/2485 zur Änderung des Klimarechtsakts, der zeitgleich mit dem Umweltrechtsakt veröffentlicht wurde, wurde der Klimarechtsakt angepasst. Neben Anpassungen in Bezug auf bestehende Tätigkeiten zu den beiden Klimazielen wurden neue Wirtschaftstätigkeiten mit Bezug zu den beiden Klimazielen aufgenommen. Dies betrifft u.a. die beiden Wirtschaftstätigkeiten der Kategorie 3.18 („Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“) und der Kategorie 3.19 („Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten“). Darüber hinaus hat die EU-Kommission –im Erwägungsgrund 10 der delegierten Verordnung 2023/2485 (zur Änderung der delegierten Verordnung 2021/2139) explizit klargestellt, dass es sich bei der Tätigkeit der Reifenherstellung aufgrund ihres Potentials zur Minderung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor um eine taxonomiefähige Tätigkeit handelt, die aktuell der Kategorie 3.6 („Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“) zuzuordnen ist.

Obwohl mit der Anpassung des Klimarechtsakts einige bestehende Unklarheiten in der Auslegung der Regulatorik bezüglich der Taxonomiefähigkeit der Wirtschaftstätigkeiten von Continental verringert wurden, ist die Berichterstattung nach EU-Tax-VO für Continental weiterhin mit Unsicherheiten verbunden. Dies ist v.a. darauf zurückzuführen, dass auch weiterhin unklare und auslegungsbedürftige Formulierungen in den Regulierungen und Erklärungen bezüglich der Ermittlung der Taxonomiefähigkeit und insbesondere der Taxonomiekonformität sowie der Berechnungen der Kernleistungsindikatoren Umsatz, Investitionen und Betriebsausgaben im Hinblick auf die für Continental relevanten Wirtschaftstätigkeiten bestehen.

Zudem besteht die Regulierung aus verschiedenen Verordnungen, delegierten Rechtsakten sowie offiziellen Antworten auf häufig gestellte Fragen, deren Zusammenwirken aus Sicht von Continental ebenfalls mit Unsicherheiten verbunden ist. Auch wegen der kurzen Umsetzungsfrist, der im Jahr 2023 publizierten delegierten Rechtsakte, konnten bislang viele für die Umsetzung relevante Auslegungsfragen nicht abschließend geklärt werden. Bei der Auslegung der Regulierung berücksichtigen wir zudem Bewertungen von Industrieverbänden der Zuliefer- und Automobilindustrie, die Berichtspraxis von europäischen Zulieferern für das Jahr 2022 sowie informelle Einschätzungen verschiedener Experten.

Taxonomiefähige Geschäftsaktivitäten

Im Rahmen unserer Nachhaltigkeitsambition streben wir Klimaneutralität sowie emissionsfreie Mobilität und Industrie bis spätestens 2050 (vgl. auch Abschnitte Klimaneutralität sowie Emissionsfreie Mobilität und Industrien in dieser zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung) und damit den Ausbau von sauberer und klimaneutraler Mobilität an. Hierzu haben wir als Bestandteil unserer Nachhaltigkeits-Scorecard Leistungsindikatoren auf Konzernebene eingeführt, um den kontinuierlichen Fortschritt zu überwachen. Im Vorjahr haben wir aus dieser Scorecard das zuordenbare Geschäft mit emissionsfreier Mobilität und Industrie als denjenigen Indikator eingestuft, der alle für Continental als taxonomiefähig in Bezug auf das Umweltziel Klimaschutz gemäß EU-Tax-VO auszuweisenden Geschäftstätigkeiten umfasst. Dieser setzte sich zusammen aus dem zuordenbaren Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen und dem zuordenbaren kohlenstoffarmen Geschäft über das Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen hinaus. Dieses Geschäft wurde im Vorjahr in die Kategorie 3.6 („Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“) der delegierten Verordnung für Klimaschutz (EU 2021/2139, Anhang I) eingeordnet, da bislang keine allgemeine Regelung oder spezifische Tätigkeiten für vorgelagerte Wirtschaftstätigkeiten vorgesehen waren. Die Einführung der Kategorien 3.18 („Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“) und 3.19 („Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten“) sowie ein geänderter Ansatz in Bezug auf die Tätigkeit der Reifenherstellung führten im Berichtsjahr zu einer im Vergleich zum Vorjahr veränderten Einordnung verschiedener Geschäftstätigkeiten von Continental sowie einer in Summe deutlichen Ausweitung der als taxonomiefähig ausgewiesenen Umsatzerlöse, Investitionen und Betriebsausgaben.

Im Berichtsjahr ordnen wir alle Geschäftstätigkeiten zur Herstellung von Automobil- und Mobilitätssystemen und -komponenten für Straßenfahrzeuge mit Ausnahme von Reifen, auch über die Komponenten für Fahrzeuge ohne Antriebsemissionen hinaus, der Kategorie 3.18 zu. Nach Auffassung von Continental ist die Herstellung sämtlicher Komponenten unabhängig von der Antriebsart für alle Fahrzeuge der in der Kategorie aufgeführten Fahrzeugklassen taxonomiefähig. Diese Einordnung ergibt sich aus Sicht von Continental daraus, dass die Benennung der Aktivität keine Einschränkungen von Komponenten etwa in Bezug auf Funktion oder Antriebsart beinhaltet und die entsprechenden Komponenten, Bauteile und Systeme für die Nutzung in Straßenfahrzeugen vorgesehen sind. Das nicht eindeutig definierte Qualifizierungsmerkmal (Kriterium) der Tätigkeit 3.18 des essenziellen Beitrags zur Umweltleistung ist aus

Sicht von Continental Teil der Beurteilung der Taxonomiekonformität und nicht der Taxonomiefähigkeit. Alternative Auslegungen wurden geprüft, aber von Continental als nicht sachgerecht bewertet.

Alle Geschäftstätigkeiten zur Herstellung von Schienenverkehrskomponenten ordnen wir der Kategorie 3.19 zu. Diese Einordnung ergibt sich aus Sicht von Continental insbesondere daraus, dass durch den Verweis auf Tätigkeit 3.3 auch für die Komponenten keine Einschränkung in Bezug auf Funktion oder Antriebsart der Schienenfahrzeuge, für die die Komponenten gefertigt werden, besteht, sofern die Komponenten und Systeme für den Betrieb und das Funktionieren von Schienenfahrzeugen notwendig sind. Darüber hinaus beinhaltet auch die Benennung der Aktivität keine Einschränkungen von Komponenten etwa in Bezug auf Funktion oder Antriebsart.

Abweichend zum Vorjahr werden die gesamten Aktivitäten der Reifenherstellung im Berichtsjahr als taxonomiefähig gemäß der Kategorie 3.6 zugeordnet. Im Erwägungsgrund 10 der delegierten Verordnung 2023/2485 (zur Änderung der Delegierten Verordnung 2021/2139) stellte die Kommission klar, dass die Herstellung von Reifen das Potenzial für eine Verringerung der Treibhausgasemissionen birgt und einen Beitrag zu einer stärker kreislaforientierten Wirtschaft leisten kann. Bis zur Festlegung spezifischer technischer Bewertungskriterien für diese Tätigkeit ist die Reifenherstellung weiterhin eine taxonomiefähige Tätigkeit nach Kategorie 3.6 („Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“). Nach Auffassung von Continental bezieht sich diese Klarstellung für Zwecke der Taxonomiefähigkeit auf die Herstellung sämtlicher Reifen ohne Einschränkung etwa in Bezug auf bestimmte Eigenschaften, Label-Klassen oder Antriebstechniken. Als Folge dieser Klarstellung hat Continental seinen Ansatz gegenüber dem Vorjahr geändert und ordnet nun die Herstellung sämtlicher Reifen ohne Einschränkung etwa in Bezug auf bestimmte Eigenschaften, Label-Klassen oder Antriebstechniken der Kategorie 3.6 zu. Auch hier wurden alternative Auslegungen geprüft, aber von Continental insbesondere im Hinblick auf Erwägungsgrund 10 als nicht sachgerecht bewertet.

Darüber hinaus werden wie im Vorjahr verschiedene Industriegeschäfte von Continental als taxonomiefähig ausgewiesen. Diese umfassen im Berichtsjahr im Wesentlichen die Herstellung von Komponenten für Windkraftanlagen sowie die Herstellung von Materialien zur Dämmung von Industrieanlagen. Diese ordnet Continental weiterhin der Kategorie 3.6 („Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“) zu, da die Geschäftstätigkeiten auf wesentliche Reduktionen abzielen und damit wesentliche Beiträge zum Ausbau von erneuerbaren Energien sowie zur Einsparung von Energie durch Dämmung beispielsweise in Industrieanlagen leisten. Auch für diese Einordnung ist es nach Auffassung von Continental unerheblich, welche Funktionen die Zulieferertechnologien in den Endprodukten erfüllen, solange das Endprodukt die Ziele gemäß Art. 10 Abs. 1 der Taxonomie-VO erfüllt.

Die genannten Tätigkeiten werden nicht als taxonomiefähig unter Anhang II zum delegierten Klimarechtsakt (Umweltziel Anpassung an den Klimawandel) ausgewiesen.

Alle anderen Geschäftstätigkeiten des Continental-Konzerns, die in den zuvor genannten Geschäftstätigkeiten nicht enthalten sind, wur-

den für das Berichtsjahr als nicht taxonomiefähig eingestuft. Dementsprechend ordnet Continental den weiteren Umweltzielen unter Anhang I: die nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen, Anhang II: der Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft, Anhang III: Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung und Anhang IV: der Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme derzeit keine Geschäftstätigkeiten zu.

Bei der Einordnung legen wir die öffentlich verfügbaren Informationen bis zum Zeitpunkt der Berichterstattung zugrunde.

Taxonomiefähige Umsätze

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 (siehe Tabellen am Ende dieser nichtfinanziellen Erklärung). Durch die von Continental gewählte Ermittlungsmethode werden hierbei Doppelzählungen vermieden.

Die beschriebene erstmalige Zuordnung der gesamten Aktivitäten der Reifenherstellung als taxonomiefähig gemäß der Kategorie 3.6 sowie die erstmalige Zuordnung aller weiteren Geschäftstätigkeiten zur Herstellung von Automobil- und Mobilitätssystemen und -komponenten für Straßenfahrzeuge als taxonomiefähig gemäß der Kategorie 3.18 bewirkten im Berichtsjahr einen beträchtlichen Anstieg der taxonomiefähigen Umsätze. Hinzu kam die erstmalige Zuordnung aller Geschäftstätigkeiten zur Herstellung von Schienenverkehrskomponenten als taxonomiefähig gemäß der Kategorie 3.19. Ferner wurden analog zum Vorjahr verschiedene Industriegeschäfte als taxonomiefähig gemäß der Kategorie 3.6 erfasst. In Summe wurden im Berichtsjahr 35,9 Mrd € als taxonomiefähige Umsätze ausgewiesen (Vj. 2,8 Mrd €). Dies entsprach 86,6 % vom gesamten Konzernumsatz (Vj. 7,1 %). Die Aufteilung der taxonomiefähigen Umsätze nach Kategorien zeigt die Tabelle auf Seite 56.

Informationen zum gesamten Umsatz des Continental-Konzerns (dem Nenner der Kennzahlenberechnung) sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten Umsatzerlöse in diesem Geschäftsbericht zu finden.

Taxonomiefähige Investitionen und Betriebsausgaben

Die taxonomiefähigen Investitionen und Betriebsausgaben wurden gemäß der delegierten Verordnung zur Offenlegungspflicht (2021/2178) sowie unter Berücksichtigung der Klarstellungen der EU-Kommission vom Oktober 2022 erfasst.

Bei den Angaben der taxonomiefähigen Investitionen und Betriebsausgaben nach der sogenannten Kategorie a handelt es sich jeweils um Schlüsselungen auf Grundlage des taxonomiefähigen Umsatzanteils. Denn geschäftsmodellbedingt werden die Anlagen, Maschinen und Gebäude des Continental-Konzerns sowohl für die taxonomiefähigen Tätigkeiten als auch für andere Tätigkeiten genutzt. Dies gilt sowohl für Investitionen in als auch für Betriebsausgaben für Vermögenswerte oder Prozesse, die mit taxonomiefähigen Tätigkeiten verbunden sind (Kategorie a).

Die Schlüsselung erfolgt dabei auf Unternehmensbereichsebene und nicht nach einzelnen Standorten, um Doppelzählungen zu vermeiden, interne Geschäfte sowie Konsolidierungseffekte zu berücksichtigen und der Matrixstruktur des Konzerns Rechnung zu tragen.

Diese Schlüsselung des Umsatzes spiegelt so die Verteilung der Produktion von Continental wider. Zudem wird eine solche Vorgehensweise der Schlüsselung auch durch die Plattform für nachhaltige Finanzen in ihrem Bericht an die Kommission vom Oktober 2022 grundsätzlich nahegelegt. Diese führt für ermöglichende Geschäfte aus, dass Investitionen und Betriebsausgaben auf Basis des Umsatzanteils berichtet werden sollten, wenn die Geschäfte sowohl taxonomiefähig als auch nicht-taxonomiefähige Geschäftstätigkeiten enthalten.

Die Ausweitung der als taxonomiefähig zugeordneten Geschäftsaktivitäten führte im Berichtsjahr ebenfalls zu einem signifikanten Anstieg der taxonomiefähigen Investitionen. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 2.140,9 Mio € als taxonomiefähige Investitionen ausgewiesen (Vj. 183,1 Mio €). Dies entsprach 87,9 % der gesamten Investitionen (Vj. 7,5 %). Die Aufteilung der taxonomiefähigen Investitionen nach Kategorien zeigt die Tabelle auf Seite 57.

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) in diesem Geschäftsbericht zu finden. Die Angaben beziehen sich auf Investitionen in die im Konzernanhang dargestellten immateriellen Vermögenswerte (Kapitel 13), Sachanlagen (Kapitel 14), Leasing (Kapitel 15) und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien (Kapitel 16).

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. Continental berücksichtigt dabei im Nenner der Kennzahlenberechnung für die Betriebsausgaben direkte, nicht kapitalisierte Kosten, die durch Forschung und Entwicklung (netto), Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing sowie Wartung und Reparaturen im Berichtsjahr anfielen.

Die Ausweitung der als taxonomiefähig zugeordneten Geschäftsaktivitäten bewirkte im Berichtsjahr ebenfalls einen signifikanten Anstieg der taxonomiefähigen Betriebsausgaben. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 3.571,9 Mio € als taxonomiefähige Betriebsausgaben erfasst (Vj. 220,1 Mio €). Dies entspricht 90,5 % der gesamten Betriebsausgaben (Vj. 6,1 %). Die Aufteilung der taxonomiefähigen Betriebsausgaben nach Kategorien zeigt die Tabelle auf Seite 58.

Bei der Ermittlung der taxonomiefähigen Investitionen und Betriebsausgaben wurde im Berichtsjahr auf die separate Erfassung von Investitionen in einzelne Maßnahmen und den Erwerb von Produkten aus taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten gemäß Kategorie c sowie die Erfassung daraus resultierender Betriebsausgaben aus Gründen der Wesentlichkeit verzichtet.

Continental weist darauf hin, dass nach eigener Auffassung verschiedene Auslegungen der Anforderungen bezüglich der Investitionen und Betriebsausgaben, insbesondere für die Kategorie c sowie zu Betriebsausgaben allgemein, weiterhin zu Unsicherheiten in der Ermittlung der Taxonomieangaben führen.

Taxonomiekonforme Geschäftstätigkeiten

Continental weist wie im Vorjahr keine Geschäftstätigkeiten als taxonomiekonform aus.

Für alle Geschäftstätigkeiten, die nach der Kategorie 3.6 ausgewiesen werden, sind spezifische, vergleichende Lebenszyklusanalysen die Voraussetzung, um diese auch als taxonomiekonform auszuweisen. Diese müssen erhebliche Einsparungen an Lebenszyklus-Emissionen im Vergleich zu der leistungsfähigsten am Markt verfügbaren alternativen Technologie oder Lösung bzw. zu dem leistungsfähigsten am Markt verfügbaren alternativen Produkt nachweisen. Zudem müssen die Lebenszyklusanalysen nach vorgegebenen Standards extern verifiziert werden. Eine vereinfachende Lebenszyklusbetrachtung, wie sie die Taxonomie-Verordnung (2020/852) selbst fordert, ist nach der delegierten Verordnung für Klimaschutz (2021/2139) für die Kategorie 3.6 nicht mehr ausreichend. Entsprechende Lebenszyklusanalysen lagen Continental im Berichtsjahr nicht vor, weshalb eine Einordnung taxonomiekonformer Geschäftstätigkeiten derzeit nicht möglich ist. Aus diesem Grund wurden zudem die sogenannten Do No Significant Harm (DNSH) Kriterien sowie die Mindestschutzvorschriften entlang der gesamten Wertschöpfungskette nicht geschäftsaktivitätenspezifisch bewertet.

Für alle Geschäftstätigkeiten, die nach den neu in den Klimarechtsakt eingeführten Kategorien 3.18 und 3.19 ausgewiesen werden, ist der Ausweis taxonomiekonformer Geschäftstätigkeiten im Berichtsjahr noch nicht verpflichtend.

Da Continental derzeit keine Tätigkeiten als taxonomiekonform ausweist, werden auch keine taxonomiekonformen Investitionen oder Betriebsausgaben gemäß Kategorien a und b ausgewiesen. Da keine taxonomiefähigen Investitionen und Betriebsausgaben gemäß Kategorie c ermittelt wurden, wurden auch keine taxonomiekonformen Investitionen oder Betriebsausgaben gemäß Kategorie c ausgewiesen.

Offenzulegende Angaben gemäß EU-Taxonomie-Verordnung

Bei den folgenden Übersichten der Taxonomieangaben sei darauf hingewiesen, dass diese entsprechend den Vorgaben der Meldebögen des Anhangs 2 der delegierten Verordnung zur Offenlegungspflicht (2021/2178) angefertigt wurden.

Vor dem Hintergrund der Unsicherheiten und Auslegungen der Taxonomie-Verordnung ist diese Einschränkung relevant, da sie beispielsweise bedeutet, dass die Bezeichnungen als ökologisch nachhaltige bzw. als nicht ökologisch nachhaltige Aktivitäten sich nur auf die Bewertung nach EU-Tax-VO beziehen und nicht allgemeingültig sind.

Continental hat keine Geschäftstätigkeiten gemäß der zusätzlichen delegierten Verordnung für die Bereiche Gas- und Nukleartätigkeiten (2022/1214) und verzichtet daher auf die Angabe der spezifischen Meldebögen.

Meldebögen nach EU-Taxonomie-Verordnung (EU-Tax-VO)

Anteil des Umsatzes aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2023

Geschäftsjahr				2023		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag					DNSH-Kriterien (Keine erhebliche Beeinträchtigung)										
Wirtschaftstätigkeiten			Code ¹	Umsatz	Umsatz- anteil 2023	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomie- konformer (A.1.) oder taxonomie- fähiger (A.2.) Umsatz 2022	Kategorie ermög- lichende Tätig- keit	Kategorie Über- gangs- tätig- keit
				Mio €	%	EL; N/EL ²	EL; N/EL ²	EL; N/EL ²	EL; N/EL ²	EL; N/EL ²	EL; N/EL ²	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																					
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																					
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1.)				0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								0,0%		
davon ermöglichende Tätigkeiten				0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								0,0%		
davon Übergangstätigkeiten				0,0	0,0%	0,0%													0,0%		
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																					
Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien			CCM 3.6	11.996,4	29,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								7,1%		
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten			CCM 3.18	23.802,7	57,5%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								n. a.		
Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten			CCM 3.19	67,3	0,2%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								n. a.		
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2.)				35.866,4	86,6%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								7,1%		
A. Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1. + A.2.)				35.866,4	86,6%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								7,1%		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																					
Umsatz nicht taxonomiefähige Tätigkeiten (B)				5.554,1	13,4%																
GESAMT (A + B)				41.420,5	100,0%																

Bei den hier aufgeführten Tabellen handelt es sich um die „Meldebögen für die KPI von Nicht-Finanzunternehmen“ nach Vorgabe des Anhangs V der delegierten Verordnung 2023/2486 der EU-Kommission vom 27. Juni 2023.

Aus Gründen der Vereinfachung verwendet Continental außerhalb dieser Tabellen folgende Begriffe synonym: „Wirtschaftstätigkeiten“ als „Geschäftstätigkeiten“, „ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)“ als „taxonomiekonforme Geschäftstätigkeiten“, „taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)“ als „taxonomiefähige Geschäftstätigkeiten“.

¹ Der Code stellt die Abkürzung des jeweiligen Ziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann, sowie die Nummer des Abschnitts der Tätigkeit im entsprechenden Anhang, der das Ziel abdeckt, d. h. hier Klimaschutz, kurz CCM (Climate Change Mitigation).

² EL: „Eligible“, für das jeweilige Umweltziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: „Not eligible“, für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

Anteil der Investitionen für Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2023

Geschäftsjahr	2023			Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien (Keine erhebliche Beeinträchtigung)									
Wirtschaftstätigkeiten	Code ¹	CapEx	CapEx-Anteil 2023	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomie-konformer (A.1.) oder taxonomie-fähiger (A.2.) CapEx 2022	Kategorie ermög-lichende Tätig-keit	Kategorie Über-gangs-tätig-keit
		Mio €	%														EL; N/EL ²	EL; N/EL ²	EL; N/EL ²
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1.)		0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								0,0%		
davon ermöglichende Tätigkeiten		0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								0,0%		
davon Übergangstätigkeiten		0,0	0,0%	0,0%													0,0%		
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	0,0	0,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0%		
Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	CCM 3.6	834,7	34,3%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								7,1%		
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	1.304,1	53,5%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								n.a.		
Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten	CCM 3.19	2,1	0,1%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								n.a.		
Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	CCM 7.3	0,0	0,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,1%		
Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)	CCM 7.4	0,0	0,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0%		
Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	CCM 7.5	0,0	0,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,1%		
Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien	CCM 7.6	0,0	0,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,3%		
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2.)		2.140,9	87,9%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								7,5%		
A. CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1. + A.2.)		2.140,9	87,9%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								7,5%		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
CapEx nicht taxonomiefähige Tätigkeiten (B)		296,0	12,1%																
GESAMT (A + B)		2.436,9	100,0%																

Bei den hier aufgeführten Tabellen handelt es sich um die „Meldebögen für die KPI von Nicht-Finanzunternehmen“ nach Vorgabe des Anhangs V der delegierten Verordnung 2023/2486 der EU-Kommission vom 27. Juni 2023.

Aus Gründen der Vereinfachung verwendet Continental außerhalb dieser Tabellen folgende Begriffe synonym: „Wirtschaftstätigkeiten“ als „Geschäftstätigkeiten“, „ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)“ als „taxonomiekonforme Geschäftstätigkeiten“, „taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)“ als „taxonomiefähige Geschäftstätigkeiten“. Der hier verwendete Begriff „CapEx“ ist synonym zu dem im Text zur EU-Taxonomie verwendeten Begriff der Investitionen.

¹ Der Code stellt die Abkürzung des jeweiligen Ziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann, sowie die Nummer des Abschnitts der Tätigkeit im entsprechenden Anhang, der das Ziel abdeckt, d. h. hier Klimaschutz, kurz CCM (Climate Change Mitigation).

² EL: „Eligible“, für das jeweilige Umweltziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: „Not eligible“, für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

Anteil der Betriebsausgaben für Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2023

Geschäftsjahr	2023			Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien (Keine erhebliche Beeinträchtigung)									
Wirtschaftstätigkeiten	Code ¹	OpEx	OpEx-Anteil 2023	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomie-konformer (A.1.) oder taxonomie-fähiger (A.2.) OpEx 2022	Kategorie ermög-lichende Tätig-keit	Kategorie Über-gangs-tätig-keit
		Mio €	%	EL; N/EL ²	EL; N/EL ²	EL; N/EL ²	EL; N/EL ²	EL; N/EL ²	EL; N/EL ²	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1.)		0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								0,0%		
davon ermöglichende Tätigkeiten		0,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								0,0%		
davon Übergangstätigkeiten		0,0	0,0%	0,0%													0,0%		
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	0,0	0,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0%		
Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	CCM 3.6	774,5	19,6%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								6,1%		
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	2.793,9	70,8%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								n.a.		
Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten	CCM 3.19	3,5	0,1%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								n.a.		
Installation, Wartung und Reparatur von energieeffizienten Geräten	CCM 7.3	0,0	0,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0%		
Installation, Wartung und Reparatur von Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Gebäuden (und auf zu Gebäuden gehörenden Parkplätzen)	CCM 7.4	0,0	0,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0%		
Installation, Wartung und Reparatur von Geräten für die Messung, Regelung und Steuerung der Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden	CCM 7.5	0,0	0,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0%		
Installation, Wartung und Reparatur von Technologien für erneuerbare Energien	CCM 7.6	0,0	0,0%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0%		
OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2.)		3.571,9	90,5%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								6,1%		
A. OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1. + A.2.)		3.571,9	90,5%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								6,1%		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
OpEx nicht taxonomiefähige Tätigkeiten (B)		374,1	9,5%																
GESAMT (A + B)		3.946,0	100,0%																

Bei den hier aufgeführten Tabellen handelt es sich um die „Meldebögen für die KPI von Nicht-Finanzunternehmen“ nach Vorgabe des Anhangs V der delegierten Verordnung 2023/2486 der EU-Kommission vom 27. Juni 2023.

Aus Gründen der Vereinfachung verwendet Continental außerhalb dieser Tabellen folgende Begriffe synonym: „Wirtschaftstätigkeiten“ als „Geschäftstätigkeiten“, „ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)“ als „taxonomiekonforme Geschäftstätigkeiten“, „taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)“ als „taxonomiefähige Geschäftstätigkeiten“. Der hier verwendete Begriff „OpEx“ ist synonym zu dem im Text zur EU-Taxonomie verwendeten Begriff der Betriebsausgaben.

¹ Der Code stellt die Abkürzung des jeweiligen Ziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann, sowie die Nummer des Abschnitts der Tätigkeit im entsprechenden Anhang, der das Ziel abdeckt, d. h. hier Klimaschutz, kurz CCM (Climate Change Mitigation).

² EL: „Eligible“, für das jeweilige Umweltziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: „Not eligible“, für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

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 37 f. in diesem Geschäftsbericht und gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht
- › Themenfeld „sichere Mobilität“: Kapitel Forschung und Entwicklung auf Seite 37 f. in diesem Geschäftsbericht und gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht
- › Themenfeld „langfristige Wertschöpfung“: Kapitel Unternehmenssteuerung auf Seite 34 f. in diesem Geschäftsbericht und gebündelt im integrierten Nachhaltigkeitsbericht
- › Themenfeld „gesellschaftliches Engagement“: im integrierten Nachhaltigkeitsbericht

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

Wirtschaftsbericht

Rahmenbedingungen

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Aufgrund von schneller als ursprünglich erwartet fallenden Inflationsraten, sich stabilisierenden Lieferketten und trotz der Zinserhöhungen der Zentralbanken entwickelte sich die Weltwirtschaft im Berichtsjahr positiv. Gemäß dem World Economic Outlook Update (WEO Update) des Internationalen Währungsfonds (IWF) von Januar 2024 wuchs die Weltwirtschaft im Geschäftsjahr 2023 um 3,1 %. Die IWF-Prognose eines Wachstums von 2,9 % von Januar 2023 wurde damit leicht übertroffen.

Im Euroraum stieg 2023 gemäß der Statistikbehörde Eurostat das Bruttoinlandsprodukt (BIP) um 0,5 % gegenüber dem Vorjahr. Frankreich und Italien wiesen laut IWF Wachstumsraten von 0,8 % bzw. 0,7 % aus. Die Volkswirtschaft in Spanien wuchs gemäß IWF um 2,4 %, in Deutschland verringerte sich hingegen gemäß Statistischem Bundesamt das BIP um 0,1 %. Das Vereinigte Königreich erreichte gemäß IWF ebenfalls ein Wachstum von 0,5 % und entwickelte sich somit ähnlich wie der Euroraum. Für Russland schätzte der IWF dagegen einen BIP-Anstieg um 3,0 %.

In Nordamerika erhöhte sich im Jahr 2023 das BIP der USA gemäß dem Bureau of Economic Analysis um 2,5 %. Für Kanada und Mexiko wies der IWF BIP-Zuwächse von 1,1 % bzw. 3,4 % aus. Auch in anderen amerikanischen Ländern setzte sich 2023 die wirtschaftliche Erholung fort. Für Brasilien beispielsweise schätzte der IWF einen BIP-Anstieg um 3,1 %.

Die asiatischen Länder verzeichneten im Berichtsjahr gemäß IWF ebenfalls eine Fortsetzung der konjunkturellen Belebung. Hohe Wachstumsraten erreichten 2023 die indische Wirtschaft mit einem BIP-Zuwachs um 6,7 %, China mit einem Anstieg um 5,2 % sowie die ASEAN-Staaten mit einem BIP-Anstieg um 4,2 %. Eine geringere Wachstumsrate wies gemäß IWF Japan mit einer BIP-Erhöhung um 1,9 % aus.

Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen und Absatzregionen

Die Automobilindustrie – mit Ausnahme des Ersatzgeschäfts – bildet mit einem Anteil von 64 % (Vj. 61 %) am Konzernumsatz im Geschäftsjahr 2023 den bedeutendsten Kundenkreis für Continental. Den wesentlichen Anteil steuerte hierzu der Unternehmensbereich Automotive bei, aber auch die Unternehmensbereiche Tires und ContiTech erwirtschafteten in diesem Marktsegment signifikante Umsatzerlöse.

Das zweitgrößte Marktsegment für Continental ist mit 25 % (Vj. 28 %) vom Gesamtumsatz im Geschäftsjahr 2023 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 (Vj. 9 %) das weltweite Geschäft mit Industriekunden und Ersatzteilen des Unternehmensbereichs ContiTech.

Die größte Absatzregion von Continental ist weiterhin Europa mit einem Umsatzanteil von 48 % im Berichtsjahr (Vj. 47 %), gefolgt von Nordamerika mit 27 % (Vj. 27 %) und Asien-Pazifik mit 21 % (Vj. 22 %).

Entwicklung der Pkw-Neuzulassungen

Im Jahr 2023 stiegen in den großen internationalen Automobilmärkten die Neuzulassungen von Pkw deutlich an. Die Verfügbarkeit vieler Pkw-Modelle verbesserte sich gegenüber dem schwachen Vorjahr. Geopolitische und gesamtwirtschaftliche Unsicherheiten sowie hohe Verbraucherpreise führten zwar zu einer weiterhin gedämpften Nachfrage, wurden jedoch von den positiven Entwicklungen überkompensiert.

Auf dem europäischen Pkw-Markt (EU27, EFTA und Vereinigtes Königreich) wurden 2023 nach vorläufigen Daten des Verbands der Automobilindustrie (VDA) mit 12,8 Mio Einheiten 14 % mehr Neufahrzeuge als im Vorjahr zugelassen. In Japan stieg der Pkw-Absatz um 16 %, in den USA um 12 %. Brasilien verzeichnete einen Anstieg um 11 %.

In China, dem größten Pkw-Markt der Welt, verzeichnete der VDA im Jahr 2023 einen Rekordabsatz. Die Neuzulassungen erhöhten sich um 11 % auf 25,8 Mio Einheiten und entwickelten sich damit stärker als die an Dynamik verlierende chinesische Gesamtwirtschaft. In Indien erhöhte sich der Absatz der Neufahrzeuge 2023 um 8 % auf 4,1 Mio Einheiten.

Weltweit bewegten sich 2023 die Pkw-Neuzulassungen gemäß vorläufigen Daten des Fahrzeugherstellers Renault ebenfalls deutlich über Vorjahresniveau.

Entwicklung der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

Die Stabilisierung der im Vorjahr noch deutlich gestörten Lieferketten, infolge des Kriegs in der Ukraine und der pandemiebedingten Lockdowns in China, sind der Hauptgrund für die im Jahr 2023 signifikant gestiegene Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen < 6 t. Neben den stabileren Lieferketten ermöglichten auch erweiterte Kapazitäten im Halbleiterbereich einen Anstieg der Produktionszahlen. Der mehrwöchige Streik in der US-amerikanischen Automobilindustrie hatte keine signifikanten, anhaltenden Auswirkungen auf die Entwicklung der weltweiten Fahrzeugproduktion.

Europa verzeichnete in diesem Umfeld im Berichtsjahr nach vorläufigen Daten einen Anstieg der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen um 13 %. Nordamerika und China erhöhten 2023 ihre jeweilige Produktion um 10 %.

Die weltweite Produktion stieg 2023 nach vorläufigen Zahlen um 10 % auf 90,3 Mio Einheiten.

Entwicklung der Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen

Die Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen > 6 t wurde im Berichtszeitraum in unserem Kernmarkt Europa aufgrund von stabilisierten Lieferketten gegenüber dem Vorjahr deutlich gesteigert. Insbesondere in Ost- und Zentraleuropa konnte die Produktion trotz des andauernden Kriegs in der Ukraine erhöht werden. Die bessere Materialverfügbarkeit und die aufgestaute Nachfrage sorgten jedoch auch in Westeuropa für eine signifikante Produktionssteigerung. Im Vergleich zum Vorjahr stieg das Fertigungsvolumen nach vorläufigen Daten insgesamt um 14 %.

In unserem anderen Kernmarkt Nordamerika führte die gute Wirtschaftsentwicklung sowie die ebenfalls aufgestaute Nachfrage nach vorläufigen Zahlen zu einer anhaltenden Steigerung der Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen um 8 %.

Entwicklung der Ersatzreifenmärkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Sowohl in Europa als auch in Nordamerika zeigte sich im Berichtsjahr zunächst ein Rückgang der Nachfrage nach Ersatzreifen. Die Folgen der Inflation führten insbesondere in der ersten Jahreshälfte zu einer merklichen Kaufzurückhaltung. Zudem führten Lagerbestände der Händler zu einem geringeren Bevorratungsbedarf. In Nordamerika wurde der schwache Start durch eine starke zweite Jahreshälfte kompensiert, die Ersatzreifenmärkte in Europa lagen insgesamt unter dem Vorjahr. Der chinesische Markt konnte dagegen deutlich wachsen.

Im Gesamtjahr 2023 verringerte sich der Absatz von Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge < 6 t in Europa (ohne Russland) um 4 %. In Nordamerika lag die Nachfrage im Berichtsjahr auf dem Vorjahresniveau. In China stieg hingegen der Absatz um 12 %. Weltweit stieg der Absatz von Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge nach vorläufigen Daten im Berichtsjahr um 1 %.

Entwicklung der Ersatzreifenmärkte für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge

In unseren Kernmärkten Europa (ohne Russland) und Nordamerika verringerte sich im Jahr 2023 die Nachfrage nach Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge > 6 t nach vorläufigen Daten um 11 % bzw. um 15 % gegenüber dem Vorjahr.

Entwicklung der Industrieproduktion

Neben der Fahrzeugproduktion und dem Ersatzgeschäft für die Automobilindustrie ist die Entwicklung verschiedener weiterer Industrien entscheidend für den Erfolg unseres Unternehmensbereichs ContiTech. Produkte von ContiTech werden insbesondere in Anlagen, Maschinen und Fahrzeugen für den Schienenverkehr, den Bergbau, die Agrarindustrie sowie für weitere wichtige Schlüsselindustrien verwendet. Als übergeordneter Indikator für die Entwicklung des ContiTech-Geschäfts mit Industriekunden wird daher neben der allgemeinen Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts insbesondere die Entwicklung der Industrieproduktion angesehen.

Im Berichtszeitraum wurde die Industrieproduktion im Euroraum anhaltend durch gestiegene Kosten belastet und lag insgesamt unter dem Vorjahr. Auch in den USA konnte im Jahr 2023 die Industrieproduktion nur geringfügig gesteigert werden, sie lag in etwa auf dem Vorjahresniveau. In China hingegen konnte die Industrieproduktion gegenüber dem u.a. von Lockdowns beeinflussten Vorjahreswert deutlich gesteigert werden.

Entwicklung der Rohstoffmärkte

Im Vergleich zu den Vorjahren entwickelten sich die Rohstoffmärkte aufgrund einer insgesamt verbesserten Verfügbarkeit im Berichtsjahr weitestgehend stabil. Zudem normalisierten sich die weltweiten Lieferketten. Dies spiegelte sich auch in weniger volatilen Preisentwicklungen insbesondere für Metalle wider. Ein Rückgang der Preisvolatilität war auch bei Rohöl und Butadien zu beobachten, dennoch schwankten die Preise teils noch signifikant. Insgesamt lagen sie zum Jahresende der Berichtsperiode jedoch in etwa auf dem Niveau des Jahresanfangs 2023.

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 in Förderbändern oder Zahnriemen zur Erhöhung der Zugfestigkeit eingesetzt. Aluminium wird v.a. für Druckguss-, Stanz- und Biegeteile verwendet, während Kupfer v.a. in Elektromotoren, mechatronischen Bauteilen sowie Leiterplatten zum Einsatz kommt. Die Preise für Kohlenstoffstahl, die sich bereits im Vorjahr

Veränderungen von Fahrzeugproduktion, Reifenersatzgeschäft und Industrieproduktion im Jahr 2023 (gegenüber 2022)

Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Fahrzeugproduktion	Reifenersatzgeschäft
Europa	13 %	-4 %
Nordamerika	10 %	0 %
China	10 %	12 %
Weltweit	10 %	1 %

Industrieproduktion	
Eurozone	-2,6 %
USA	0,2 %
China	4,4 %

Mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge	Fahrzeugproduktion	Reifenersatzgeschäft
Europa	14 %	-11 %
Nordamerika	8 %	-15 %

Vorläufige Daten.

Quellen:

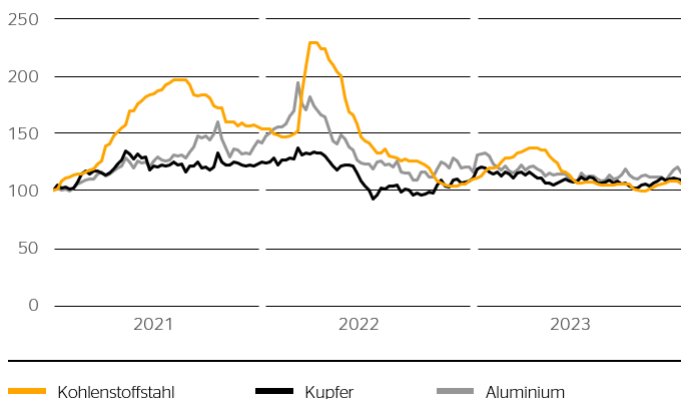
Fahrzeugproduktion: S&P Global (Europa mit West-, Zentral- und Osteuropa inkl. Russland und Türkei).

Reifenersatzgeschäft: LMC International Ltd. (Europa mit West-, Zentral- und Osteuropa (ohne Russland) und Türkei).

Industrieproduktion: Bloomberg.

Stahl, Kupfer und Aluminium

indexiert auf den 1. Januar 2021

**Quellen:**

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

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

leicht verringerten, sanken 2023 im Jahresdurchschnitt auf Euro-Basis um ca. 23 %. Der Preis für Kupfer, der im Vorjahr ebenfalls leicht gefallen war, reduzierte sich im Jahresdurchschnitt auf US-Dollar-Basis um 3 %. Der Preis für Aluminium sank im Jahr 2023 im Jahresdurchschnitt auf US-Dollar-Basis um 16 %.

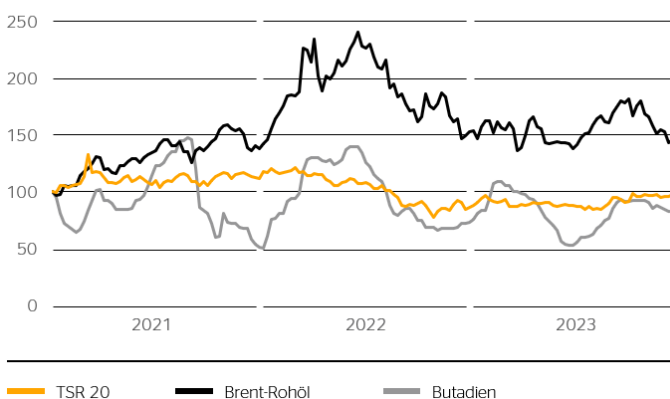
Edelmetalle wie Silber und Gold werden sowohl von Continental als auch von unseren Zulieferern für die Beschichtung von Bauteilen verwendet. Der Preis für Gold stieg im Jahr 2023 im Jahresdurchschnitt auf US-Dollar-Basis um 8 %, der für Silber um 7 %.

Bei Naturkautschuken führte die weltweit schwache Reifennachfrage zu sinkenden Preisen. Beispielsweise sank der Preis für Naturkautschuk TSR 20 im Jahresdurchschnitt 2023 auf US-Dollar-Basis um 11 % 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. Die Preise von Rohöl stabilisierten sich 2023 gegenüber der hohen Volatilität im Vorjahr spürbar. Im Jahresdurchschnitt sank der Preis für die Rohölsorte Brent auf US-Dollar-Basis um 18 % gegenüber dem Vorjahreswert.

TSR 20, Rohöl und Butadien

indexiert auf den 1. Januar 2021

**Quellen:**

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

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

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

Die geringeren Rohölpreise führten 2023 bei verschiedenen Vormaterialien für Synthesekautschuke ebenfalls zu Preissenkungen. Im Jahresdurchschnitt verringerten sich auf US-Dollar-Basis z.B. Butadien um 15 % und Styrol um 13 %.

Kunststoffgranulate, sogenannte Resins, werden als technische Thermoplaste von Continental und unseren Zulieferern v.a. für die Herstellung von Gehäuseteilen im Unternehmensbereich Automotive sowie für diverse andere Kunststoffteile im Unternehmensbereich ContiTech benötigt. Die Preise für Resins fielen 2023 auf US-Dollar-Basis im Durchschnitt um 25 %.

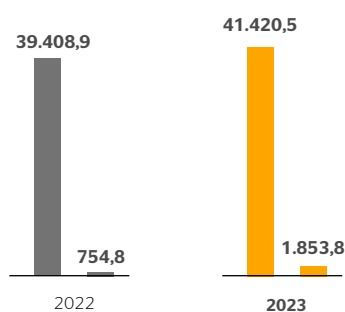
Continental verwendet Natur- und Synthesekautschuke in großer Menge für die Herstellung von Reifen und technischen Gummiprodukten. Außerdem werden in größerem Umfang Ruß als Füllstoff sowie Stahlcord und Nyloncord als Festigkeitsträger eingesetzt. Aufgrund der hohen Volumina und des direkten Bezugs der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

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

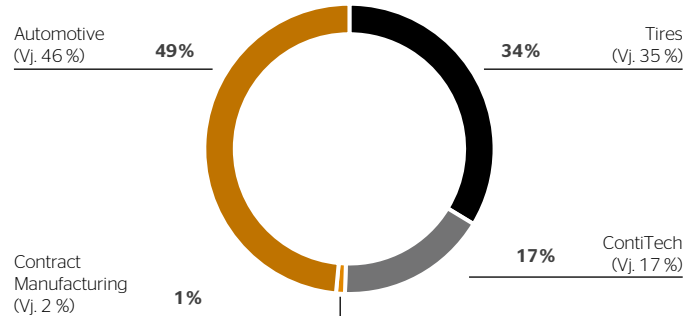
- › Umsatzanstieg um 5,1 % auf 41,4 Mrd €
- › Organischer Umsatzanstieg um 6,9 %
- › Bereinigte EBIT-Marge bei 6,1 %

Umsatz; EBIT

Mio €

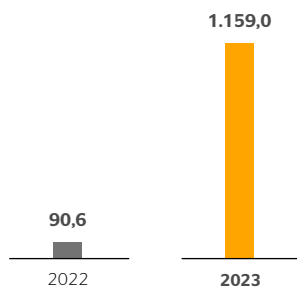


Umsatz nach Unternehmensbereichen



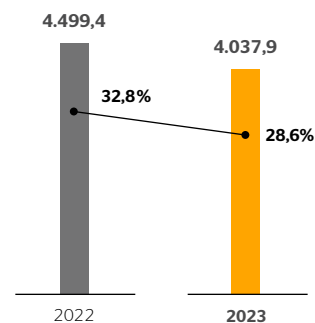
Free Cashflow

Mio €



Netto-Finanzschulden Mio €

Gearing Ratio %



Im Berichtsjahr wurde der Ausweis der Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit spezifizierten Gewährleistungen, Restrukturierungsmaßnahmen, Abfindungen sowie Wertminderungen und Wertaufholungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen geändert. Sie werden nunmehr den jeweiligen Funktionsbereichen zugeordnet. Darüber hinaus wurde die Zuordnung von Aufwendungen und Erträgen aus bestimmten Geschäftsvorfällen innerhalb der Funktionsbereiche angepasst. Für beide Sachverhalte wurde die Vergleichsperiode entsprechend angepasst.

Ertragslage

- › Umsatzanstieg um 5,1 %
- › Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 6,9 %
- › Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 31,6 %

Continental-Konzern in Mio €	2023	2022	Δ in %
Umsatz	41.420,5	39.408,9	5,1
EBITDA	4.078,9	3.966,1	2,8
in % vom Umsatz	9,8	10,1	
EBIT	1.853,8	754,8	145,6
in % vom Umsatz	4,5	1,9	
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	1.156,4	66,6	1.635,3
Ergebnis pro Aktie in €, unverwässert	5,78	0,33	1.635,3
Ergebnis pro Aktie in €, verwässert	5,78	0,33	1.635,3
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto) ^{1, 2}	2.896,0	2.762,9	4,8
in % vom Umsatz ^{1, 2}	7,0	7,0	
Abschreibungen ³	2.225,2	3.211,2	-30,7
davon Wertminderungen ⁴	57,3	966,6	-94,1
Investitionen ⁵	2.436,9	2.426,4	0,4
in % vom Umsatz	5,9	6,2	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	19.550,4	19.555,6	0,0
Operative Aktiva (Durchschnitt)	20.714,2	20.272,9	2,2
Kapitalrendite (ROCE) in %	8,9	3,7	
Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁶	202.763	199.038	1,9
Umsatz bereinigt ⁷	41.302,2	39.335,6	5,0
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁸	2.517,2	1.912,6	31,6
in % des bereinigten Umsatzes	6,1	4,9	

1 Im Berichtsjahr wurde der Ausweis der Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit spezifizierten Gewährleistungen, Restrukturierungsmaßnahmen, Abfindungen sowie Wertminderungen und Wertaufholungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen geändert. Sie werden nunmehr den jeweiligen Funktionsbereichen zugeordnet. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

2 Die Zuordnung von Aufwendungen und Erträgen aus bestimmten Geschäftsvorfällen innerhalb der Funktionsbereiche wurde angepasst. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

3 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

4 Der Begriff Wertminderung beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

5 Investitionen in Sachanlagen und Software.

6 Ohne Auszubildende.

7 Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

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

Geschäftsverlauf und Umsatzentwicklung

Der Konzernumsatz erhöhte sich im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um 2.011,6 Mio€ bzw. 5,1 % auf 41.420,5 Mio€ (Vj. 39.408,9 Mio€). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Umsatzanstieg um 6,9 %. Konsolidierungskreisveränderungen wirkten sich positiv auf die Umsatzentwicklung aus, wurden aber durch negative Wechselkurseffekte in Höhe von 760,8 Mio€ deutlich überkompensiert.

Im Unternehmensbereich Automotive wirkten sich die deutlich gestiegene Automobilproduktion und die erzielten Preisanpassungen

zur Kompensation von inflationsbedingten Kostensteigerungen positiv auf die Umsatzentwicklung aus. Dagegen wurde das Wachstum im Unternehmensbereich Tires durch eine schwache Nachfrage im Ersatzreifengeschäft und negative Wechselkurseffekte gebremst. Bei ContiTech konnten die Auswirkungen aus einem leicht rückläufigen Industrie- und Automobilersatzgeschäft durch einen Volumenanstieg und positive Preisanpassungen im Automobilerstausrüstungsgeschäft kompensiert werden. Contract Manufacturing verringerte seinen Umsatz entsprechend dem zwischen Continental und Vitesco Technologies vertraglich vereinbarten Vorgehen.

Die Umsatzanteile nach Regionen im Jahr 2023 stellen sich wie folgt dar:

Umsatz nach Regionen in %	2023	2022
Deutschland	19	18
Europa ohne Deutschland	29	29
Nordamerika	27	27
Asien-Pazifik	21	22
Übrige Länder	4	4

Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Konzerns erhöhte sich im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um 604,6 Mio € bzw. 31,6 % auf 2.517,2 Mio € (Vj. 1.912,6 Mio €) und entspricht 6,1 % (Vj. 4,9 %) des bereinigten Umsatzes.

Operatives Ergebnis (EBIT)

Das operative Konzernergebnis (EBIT) stieg 2023 im Vergleich zum Vorjahr um 1.099,0 Mio € bzw. 145,6 % auf 1.853,8 Mio € (Vj. 754,8 Mio €). Die Umsatzrendite verbesserte sich auf 4,5 % (Vj. 1,9 %). Dabei erhöhten sich die Herstellungskosten um 785,0 Mio € auf 32.612,6 Mio € (Vj. 31.827,6 Mio €), insbesondere aufgrund von höheren Kosten für Vorprodukte, Energie, Logistik sowie für Löhne und Gehälter. Das operative Ergebnis des Vorjahres wurde durch Wertminderungen auf Goodwill und Sachanlagen deutlich belastet, während sich im Jahr 2023 Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 295,4 Mio € negativ auswirkten. Bezogen auf das bereinigte operative Ergebnis konnte wie oben dargestellt im Berichtsjahr eine Verbesserung gegenüber dem Vorjahr um 31,6 % erzielt werden.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) im Berichtsjahr um 118,2 Mio € (Vj. 149,7 Mio €).

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 8,9 % (Vj. 3,7 %).

Sondereffekte 2023

Für den Konzern ergab sich insgesamt eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2023 in Höhe von 551,2 Mio €. Hiervon entfielen 387,1 Mio € auf Automotive, 138,1 Mio € auf Tires, 20,8 Mio € auf ContiTech, 2,9 Mio € auf Contract Manufacturing und 2,3 Mio € auf die Holding.

Aus Wertminderungen auf Sachanlagen ergaben sich Aufwendungen in Höhe von insgesamt 41,4 Mio € (Automotive 13,1 Mio €, Tires 26,7 Mio €, ContiTech 1,3 Mio €, Contract Manufacturing 0,3 Mio €). Außerdem entstanden Erträge aus Wertaufholungen auf Sachanlagen in Höhe von 0,1 Mio € im Unternehmensbereich Automotive. In diesen Werten sind Wertminderungen und Wertaufholungen, die im Rahmen von Restrukturierungen entstanden sind, nicht enthalten.

Im Unternehmensbereich Automotive ergaben sich Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 345,0 Mio €. Darüber hinaus resultierten Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 34,5 Mio €.

Im Unternehmensbereich Tires entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 18,2 Mio €. Darin sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 17,4 Mio € enthalten. Darüber hinaus ergaben sich Erträge im Zusammenhang mit Restrukturierungen in Höhe von 36,3 Mio €, darin enthalten ist eine Wertaufholung auf Sachanlagen in Höhe von 1,7 Mio €.

Im Unternehmensbereich ContiTech entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 10,6 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 10,0 Mio €.

Im Unternehmensbereich Contract Manufacturing entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 3,2 Mio €. Darüber hinaus resultierten Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 0,9 Mio €.

Aus restrukturierungsbezogenen Belastungen entstand ein Aufwand in Höhe von insgesamt 47,0 Mio € (Automotive 16,1 Mio €, Tires 28,7 Mio €, ContiTech 2,2 Mio €).

Aus Abfindungen entstand ein negativer Sondereffekt in Höhe von insgesamt 57,7 Mio € (Automotive 22,5 Mio €, Tires 16,2 Mio €, ContiTech 16,5 Mio €, Contract Manufacturing 0,3 Mio €, Holding 2,3 Mio €).

Im Unternehmensbereich Automotive wurde im Jahr 2020 der 50-prozentige Anteil an dem nach der Equity-Methode bilanzierten assoziierten Unternehmen SAS Autosystemtechnik GmbH & Co. KG, Karlsruhe, Deutschland, veräußert. Daraus ergab sich nachträglich ein Ertrag in Höhe von insgesamt 1,7 Mio €.

Der Unternehmensbereich Tires verzeichnete einen Aufwand aus der Veräußerung eines nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmens in Höhe von 1,0 Mio €.

Aus dem Verkauf von sämtlichen russischen Aktivitäten der Unternehmensbereiche Automotive und Tires sowie von Teilaktivitäten des Unternehmensbereichs ContiTech in Russland ergaben sich Aufwendungen in Höhe von insgesamt 98,5 Mio € (Automotive 26,6 Mio €, Tires 71,9 Mio €) und bei ContiTech Erträge in Höhe von 6,3 Mio €.

Wertberichtigungen auf Forderungen und Vorräte sowie Forderungsverzichte in Verbindung mit der Aufgabe der russischen

Aktivitäten führten zudem zu Aufwendungen in Höhe von insgesamt 14,5 Mio € (Tires 11,8 Mio €, ContiTech 2,7 Mio €).

Im Unternehmensbereich ContiTech wird das Geschäftsfeld Original Equipment Solutions organisatorisch unabhängig aufgestellt. In diesem Zusammenhang entstanden Aufwendungen in Höhe von 3,8 Mio €.

Sondereffekte 2022

Für den Konzern ergab sich insgesamt eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2022 in Höhe von 1.027,8 Mio €. Hiervon entfielen 846,5 Mio € auf Automotive, 103,5 Mio € auf Tires, 81,5 Mio € auf ContiTech und 2,9 Mio € auf die Holding. Eine Entlastung durch Sondereffekte ergab sich in Höhe von 6,6 Mio € bei Contract Manufacturing.

Der Konzern überprüft die Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sowie Goodwill, sobald Hinweise auf eine mögliche Wertminderung bekannt werden (*triggering event*). Insbesondere der Anstieg des allgemeinen Zinsniveaus stellte einen Hinweis auf eine mögliche Wertminderung dar. 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 ergaben sich unterjährig im Unternehmensbereich Automotive Wertminderungen des Goodwill in Höhe von 552,9 Mio € sowie Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 311,4 Mio €, die im Wesentlichen durch erhöhte Diskontierungszinssätze und aktualisierte Planungen bedingt waren.

Aufgrund der Sanktionen gegen bzw. durch Russland wurde in den russischen Gesellschaften unterjährig die Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen überprüft. Dies führte zu einer vollständigen Wertberichtigung aller immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen. Insgesamt ergaben sich hieraus Wertminderungen in Höhe von 86,7 Mio € (Automotive 0,2 Mio €, Tires 80,6 Mio €, ContiTech 5,9 Mio €).

Zusammen mit den vorgenannten Effekten ergaben sich aus Wertminderungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte Aufwendungen in Höhe von insgesamt 411,5 Mio € (Automotive 323,6 Mio €, Tires 82,0 Mio €, ContiTech 5,9 Mio €). Außerdem entstanden Erträge aus Wertaufholungen auf Sachanlagen im Unternehmensbereich Automotive in Höhe von 3,5 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 40,4 Mio € (Automotive 14,0 Mio €, Tires 10,5 Mio €, ContiTech 12,8 Mio €, Contract Manufacturing 0,2 Mio €, Holding 2,9 Mio €).

Im Unternehmensbereich Automotive entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 18,1 Mio €. Darin sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 8,9 Mio € enthalten.

Darüber hinaus resultierten aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen Erträge in Höhe von 104,2 Mio €. Darin sind Wertaufholungen auf Sachanlagen in Höhe von 1,0 Mio € enthalten.

Im Unternehmensbereich Tires ergaben sich Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 2,0 Mio €. Darin sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 0,3 Mio € enthalten. Darüber hinaus resultierten aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen Erträge in Höhe von 4,1 Mio €.

Im Unternehmensbereich ContiTech entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 67,7 Mio €. Darin sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 2,2 Mio € enthalten. Darüber hinaus resultierten Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 8,8 Mio €. Darin sind Wertaufholungen auf Sachanlagen in Höhe von 4,7 Mio € enthalten.

Im Unternehmensbereich Contract Manufacturing ergaben sich Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 1,0 Mio €. Darüber hinaus resultierten Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 9,4 Mio €.

Aus restrukturierungsbezogenen Belastungen entstand ein Aufwand in Höhe von insgesamt 63,6 Mio € (Automotive 46,4 Mio €, Tires 11,5 Mio €, ContiTech 4,1 Mio €, Contract Manufacturing 1,6 Mio €).

Aus der Veräußerung von Gesellschaften ergaben sich Erträge in Höhe von insgesamt 0,6 Mio € (Tires 0,4 Mio €, ContiTech 0,2 Mio €).

Im Unternehmensbereich Tires ergab sich ein Aufwand in Höhe von 2,0 Mio € im Zusammenhang mit der Optimierung des Vertriebsnetzwerks in Belgien.

Eine nachträgliche Kaufpreisanpassung im Zusammenhang mit der Akquisition von Kathrein Automotive GmbH, Hildesheim, Deutschland, im Jahr 2019 führte im Unternehmensbereich Automotive zu einem Ertrag in Höhe von 0,8 Mio €.

Beschaffung

Die erste Hälfte des Berichtsjahres war für die Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing weiterhin geprägt von vereinzelt Engpässen für Halbleiter. Das hohe Preisniveau und die Verfügbarkeiten wichtiger Vormaterialien und zahlreicher Rohstoffe waren für die Unternehmensbereiche Tires und ContiTech in der ersten Jahreshälfte 2023 weiterhin eine Herausforderung. Zu Beginn der zweiten Jahreshälfte entspannte sich der Beschaffungsmarkt, was eine höhere Verfügbarkeit und sinkende Preise zur Folge hatte. Die Energiekosten verharrten jedoch auf hohem Niveau. Die zunehmenden Aktivitäten im Bereich der nachhaltigen Beschaffung sind ebenfalls mit erhöhten Kosten verbunden.

Insgesamt sanken damit die Preise für die für Continental wichtigen Rohstoffe insbesondere in der zweiten Jahreshälfte 2023 gegenüber dem Vorjahr. Dieser positive Effekt wurde jedoch durch die erhöhten Kosten für Vorprodukte, insbesondere Halbleiter, übertroffen.

Überleitung EBIT zum Konzernergebnis

Mio €	2023	2022	Δ in %
Automotive	-57,4	-970,1	94,1
Tires	1.742,6	1.723,6	1,1
ContiTech	380,1	166,5	128,3
Contract Manufacturing	5,1	9,5	-46,0
Sonstiges/Holding/Konsolidierung	-216,6	-174,7	-24,0
EBIT	1.853,8	754,8	145,6
Finanzergebnis	-235,8	-198,0	-19,1
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.618,0	556,8	190,6
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-424,1	-444,6	4,6
Konzernergebnis	1.193,9	112,2	964,3
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	-37,5	-45,5	17,7
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	1.156,4	66,6	1.635,3

Überleitung Umsatz zum Umsatz bereinigt sowie EBITDA zum bereinigten operativen Ergebnis (EBIT bereinigt) 2023

Mio €	Automotive	Tires	ContiTech	Contract Manufacturing	Sonstiges/ Holding/ Konsolidierung	Konzern
Umsatz	20.295,4	13.958,0	6.841,5	512,4	-186,8	41.420,5
Konsolidierungskreisveränderungen ¹	–	–	-118,3	–	–	-118,3
Umsatz bereinigt	20.295,4	13.958,0	6.723,2	512,4	-186,8	41.302,2
EBITDA	982,1	2.585,8	693,0	28,9	-210,8	4.078,9
Abschreibungen ²	-1.039,5	-843,2	-312,9	-23,8	-5,8	-2.225,2
EBIT	-57,4	1.742,6	380,1	5,1	-216,6	1.853,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA)	58,5	6,3	53,5	–	–	118,2
Konsolidierungskreisveränderungen ¹	–	–	-6,1	–	–	-6,1
Sondereffekte						
Wertminderungen auf Goodwill	–	–	–	–	–	–
Wertminderungen ³	13,1	26,7	1,3	0,3	–	41,4
Restrukturierungen ⁴	310,5	-18,1	0,6	2,3	–	295,4
Restrukturierungsbezogene Belastungen	16,1	28,7	2,2	–	–	47,0
Abfindungen	22,5	16,2	16,5	0,3	2,3	57,7
Veräußerungsgewinne und -verluste aus Abgängen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen	24,9	72,8	-6,3	0,0	–	91,5
Sonstiges ⁵	–	11,8	6,5	–	–	18,3
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)	388,2	1.887,0	448,3	8,0	-214,3	2.517,2

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

² Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

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

⁴ Hierin sind auch restrukturierungsbedingte Wertminderungen in Höhe von insgesamt 17,7 Mio € (Tires 17,4 Mio €; ContiTech 0,3 Mio €) sowie eine Wertaufholung im Unternehmensbereich Tires in Höhe von 1,7 Mio € enthalten.

⁵ Unter Sonstiges werden im Wesentlichen Wertberichtigungen auf Forderungen und Vorräte sowie Forderungsverzichte aus dem Verkauf von sämtlichen russischen Aktivitäten im Unternehmensbereich Tires und von Teilaktivitäten im Unternehmensbereich ContiTech in Russland ausgewiesen.

Überleitung Umsatz zum Umsatz bereinigt sowie EBITDA zum bereinigten operativen Ergebnis (EBIT bereinigt) 2022

Mio €	Automotive	Tires	ContiTech	Contract Manufacturing	Sonstiges/ Holding/ Konsolidierung	Konzern
Umsatz	18.321,6	14.005,2	6.594,3	665,6	-177,8	39.408,9
Konsolidierungskreisveränderungen ¹	-0,4	-71,7	-1,3	—	0,0	-73,3
Umsatz bereinigt	18.321,2	13.933,6	6.593,0	665,6	-177,8	39.335,6
EBITDA	962,5	2.644,7	486,4	44,7	-172,3	3.966,1
Abschreibungen ²	-1.932,6	-921,1	-319,9	-35,2	-2,3	-3.211,2
EBIT	-970,1	1.723,6	166,5	9,5	-174,7	754,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA)	70,1	14,5	65,1	—	—	149,7
Konsolidierungskreisveränderungen ¹	-9,3	-10,3	-0,2	—	—	-19,8
Sondereffekte						
Wertminderungen auf Goodwill	552,9	—	—	—	—	552,9
Wertminderungen ³	320,1	82,0	5,9	0,0	—	408,0
Restrukturierungen ⁴	-86,1	-2,1	58,9	-8,4	—	-37,7
Restrukturierungsbezogene Belastungen	46,4	11,5	4,1	1,6	—	63,6
Abfindungen	14,0	10,5	12,8	0,2	2,9	40,4
Veräußerungsgewinne und -verluste aus Abgängen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen	—	-0,4	-0,2	—	—	-0,6
Sonstiges	-0,8	2,0	—	—	—	1,2
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)	-62,6	1.831,3	312,8	2,9	-171,8	1.912,6

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

2 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

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

4 Hierin sind auch restrukturierungsbedingte Wertminderungen in Höhe von insgesamt 11,4 Mio € (Automotive 8,9 Mio €; Tires 0,3 Mio €; ContiTech 2,2 Mio €) sowie Wertaufholungen in Höhe von insgesamt 5,7 Mio € (Automotive 1,0 Mio €; ContiTech 4,7 Mio €) enthalten.

Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 133,1 Mio € bzw. 4,8 % auf 2.896,0 Mio € (Vj. 2.762,9 Mio €) und betragen 7,0 % vom Umsatz (Vj. 7,0 %).

Im Unternehmensbereich Automotive 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 2023 angefallenen Entwicklungskosten, inklusive Entwicklungsleistungen für selbst erstellte Software, erfüllten im Unternehmensbereich Automotive 17,6 Mio € (Vj. 24,4 Mio €) die Aktivierungsvoraussetzungen.

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

Damit ergibt sich für den Konzern eine Aktivierungsquote in Höhe von 0,6 % (Vj. 0,9 %).

Abschreibungen

Die Abschreibungen verringerten sich um 986,1 Mio € auf 2.225,2 Mio € (Vj. 3.211,2 Mio €) und entsprechen 5,4 % vom Umsatz (Vj. 8,1 %). Sie enthalten im Jahr 2023 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 57,3 Mio € (Vj. 966,6 Mio €).

Finanzergebnis

Das negative Finanzergebnis erhöhte sich im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um 37,8 Mio € auf 235,8 Mio € (Vj. 198,0 Mio €). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf die weltweite Zinsentwicklung an den Kapitalmärkten zurückzuführen.

Die Zinserträge erhöhten sich im Jahr 2023 gegenüber dem Vorjahr um 19,8 Mio € auf 103,4 Mio € (Vj. 83,6 Mio €). Auf Zinserträge im Zusammenhang mit Ertragsteuerverbindlichkeiten entfielen 3,8 Mio € (Vj. 20,3 Mio €). Zu den Details des höheren Vorjahreswerts verweisen wir auf unsere Ausführungen im Geschäftsbericht 2022.

Die Zinsaufwendungen beliefen sich im Jahr 2023 auf insgesamt 419,4 Mio € (Vj. 234,8 Mio €) und sind damit um 184,6 Mio € gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Aufwendungen aus der Aufzinsung von langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer und erwartete Erträge aus langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer sowie aus den Pensionsfonds führten im Berichtsjahr in Summe zu einem Aufwand in Höhe von 84,8 Mio € (Vj. 62,4 Mio €). In diesen Zinseffekten sind die Zinserträge auf das Fondsvermögen der Pensionskassen und der Aufwand aus der Aufzinsung der Anwartschaftsverpflichtungen der Pensionskassen nicht enthalten. Der Zinsaufwand, der im Wesentlichen aus Kreditaufnahmen bei Banken, Kapitalmarkttransaktionen und sonstigen Finanzierungsinstrumenten resultierte, lag bei 334,6 Mio € (Vj. 172,4 Mio €). Hiervon entfielen 27,9 Mio € (Vj. 26,7 Mio €) auf Aufwendungen aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeiten. Im Zusammenhang mit Ertragsteuerverbindlichkeiten sind Zinsaufwendungen in Höhe von 17,3 Mio € (Vj. 3,1 Mio €) entstanden.

Die von der Continental AG und der Conti-Gummi Finance B.V., Maastricht, Niederlande, begebenen Anleihen führten zu Aufwendungen in Höhe von 97,2 Mio € (Vj. 52,9 Mio €). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Emission von Euro-Anleihen durch die Continental AG. Im vierten Quartal 2022 wurde eine fünfjährige Anleihe mit einem Volumen von 625,0 Mio € und einem Festzins von 3,625 % p.a. begeben, im zweiten Quartal 2023 eine fünfjährige Anleihe über 750,0 Mio € und im dritten Quartal 2023 eine dreieinhalb Jahre laufende Anleihe in Höhe von 500,0 Mio €, beide sind mit einem Festzins von 4,000 % p.a. ausgestattet. Gegenläufig wirkte die Rückzahlung einer Euro-Anleihe über 750,0 Mio € mit einem Festzinssatz von 2,125 % p.a. im vierten Quartal 2023. Zudem wurde eine Euro-Anleihe über 500,0 Mio € mit einem Festzinssatz von 0,000 % p.a. im dritten Quartal 2023 zurückgezahlt.

Die Effekte aus Währungsumrechnung lieferten im Berichtsjahr einen positiven Ergebnisbeitrag in Höhe von 78,8 Mio € (Vj. Aufwand in Höhe von 59,6 Mio €). Effekte aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstige Bewertungseffekte führten zu einem Ertrag in Höhe von 1,4 Mio € (Vj. 12,8 Mio €). Hiervon entfiel auf sonstige Bewertungseffekte ein Ertrag in Höhe von 1,2 Mio € (Vj. 5,1 Mio €). Wird die Summe der Effekte aus Währungsumrechnung und aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten betrachtet, ergab sich im Jahr 2023 eine Ergebnisentlastung in Höhe von 78,9 Mio € (Vj. Ergebnisbelastung in Höhe von 51,9 Mio €). Ein wesentlicher Effekt für die Verbesserung gegenüber dem Vorjahr resultierte aus der Entwicklung des chinesischen Renminbi gegenüber dem Euro.

Steueraufwand

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beliefen sich im Geschäftsjahr 2023 auf 424,1 Mio € (Vj. 444,6 Mio €). Die Steuerquote beträgt 26,2 % nach 47,6 % im Vorjahr. Die Steuerquote des Vorjahres war bereinigt um die permanenten Effekte aus den vorgenommenen Wertminderungen 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 63,9 Mio € (Vj. 113,2 Mio €) belastet, davon 41,7 Mio € (Vj. 30,1 Mio €) für Vorjahre. Zusätzlich wurde die Steuerquote wie im Vorjahr durch nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und nicht anrechenbare ausländische Quellensteuern belastet. Im Berichtsjahr ergaben sich weitere steuerliche Belastungen aus konzerninternen Umstrukturierungen.

Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen

Das den Anteilseignern zuzurechnende Konzernergebnis erhöhte sich im Jahr 2023 um 1.089,8 Mio € auf 1.156,4 Mio € (Vj. 66,6 Mio €). Das unverwässerte Ergebnis pro Aktie lag bei 5,78 € (Vj. 0,33 €) und entspricht dem verwässerten Ergebnis pro Aktie.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Zum 31. Dezember 2023 lag die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Continental-Konzern mit 202.763 Beschäftigten um 3.725 über dem Vorjahreswert von 199.038.

Im Unternehmensbereich Automotive erhöhte sich die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aufgrund von Anpassungen an höhere Auftragsvolumina um 4.838 Personen.

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmensbereichs Tires verringerte sich um 638. Dies resultierte im Wesentlichen aus dem Verkauf der Aktivitäten in Russland und Anpassungen an eine bedarfsgerechte Produktion.

Im Unternehmensbereich ContiTech führten im Wesentlichen der Erwerb der Printing Solutions Sweden Holding AB, Trelleborg, Schweden, sowie Anpassungen an das Produktionsvolumen zu einer Erhöhung der Beschäftigtenzahl um 151.

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Unternehmensbereich Contract Manufacturing reduzierte sich um 714 auf 1.478 (Vj. 2.192).

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach Regionen in %

	2023	2022
Deutschland	22	23
Europa ohne Deutschland	34	34
Nordamerika	19	19
Asien-Pazifik	20	20
Übrige Länder	4	4

Finanzlage

- › **Free Cashflow bei 1,2 Mrd €**
- › **Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit bei 2,2 Mrd €**
- › **Netto-Finanzschulden bei 4,0 Mrd €**

Cashflow-Überleitung

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit lag 2023 mit 3.327,6 Mio € um 1.032,1 Mio € über dem Vorjahresvergleichswert (Vj. 2.295,5 Mio €) und erreichte 8,0 % vom Umsatz (Vj. 5,8 %). Dies resultierte im Wesentlichen aus dem Anstieg des EBIT um 1.099,0 Mio € auf 1.853,8 Mio € (Vj. 754,8 Mio €).

Der zahlungsmittelwirksame Aufbau des Working Capital führte zu einem Mittelabfluss in Höhe von 264,4 Mio € (Vj. 733,9 Mio €). Der geringere Mittelabfluss aus dem Working Capital ist zum einen auf den Rückgang der Vorräte um 377,9 Mio € (Vj. Erhöhung um 1.644,9 Mio €) zurückzuführen. Zum anderen konnte trotz gestiegener Umsatzerlöse ein leichter Abbau der operativen Forderungen in Höhe von 50,6 Mio € (Vj. Aufbau in Höhe von 821,9 Mio €) aufgrund von höheren Zahlungseingängen zum Bilanzstichtag erreicht werden. Gegenläufig wirkte der Abbau der operativen Verbindlichkeiten in Höhe von 692,9 Mio € (Vj. Aufbau in Höhe von 1.732,9 Mio €).

Die Zinszahlungen stiegen um 127,6 Mio € auf 279,5 Mio € (Vj. 151,9 Mio €). Die Auszahlungen für Ertragsteuern erhöhten sich um 128,2 Mio € auf 725,5 Mio € (Vj. 597,2 Mio €).

Aus Investitionstätigkeit resultierte ein Mittelabfluss in Höhe von 2.168,6 Mio € (Vj. 2.204,9 Mio €). Die Investitionen in Sachanlagen und Software, ohne Berücksichtigung von aktivierten Fremdkapitalkosten und aktivierten Nutzungsrechten aus Leasingverhältnissen, verringerten sich von 2.132,8 Mio € um 8,4 Mio € auf 2.124,4 Mio €.

Der Saldo aus dem Erwerb und der Veräußerung von Gesellschaften und Geschäftsbereichen führte im Jahr 2023 zu einem Mittelabfluss in Höhe von 133,3 Mio € (Vj. 109,1 Mio €). Dieser Mittelabfluss ist hauptsächlich auf einen Erwerb im Unternehmensbereich ContiTech zurückzuführen.

Aus den genannten Effekten ergab sich für das Geschäftsjahr 2023 ein Free Cashflow in Höhe von 1.159,0 Mio € (Vj. 90,6 Mio €), was einer Erhöhung von 1.068,4 Mio € gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang für Sachanlagen und Software belief sich 2023 auf 2.436,9 Mio € (Vj. 2.426,4 Mio €). Zur Steigerung in Höhe von 10,5 Mio € hat insbesondere der Unternehmensbereich Tires beigetragen. Gegenläufig wirkten deutliche Einsparungen im Unternehmensbereich Automotive. Die Investitionsquote beträgt 5,9 % (Vj. 6,2 %).

Finanzierung und Finanzschulden

Die Brutto-Finanzschulden lagen zum Jahresende 2023 mit 7.170,3 Mio € (Vj. 7.694,7 Mio €) um 524,4 Mio € unter dem Vorjahresniveau.

Basierend auf den Quartalsendwerten waren im Jahresdurchschnitt 74,4 % (Vj. 69,5 %) der Brutto-Finanzschulden nach Sicherungsmaßnahmen mit festen Zinssätzen ausgestattet.

Der Buchwert der Anleihen erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr nur leicht von 3.949,2 Mio € auf 3.969,2 Mio € zum Ende des Geschäftsjahres 2023. Unter dem Rahmen-Emissionsprogramm (Debt Issuance Programme, DIP) hat die Continental AG im Juni und August 2023 zwei börsennotierte Euro-Anleihen mit einem Emissionsvolumen in Höhe von insgesamt 1.250,0 Mio € ausgegeben. Am 1. Juni 2023 wurde eine Anleihe in Höhe von 750,0 Mio € emittiert. Der Ausgabekurs dieser Anleihe mit einer Laufzeit von fünf Jahren und einem festen Zinssatz von 4,000 % p.a. lag bei 99,445 %. Am 31. August 2023 wurde eine Anleihe in Höhe von 500,0 Mio € emittiert. Der Ausgabekurs dieser Anleihe mit einer Laufzeit von dreieinhalb Jahren und einem festen Zinssatz von 4,000 % p.a. lag bei 99,658 %. Zudem wurden im zweiten Halbjahr die am 12. September und am 27. November 2023 fälligen Euro-Anleihen der Continental AG und der Conti-Gummi Finance B.V., Maastricht, Niederlande, über 500,0 Mio € und 750,0 Mio € zu einem Kurs von 100,000 % zurückgezahlt. Die 500,0-Mio-€-Anleihe wurde mit 0,000 % p.a. verzinst und hatte eine Laufzeit von vier Jahren. Die 750,0-Mio-€-Anleihe wurde mit 2,125 % p.a. verzinst und hatte eine Laufzeit von dreieinhalb Jahren.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten lagen am 31. Dezember 2023 bei 1.385,7 Mio € (Vj. 1.579,6 Mio €) und damit 193,9 Mio € unter dem Vorjahresniveau.

Der im Dezember 2019 vorzeitig erneuerte syndizierte Kredit besteht aus einer revolvingierenden 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. Werden die im Kreditvertrag konkret vereinbarten Leistungsverbesserungen bei der Nachhaltigkeit erreicht, wirkt dies margenmindernd, eine Nichterreichung führt zu einem Margenaufschlag. Continental hat zwei Optionen auf Verlängerung der Laufzeit um jeweils ein Jahr ausgeübt. Somit steht die Finanzierungszusage der Banken nun bis Dezember 2026 zur Verfügung. Dieser revolvingierende Kredit wurde am 31. Dezember 2023 von der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, in Höhe von 316,3 Mio € (Vj. Continental AG in Höhe von 300,0 Mio €) in Anspruch genommen.

Die sonstigen Finanzschulden reduzierten sich zum Jahresende 2023 um 350,6 Mio € auf 1.815,3 Mio € (Vj. 2.165,9 Mio €). Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf ein geringeres Emissionsvolumen von Commercial Paper zurückzuführen. Hieraus resultierten Verbindlichkeiten in Höhe von 15,6 Mio € (Vj. 367,3 Mio €). Die Ausnutzung von Forderungsverkaufsprogrammen lag Ende 2023 mit 321,3 Mio € (Vj. 323,9 Mio €) auf dem Vorjahresniveau. Im Continental-Konzern wurden zum Jahresende 2023 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 62,9 Mio € auf 3.132,3 Mio € (Vj. 3.195,3 Mio €).

Die Netto-Finanzschulden reduzierten sich gegenüber dem Jahresende 2022 um 461,5 Mio € auf 4.037,9 Mio € (Vj. 4.499,4 Mio €). Die Gearing Ratio hat sich mit 28,6 % (Vj. 32,8 %) gegenüber dem Vorjahreswert verbessert.

Zum 31. Dezember 2023 verfügt der Continental-Konzern über ein Liquiditätspolster in Höhe von insgesamt 7.492,2 Mio € (Vj. 7.561,5 Mio €), davon 2.923,2 Mio € (Vj. 2.988,0 Mio €) an flüssigen Mitteln

sowie zugesagte, ungenutzte Kreditlinien im Volumen von 4.569,1 Mio € (Vj. 4.573,5 Mio €). Von den vorab genannten flüssigen Mitteln sind zum 31. Dezember 2023 insgesamt 2.683,4 Mio € (Vj. 2.441,3 Mio €) unbeschränkt verfügbar. Die Beurteilung der flüssigen Mittel hinsichtlich etwaiger Beschränkungen erfolgt zum jeweiligen Stichtag.

Herleitung der Netto-Finanzschulden

Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Langfristige Finanzschulden	4.211,9	4.006,0
Kurzfristige Finanzschulden	2.958,3	3.688,7
Langfristige derivative Finanzinstrumente und verzinsliche Anlagen	-88,8	-105,8
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente und verzinsliche Anlagen	-120,4	-101,5
Flüssige Mittel	-2.923,2	-2.988,0
Netto-Finanzschulden	4.037,9	4.499,4

Herleitung der Veränderung der Netto-Finanzschulden

Mio €	2023	2022
Netto-Finanzschulden am Anfang der Periode	4.499,4	3.765,5
Mittelabfluss/-zufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	3.327,6	2.295,5
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-2.168,6	-2.204,9
Cashflow vor Finanzierungstätigkeit (Free Cashflow)	1.159,0	90,6
Gezahlte Dividende	-300,0	-440,0
Dividenden an Minderheitsgesellschafter und Veränderungen aus Eigenkapitaltransaktionen bei Gesellschaften mit Minderheitsanteilseignern	-23,9	-16,9
Nicht zahlungswirksame Veränderungen	-312,1	-318,8
Sonstiges	-1,5	-3,1
Wechselkurseffekte	-60,0	-45,7
Veränderung der Netto-Finanzschulden	461,5	-733,9
Netto-Finanzschulden am Ende der Periode	4.037,9	4.499,4

Vermögenslage

- › Eigenkapital bei 14,1 Mrd €
- › Eigenkapitalquote bei 37,4 %
- › Gearing Ratio bei 28,6 %

Bilanzsumme

Die Bilanzsumme reduzierte sich zum 31. Dezember 2023 gegenüber dem Vorjahresstichtag um 173,9 Mio € auf 37.752,8 Mio € (Vj. 37.926,7 Mio €).

Langfristige Vermögenswerte

Die langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahreswert um 376,4 Mio € auf 19.165,0 Mio € (Vj. 18.788,7 Mio €). Der Goodwill reduzierte sich um 30,7 Mio € auf 3.187,5 Mio € (Vj. 3.218,2 Mio €), ebenso sanken die sonstigen immateriellen Vermögenswerte um 153,4 Mio € auf 820,3 Mio € (Vj. 973,7 Mio €). Die Sachanlagen stiegen um 254,9 Mio € auf 11.722,1 Mio € (Vj. 11.467,2 Mio €). Die aktiven latenten Steuern erhöhten sich um 452,5 Mio € auf 2.511,8 Mio € (Vj. 2.059,2 Mio €).

Kurzfristige Vermögenswerte

Die kurzfristigen Vermögenswerte verringerten sich um 550,3 Mio € auf 18.587,8 Mio € (Vj. 19.138,0 Mio €). Aufgrund des Abbaus von Lagerbeständen sanken die Vorräte im Berichtsjahr um 453,1 Mio € auf 6.276,5 Mio € (Vj. 6.729,6 Mio €). Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen reduzierten sich infolge erhöhter Zahlungseingänge zum Stichtag um 198,7 Mio € auf 7.569,0 Mio € (Vj. 7.767,7 Mio €). Die flüssigen Mittel sind mit 2.923,2 Mio € um 64,8 Mio € niedriger als am Vorjahresstichtag (Vj. 2.988,0 Mio €).

Eigenkapital

Das Eigenkapital inklusive der Anteile in Fremdbesitz ist mit 14.125,1 Mio € (Vj. 13.735,0 Mio €) um 390,1 Mio € höher als im Vorjahr. Die erfolgsneutralen Rücklagen reduzierten sich um 439,6 Mio € auf -1.758,6 Mio € (Vj. -1.319,0 Mio €). Dies resultierte im Wesentlichen aus der Anpassung der Pensionsrückstellungen an die gesunkenen Diskontierungszinssätze. Die Gearing Ratio veränderte sich von 32,8 % auf 28,6 %. Die Eigenkapitalquote stieg auf 37,4 % (Vj. 36,2 %).

Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten stiegen um 817,5 Mio € auf 8.177,4 Mio € (Vj. 7.359,9 Mio €). Dies ist hauptsächlich auf eine Erhöhung der langfristigen Leistungen an Arbeitnehmer um 524,4 Mio € auf 3.147,9 Mio € (Vj. 2.623,5 Mio €) zurückzuführen. Dies resultierte im Wesentlichen aus einer Anpassung der Pensionsrückstellungen an die gesunkenen Diskontierungszinssätze. Die langfristigen Rückstellungen für sonstige Risiken und Verpflichtungen stiegen um 79,4 Mio € auf 703,5 Mio € (Vj. 624,1 Mio €). Die langfristigen Finanzschulden erhöhten sich insbesondere infolge der Aufnahme neuer Anleihen um 205,9 Mio € auf 4.211,9 Mio € (Vj. 4.006,0 Mio €). Gegenläufig wirkten im Wesentlichen Umgliederungen von im Folgejahr fälligen Anleihen und Bankkrediten in die kurzfristigen Finanzschulden.

Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten

Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten sanken um 1.381,5 Mio € auf 15.450,3 Mio € (Vj. 16.831,8 Mio €). Reduzierend wirkten die kurzfristigen Finanzschulden, die sich um 730,3 Mio € auf 2.958,3 Mio € verringerten (Vj. 3.688,7 Mio €). Dieses ist neben der Reduzierung der Netto-Finanzschulden aufgrund des positiven Free Cashflow zum Jahresende 2023 insbesondere durch die Rückzahlung von zwei fälligen Anleihen im September und November begründet. Gegenläufig wirkten Umgliederungen von im Folgejahr fälligen Anleihen und Bankkrediten aus den langfristigen Finanzschulden. Ebenso sanken die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 761,9 Mio € auf 6.875,1 Mio € (Vj. 7.637,0 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva verringerten sich zum 31. Dezember 2023 im Vergleich zum Vorjahr um 5,2 Mio € auf 19.550,4 Mio € (Vj. 19.555,6 Mio €).

Das Working Capital erhöhte sich um 96,3 Mio € auf 7.207,8 Mio € (Vj. 7.111,4 Mio €). Diese Entwicklung ist auf eine Reduktion der operativen Verbindlichkeiten um 761,9 Mio € auf 6.875,1 Mio € (Vj. 7.637,0 Mio €) zurückzuführen. Gegenläufig verringerten sich die Vorräte um 453,1 Mio € auf 6.276,5 Mio € (Vj. 6.729,6 Mio €) und die operativen Forderungen um 212,5 Mio € auf 7.806,4 Mio € (Vj. 8.018,9 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 16.321,9 Mio € (Vj. 16.403,2 Mio €) auf und lagen damit um 81,3 Mio € unter dem Vorjahreswert. Der Goodwill verringerte sich um 30,7 Mio € auf 3.187,5 Mio € (Vj. 3.218,2 Mio €). Der Rückgang resultierte mit einem Anteil von 39,7 Mio € aus Wechselkurseffekten. Gegenläufig wirkten Zugänge durch Akquisitionen in Höhe von 9,0 Mio €. Das Sachanlagevermögen erhöhte sich um 254,9 Mio € auf 11.722,1 Mio € (Vj. 11.467,2 Mio €). Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 153,4 Mio € auf 820,3 Mio € (Vj. 973,7 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 118,2 Mio € (Vj. 149,7 Mio €) wirkten sich wertmindernd auf die immateriellen Vermögenswerte aus.

Im Geschäftsjahr 2023 wurden sämtliche russische Aktivitäten der Unternehmensbereiche Automotive und Tires sowie russische Teilaktivitäten des Unternehmensbereichs ContiTech verkauft. Dies führte zu einer Reduzierung der operativen Aktiva des Konzerns um 85,2 Mio €, wovon 18,8 Mio € auf Automotive, 65,0 Mio € auf Tires und 1,4 Mio € auf ContiTech entfielen.

Infolge eines Asset Deals im Unternehmensbereich Automotive stiegen die operativen Aktiva um 4,4 Mio €.

Im Unternehmensbereich Tires ergab sich eine Verminderung der operativen Aktiva um 1,1 Mio € aus der Veräußerung eines nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmens.

Im Unternehmensbereich ContiTech hat die ContiTech Global Holding Netherlands B.V., Maastricht, Niederlande, 100 % der Anteile an der Printing Solutions Sweden Holding AB, Trelleborg, Schweden, erworben. Dies führte zu einer Erhöhung der operativen Aktiva um 162,0 Mio €. Ein weiterer Share Deal im Jahr 2023 sowie finale

Kaufpreisermittlungen von Share Deals aus dem Jahr 2022 erhöhten die operativen Aktiva im Unternehmensbereich ContiTech um 6,7 Mio €.

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

Wechselkurseffekte wirkten sich im Berichtsjahr mit 301,2 Mio € vermindernd (Vj. erhöhend um 258,3 Mio €) auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Konzerns aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 441,2 Mio € auf 20.714,2 Mio € (Vj. 20.272,9 Mio €).

Konzernbilanz

Aktiva in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Goodwill	3.187,5	3.218,2
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	820,3	973,7
Sachanlagen	11.722,1	11.467,2
Anteile an nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	298,6	305,1
Langfristige übrige Vermögenswerte	3.136,6	2.824,5
Langfristige Vermögenswerte	19.165,0	18.788,7
Vorräte	6.276,5	6.729,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.569,0	7.767,7
Kurzfristige übrige Vermögenswerte	1.819,1	1.652,8
Flüssige Mittel	2.923,2	2.988,0
Kurzfristige Vermögenswerte	18.587,8	19.138,0
Bilanzsumme	37.752,8	37.926,7

Passiva in Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Eigenkapital	14.125,1	13.735,0
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	8.177,4	7.359,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.875,1	7.637,0
Kurzfristige sonstige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	8.575,2	9.194,8
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	15.450,3	16.831,8
Bilanzsumme	37.752,8	37.926,7
Netto-Finanzschulden	4.037,9	4.499,4
Gearing Ratio in %	28,6	32,8

Überleitung zu operativen Aktiva 2023

Mio €	Automotive	Tires	ContiTech	Contract Manufacturing	Sonstiges/ Holding/ Konsolidierung	Konzern
Summe Aktiva/Bilanzsumme	15.519,2	10.314,3	4.582,4	537,0	6.799,9	37.752,8
Flüssige Mittel	–	–	–	–	2.923,2	2.923,2
Kurz- und langfristige derivative Finanzinstrumente, verzinsliche Anlagen	–	–	–	–	209,2	209,2
Andere finanzielle Vermögenswerte	48,4	33,1	18,9	0,3	18,8	119,6
Abzüglich finanzieller Vermögenswerte	48,4	33,1	18,9	0,3	3.151,1	3.251,9
Abzüglich sonstiger nicht operativer Vermögenswerte	-137,9	4,5	6,9	0,4	522,3	396,2
Aktive latente Steuern	–	–	–	–	2.511,8	2.511,8
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	305,2	305,2
Abzüglich Ertragsteuervermögen	–	–	–	–	2.817,0	2.817,0
Segmentvermögen	15.608,7	10.276,6	4.556,6	536,2	309,5	31.287,7
Summe Verbindlichkeiten und Rückstellungen	8.482,2	3.902,5	2.007,6	177,5	9.058,0	23.627,7
Kurz- und langfristige Finanzschulden	–	–	–	–	7.170,3	7.170,3
Andere finanzielle Verbindlichkeiten	–	–	–	–	510,0	510,0
Abzüglich finanzieller Verbindlichkeiten	–	–	–	–	7.680,3	7.680,3
Passive latente Steuern	–	–	–	–	71,6	71,6
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	–	–	–	541,3	541,3
Abzüglich Ertragsteuerverpflichtungen	–	–	–	–	612,9	612,9
Abzüglich sonstiger nicht operativer Verbindlichkeiten	1.717,5	700,4	576,4	36,9	565,9	3.597,2
Segmentschulden	6.764,6	3.202,0	1.431,2	140,6	199,0	11.737,4
Operative Aktiva	8.844,1	7.074,6	3.125,5	395,6	110,6	19.550,4

Überleitung zu operativen Aktiva 2022

Mio €	Automotive	Tires	ContiTech	Contract Manufacturing	Sonstiges/ Holding/ Konsolidierung	Konzern
Summe Aktiva/Bilanzsumme	15.255,7	10.800,6	4.686,5	759,0	6.425,0	37.926,7
Flüssige Mittel	–	–	–	–	2.988,0	2.988,0
Kurz- und langfristige derivative Finanzinstrumente, verzinsliche Anlagen	–	–	–	–	207,3	207,3
Andere finanzielle Vermögenswerte	52,0	35,0	6,1	0,3	30,6	123,9
Abzüglich finanzieller Vermögenswerte	52,0	35,0	6,1	0,3	3.225,8	3.319,1
Abzüglich sonstiger nicht operativer Vermögenswerte	-147,0	-14,4	3,9	0,2	536,9	379,6
Aktive latente Steuern	–	–	–	–	2.059,2	2.059,2
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	277,6	277,6
Abzüglich Ertragsteuervermögen	–	–	–	–	2.336,8	2.336,8
Segmentvermögen	15.350,7	10.780,0	4.676,5	758,5	325,4	31.891,1
Summe Verbindlichkeiten und Rückstellungen	8.403,0	4.053,5	2.015,6	272,0	9.447,7	24.191,8
Kurz- und langfristige Finanzschulden	–	–	–	–	7.694,7	7.694,7
Andere finanzielle Verbindlichkeiten	–	–	–	–	520,3	520,3
Abzüglich finanzieller Verbindlichkeiten	–	–	–	–	8.215,0	8.215,0
Passive latente Steuern	–	–	–	–	57,5	57,5
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	–	–	–	525,7	525,7
Abzüglich Ertragsteuerverpflichtungen	–	–	–	–	583,2	583,2
Abzüglich sonstiger nicht operativer Verbindlichkeiten	1.374,2	642,8	508,5	44,8	487,8	3.058,0
Segmentschulden	7.028,8	3.410,7	1.507,1	227,3	161,7	12.335,6
Operative Aktiva	8.321,9	7.369,3	3.169,4	531,2	163,8	19.555,6

Entwicklung der Unternehmensbereiche

Automotive

- › Umsatzanstieg um 10,8 %
- › Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 12,3 %
- › Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 719,8 %

Automotive in Mio €	2023	2022	Δ in %
Umsatz	20.295,4	18.321,6	10,8
EBITDA	982,1	962,5	2,0
in % vom Umsatz	4,8	5,3	
EBIT	-57,4	-970,1	94,1
in % vom Umsatz	-0,3	-5,3	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto) ^{1, 2}	2.384,8	2.273,1	4,9
in % vom Umsatz ^{1, 2}	11,8	12,4	
Abschreibungen ³	1.039,5	1.932,6	-46,2
davon Wertminderungen ⁴	13,1	880,9	-98,5
Investitionen ⁵	1.226,3	1.342,0	-8,6
in % vom Umsatz	6,0	7,3	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	8.844,1	8.321,9	6,3
Operative Aktiva (Durchschnitt)	9.221,1	8.746,7	5,4
Kapitalrendite (ROCE) in %	-0,6	-11,1	
Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁶	102.413	97.575	5,0
Umsatz bereinigt ⁷	20.295,4	18.321,2	10,8
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁸	388,2	-62,6	719,8
in % des bereinigten Umsatzes	1,9	-0,3	

1 Im Berichtsjahr wurde der Ausweis der Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit spezifizierten Gewährleistungen, Restrukturierungsmaßnahmen, Abfindungen sowie Wertminderungen und Wertaufholungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen geändert. Sie werden nunmehr den jeweiligen Funktionsbereichen zugeordnet. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

2 Die Zuordnung von Aufwendungen und Erträgen aus bestimmten Geschäftsvorfällen innerhalb der Funktionsbereiche wurde angepasst. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

3 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

4 Der Begriff Wertminderung beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

5 Investitionen in Sachanlagen und Software.

6 Ohne Auszubildende.

7 Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

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

Struktur

Der Unternehmensbereich Automotive (49 % des Konzernumsatzes) umfasst Technologien für 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 rund um Mobilitätsdienstleistungen für Flottenbetreiber und Nutzfahrzeughersteller. Umfassende Aktivitäten rund um Fahrzeugvernetzung, -architektur und -elektronik bis hin zu Hochleistungscomputern und Softwarelösungen ergänzen das Angebot. Der Unternehmensbereich gliederte sich im Berichtsjahr in sechs Geschäftsfelder:

- › Architecture and Networking
- › Autonomous Mobility

- › Safety and Motion
- › Smart Mobility
- › Software and Central Technologies
- › User Experience

Das bis zum 31. Dezember 2023 bestehende Geschäftsfeld Smart Mobility wird ab dem 1. Januar 2024 innerhalb des Unternehmensbereichs Automotive aufgeteilt.

Geschäftsverlauf und Umsatzentwicklung

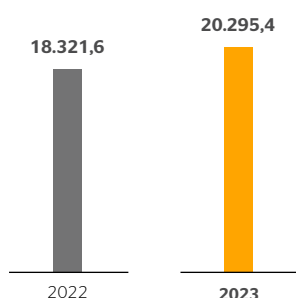
Die Absatzentwicklung im Unternehmensbereich Automotive verlief insgesamt positiv, beeinflusst durch eine positive Marktentwicklung und unterstützt durch die bessere Verfügbarkeit von Vorprodukten, insbesondere von Halbleitern. Das Geschäftsfeld Autonomous Mobility verzeichnete deutliche Zuwächse mit Radarsystemen und Kameras. Hohe Wachstumsraten mit Zugangskontrollsystemen für

Fahrzeuge und weitere nahtlose Vernetzungstechnologien verhalfen dem Geschäftsfeld Architecture and Networking zu einer überdurchschnittlichen Absatzsteigerung. Safety and Motion steigerte erfolgreich den Absatz von Bremssystemen sowie von Airbagsteuergeräten. Das Geschäftsfeld User Experience konnte den Auslauf von Produktfeldern durch eine deutliche Steigerung der Verkaufszahlen von Displaylösungen ausgleichen. Die Entwicklung des Absatzes im Geschäftsfeld Smart Mobility verlief insbesondere im Nutzfahrzeugbereich sowie im Ersatzteilgeschäft ausgesprochen positiv.

Neben einer starken Volumensteigerung konnten auch im Berichtsjahr Preisanpassungen zum Ausgleich inflationsbedingter Effekte umgesetzt werden. Der Umsatz erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 10,8 % auf 20.295,4 Mio € (Vj. 18.321,6 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 12,3 %.

Umsatz

Mio €



Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Unternehmensbereichs Automotive erhöhte sich im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um 450,8 Mio € bzw. 719,8 % auf 388,2 Mio € (Vj. -62,6 Mio €) und entspricht 1,9 % (Vj. -0,3 %) des bereinigten Umsatzes.

Operatives Ergebnis (EBIT)

Der Unternehmensbereich Automotive verzeichnete 2023 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 912,6 Mio € bzw. 94,1 % auf -57,4 Mio € (Vj. -970,1 Mio €). Die Umsatzrendite erhöhte sich damit auf -0,3 % (Vj. -5,3 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 58,5 Mio € (Vj. 70,1 Mio €).

Für den Unternehmensbereich Automotive beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2023 insgesamt 387,1 Mio € (Vj. 846,5 Mio €). Zu weiteren Details verweisen wir auf unsere Erläuterungen zu den Sondereffekten 2023 und 2022 auf Seite 65 f.

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei -0,6 % (Vj. -11,1 %).

Beschaffung

Essenzielle Vorprodukte für den Unternehmensbereich Automotive sind Elektronikkomponenten und Halbleiter. Die durch das ge-

änderte Verbraucherverhalten in der COVID-19-Pandemie ausgelöst und durch die fortschreitende Digitalisierung verstärkten Verbrauchsschwankungen und die daraus resultierende temporäre Verknappung von Halbleitern hielt selektiv auch noch im Jahr 2023 an. Dies hatte insbesondere für versorgungskritische automotivespezifische Bauelemente einen weiteren Preisanstieg zur Folge. Kundenbedarfe konnten in Summe aber weitestgehend abgedeckt werden.

Die für den Unternehmensbereich Automotive wichtigen Rohstoffe Stahl, Aluminium, Kupfer und Kunststoffe verteuerten sich zunächst bis zur Mitte des Jahres in Erwartung eines weltweiten Wirtschaftsaufschwungs. Durch die eher schleppend vorangehende Wirtschaftserholung in China und die gleichzeitig durch Inflations- und Leitzinserhöhung eingetrübten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den westlichen Ländern sind die Rohstoffpreise seit Mitte des Jahres wieder kontinuierlich gefallen.

Die Rohstoffhersteller haben aufgrund der schwachen Nachfrage und der weiterhin hohen Energiepreise in Europa Produktionskapazitäten aus dem Markt genommen, um die Preise zu stabilisieren. Trotz der reduzierten Kapazitäten haben sich Liefersituation und Liefertzeiten im Jahr 2023 weiter entspannt.

Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 111,7 Mio € bzw. 4,9 % auf 2.384,8 Mio € (Vj. 2.273,1 Mio €) und lagen damit bei 11,8 % vom Umsatz (Vj. 12,4 %).

Abschreibungen

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2022 um 893,1 Mio € auf 1.039,5 Mio € (Vj. 1.932,6 Mio €) und betragen 5,1 % vom Umsatz (Vj. 10,5 %). Sie enthalten im Jahr 2023 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 13,1 Mio € (Vj. 880,9 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Automotive erhöhten sich zum 31. Dezember 2023 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 522,2 Mio € auf 8.844,1 Mio € (Vj. 8.321,9 Mio €).

Das Working Capital erhöhte sich um 536,0 Mio € auf 2.612,5 Mio € (Vj. 2.076,5 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsabbau von 43,3 Mio € auf 2.825,0 Mio € (Vj. 2.868,3 Mio €). Die operativen Forderungen erhöhten sich zum Stichtag um 157,1 Mio € auf 3.811,3 Mio € (Vj. 3.654,2 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten verringerten sich um 422,2 Mio € auf 4.023,9 Mio € (Vj. 4.446,1 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 8.453,4 Mio € (Vj. 8.447,6 Mio €) auf und erhöhten sich damit um 5,9 Mio €. Der Goodwill verringerte sich um 18,9 Mio € auf 2.159,5 Mio € (Vj. 2.178,4 Mio €). Dieser Rückgang resultierte aus Wechselkurseffekten. Das Sachanlagevermögen lag mit 5.388,3 Mio € um 286,4 Mio € über dem Vorjahresniveau von 5.101,9 Mio €. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 113,0 Mio € auf 561,8 Mio € (Vj. 674,8 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 58,5 Mio € (Vj. 70,1 Mio €) reduzierten den Wert der immateriellen Vermögenswerte.

Im Geschäftsjahr 2023 wurden sämtliche russischen Aktivitäten des Unternehmensbereichs Automotive verkauft. Dies führte zu einer Reduzierung der operativen Aktiva um 18,8 Mio €.

Infolge eines Asset Deals im Unternehmensbereich Automotive stiegen die operativen Aktiva um 4,4 Mio €.

Wechselkurseffekte wirkten sich im Berichtsjahr mit 98,0 Mio € vermindern (Vj. erhöhend um 60,6 Mio €) auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Automotive aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Automotive erhöhten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2022 um 474,4 Mio € auf 9.221,1 Mio € (Vj. 8.746,7 Mio €).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang im Unternehmensbereich Automotive reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 115,7 Mio € auf 1.226,3 Mio € (Vj. 1.342,0 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 6,0 % (Vj. 7,3 %).

Neben Investitionen an deutschen Standorten lagen Schwerpunkte in China, Mexiko, Rumänien, Serbien, den USA, Tschechien, Litauen und Ungarn.

Hierbei wurden insbesondere die Fertigungskapazitäten für die Geschäftsfelder Safety and Motion, User Experience, Architecture and Networking sowie Autonomous Mobility erweitert. Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf die Errichtung neuer Fertigungsanlagen für elektronische Bremssysteme, innovative Anzeige- und Bedienlösungen sowie auf Fahrzeugelektronik bis hin zu Hochleistungscomputern und Radar- und Kameralösungen.

In Kaunas, Litauen, und Novi Sad, Serbien, wurde in den Aufbau neuer Fertigungsstandorte investiert.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmensbereichs Automotive erhöhte sich zum 31. Dezember 2023 um 4.838 Personen auf 102.413 (Vj. 97.575). Dies resultierte im Wesentlichen aus Anpassungen an höhere Auftragsvolumina.

Tires

- › Umsatzrückgang um 0,3 %
- › Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 2,9 %
- › Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 3,0 %

Tires in Mio €	2023	2022	Δ in %
Umsatz	13.958,0	14.005,2	-0,3
EBITDA	2.585,8	2.644,7	-2,2
in % vom Umsatz	18,5	18,9	
EBIT	1.742,6	1.723,6	1,1
in % vom Umsatz	12,5	12,3	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto) ¹	336,0	320,8	4,8
in % vom Umsatz ¹	2,4	2,3	
Abschreibungen ²	843,2	921,1	-8,5
davon Wertminderungen ³	42,4	82,3	-48,4
Investitionen ⁴	966,6	818,6	18,1
in % vom Umsatz	6,9	5,8	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	7.074,6	7.369,3	-4,0
Operative Aktiva (Durchschnitt)	7.596,5	7.508,2	1,2
Kapitalrendite (ROCE) in %	22,9	23,0	
Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁵	56.349	56.987	-1,1
Umsatz bereinigt ⁶	13.958,0	13.933,6	0,2
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁷	1.887,0	1.831,3	3,0
in % des bereinigten Umsatzes	13,5	13,1	

1 Im Berichtsjahr wurde der Ausweis der Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit spezifizierten Gewährleistungen, Restrukturierungsmaßnahmen, Abfindungen sowie Wertminderungen und Wertaufholungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen geändert. Sie werden nunmehr den jeweiligen Funktionsbereichen zugeordnet. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

2 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

3 Der Begriff Wertminderung beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

4 Investitionen in Sachanlagen und Software.

5 Ohne Auszubildende.

6 Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

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

Struktur

Der Unternehmensbereich Tires (34 % 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 Portfolio 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 Beitrag zu sicherer, effizienter und umweltfreundlicher Mobilität. Der Unternehmensbereich gliedert sich in fünf Geschäftsfelder:

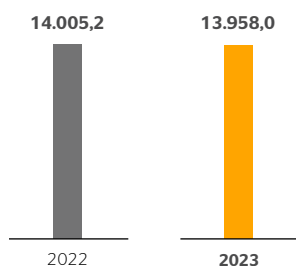
- › Original Equipment
- › Replacement APAC
- › Replacement EMEA
- › Replacement The Americas
- › Specialty Tires

Geschäftsverlauf und Umsatzentwicklung

Negative Wechselkurseffekte und eine schwache Nachfrage, insbesondere im Lkw-, aber auch im Pkw-Reifenersatzgeschäft in Europa und Nordamerika, konnten nicht vollständig durch eine Optimierung des Produktmixes im Umsatz kompensiert werden. Der Umsatz reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,3 % auf 13.958,0 Mio € (Vj. 14.005,2 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 2,9 %.

Umsatz

Mio. €

**Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)**

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Unternehmensbereichs Tires erhöhte sich im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um 55,7 Mio. € bzw. 3,0 % auf 1.887,0 Mio. € (Vj. 1.831,3 Mio. €) und entspricht 13,5 % (Vj. 13,1 %) des bereinigten Umsatzes.

Operatives Ergebnis (EBIT)

Der Unternehmensbereich Tires verzeichnete 2023 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 18,9 Mio. € bzw. 1,1 % auf 1.742,6 Mio. € (Vj. 1.723,6 Mio. €). Die Umsatzrendite erhöhte sich auf 12,5 % (Vj. 12,3 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 6,3 Mio. € (Vj. 14,5 Mio. €).

Für den Unternehmensbereich Tires beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2023 insgesamt 138,1 Mio. € (Vj. 103,5 Mio. €). Zu weiteren Details verweisen wir auf unsere Erläuterungen zu den Sondereffekten 2023 und 2022 auf Seite 65 f.

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 22,9 % (Vj. 23,0 %).

Beschaffung

Die Preise für wichtige Rohstoffe und Vormaterialien wie Butadien und rohölbasierte Vorprodukte sanken gegenüber dem hohen Niveau des Vorjahres. Auf den Märkten für Stahl, Chemikalien und Textilien verringerten sich die Preise ebenfalls, dennoch ist das Preisniveau höher als vor der Krise. Weiterhin relevant sind gegenläufige Kostenentwicklungen durch eine veränderte Beschaffungsstrategie aufgrund von Sanktionsvorgaben.

Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 15,3 Mio. € bzw. 4,8 % auf 336,0 Mio. € (Vj. 320,8 Mio. €) und lagen damit bei 2,4 % vom Umsatz (Vj. 2,3 %).

Abschreibungen

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2022 um 77,9 Mio. € auf 843,2 Mio. € (Vj. 921,1 Mio. €) und betragen 6,0 % vom Umsatz (Vj. 6,6 %). Sie enthalten im Jahr 2023 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 42,4 Mio. € (Vj. 82,3 Mio. €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Tires verringerten sich zum 31. Dezember 2023 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 294,7 Mio. € auf 7.074,6 Mio. € (Vj. 7.369,3 Mio. €).

Das Working Capital reduzierte sich um 315,2 Mio. € auf 3.069,1 Mio. € (Vj. 3.384,3 Mio. €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsabbau von 351,4 Mio. € auf 2.426,9 Mio. € (Vj. 2.778,3 Mio. €). Die operativen Forderungen verringerten sich zum Stichtag um 170,4 Mio. € auf 2.467,9 Mio. € (Vj. 2.638,3 Mio. €). Die operativen Verbindlichkeiten reduzierten sich um 206,6 Mio. € auf 1.825,7 Mio. € (Vj. 2.032,3 Mio. €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 5.230,3 Mio. € (Vj. 5.227,2 Mio. €) auf und erhöhten sich damit um 3,1 Mio. €. Der Goodwill verringerte sich um 8,5 Mio. € auf 411,5 Mio. € (Vj. 420,0 Mio. €). Dieser Rückgang resultierte vollständig aus Wechselkurseffekten. Das Sachanlagevermögen erhöhte sich um 41,0 Mio. € auf 4.614,2 Mio. € (Vj. 4.573,2 Mio. €). Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 12,1 Mio. € auf 33,5 Mio. € (Vj. 45,6 Mio. €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 6,3 Mio. € (Vj. 14,5 Mio. €) reduzierten den Wert der immateriellen Vermögenswerte.

Im Geschäftsjahr 2023 wurden sämtliche russischen Aktivitäten des Unternehmensbereichs Tires verkauft. Dies führte zu einer Reduzierung der operativen Aktiva um 65,0 Mio. €. Zudem ergab sich eine Verminderung der operativen Aktiva um 1,1 Mio. € aus der Veräußerung eines nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmens.

Wechselkurseffekte wirkten sich im Berichtsjahr mit 166,5 Mio. € vermindern (Vj. erhöhend um 143,4 Mio. €) auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Tires aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Tires erhöhten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2022 um 88,2 Mio. € auf 7.596,5 Mio. € (Vj. 7.508,2 Mio. €).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang im Unternehmensbereich Tires erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 148,0 Mio. € auf 966,6 Mio. € (Vj. 818,6 Mio. €). Die Investitionsquote beträgt 6,9 % (Vj. 5,8 %).

Es wurde in die Optimierung sowie Erweiterung der Fertigungskapazitäten bestehender Werke an den europäischen Niedrigkostenstandorten, in den USA, China, Deutschland sowie in Brasilien, Thailand und Mexiko investiert.

Wesentliche Bilanzzugänge flossen in den Ausbau des Produktionsstandorts in Hefei, China. Weiterhin wurden Maßnahmen zur Qualitätssicherung und Kostensenkung durchgeführt.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmensbereichs Tires reduzierte sich zum 31. Dezember 2023 um 638 auf 56.349 Personen (Vj. 56.987). Dies resultierte im Wesentlichen aus dem Verkauf der Aktivitäten in Russland. Gegenläufig wirkten Anpassungen an eine bedarfsgerechte Produktion.

ContiTech

- › Umsatzanstieg um 3,7 %
- › Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 3,7 %
- › Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 43,3 %

ContiTech in Mio €	2023	2022	Δ in %
Umsatz	6.841,5	6.594,3	3,7
EBITDA	693,0	486,4	42,5
in % vom Umsatz	10,1	7,4	
EBIT	380,1	166,5	128,3
in % vom Umsatz	5,6	2,5	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto) ¹	175,1	169,2	3,5
in % vom Umsatz ¹	2,6	2,6	
Abschreibungen ²	312,9	319,9	-2,2
davon Wertminderungen ³	1,5	3,4	-54,3
Investitionen ⁴	209,6	199,8	4,9
in % vom Umsatz	3,1	3,0	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	3.125,5	3.169,4	-1,4
Operative Aktiva (Durchschnitt)	3.284,4	3.275,8	0,3
Kapitalrendite (ROCE) in %	11,6	5,1	
Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁵	41.949	41.798	0,4
Umsatz bereinigt ⁶	6.723,2	6.593,0	2,0
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁷	448,3	312,8	43,3
in % des bereinigten Umsatzes	6,7	4,7	

1 Im Berichtsjahr wurde der Ausweis der Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit spezifizierten Gewährleistungen, Restrukturierungsmaßnahmen, Abfindungen sowie Wertminderungen und Wertaufholungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen geändert. Sie werden nunmehr den jeweiligen Funktionsbereichen zugeordnet. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

2 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

3 Der Begriff Wertminderung beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

4 Investitionen in Sachanlagen und Software.

5 Ohne Auszubildende.

6 Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

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

Struktur

Der Unternehmensbereich ContiTech (17 % des Konzernumsatzes) fokussiert sich auf die Entwicklungs- und Werkstoffkompetenz für Produkte und Systeme aus Kautschuk, Kunststoff, Metall und Gewebe. Diese können auch mit elektronischen Komponenten ausgestattet sein, um sie für individuelle Serviceleistungen funktional zu optimieren. Die industriellen Wachstumsfelder von ContiTech liegen v.a. in den Bereichen Energie-, Land- und Bauwirtschaft sowie Interior Design. Zusätzlich bedient ContiTech u.a. auch die Automobil- und Transportindustrie sowie den Schienenverkehr. Der Unternehmensbereich gliederte sich im Berichtsjahr in sechs Geschäftsfelder:

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

Die bis zum 31. Dezember 2023 bestehenden Geschäftsfelder Advanced Dynamics Solutions, Conveying Solutions, Industrial Fluid Solutions, Mobile Fluid Systems und Power Transmission Group werden ab dem 1. Januar 2024 auf die drei regionalen Industrial-Solutions-Geschäftsfelder sowie das Geschäftsfeld Original Equipment Solutions aufgeteilt.

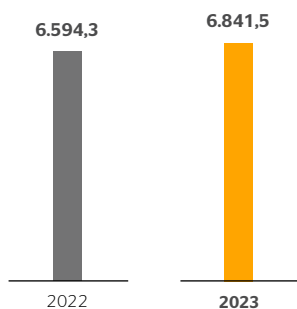
Geschäftsverlauf und Umsatzentwicklung

Der Umsatz des Unternehmensbereichs ContiTech erhöhte sich im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um 3,7 % auf 6.841,5 Mio € (Vj. 6.594,3 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 3,7 %. Diese Steigerung ist auf die positive Entwicklung im Automobilersatzrüstungsgeschäft zurückzuführen, das sowohl einen Volumenanstieg als auch positive Preisanpassungen zur Kompensation von inflationsbedingten Kostensteigerungen verzeichnete. Das Industrie- und Automobilersatzgeschäft zeigte sich dagegen leicht rückläufig gegenüber dem Vorjahresniveau aufgrund von Marktschwächen im

zweiten Halbjahr. Volumenrückgänge wurden hier im Wesentlichen durch Preisanpassungen kompensiert.

Umsatz

Mio €



Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Unternehmensbereichs ContiTech erhöhte sich im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um 135,5 Mio € bzw. 43,3 % auf 448,3 Mio € (Vj. 312,8 Mio €) und entspricht 6,7 % (Vj. 4,7 %) des bereinigten Umsatzes.

Operatives Ergebnis (EBIT)

Der Unternehmensbereich ContiTech verzeichnete 2023 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 213,7 Mio € bzw. 128,3 % auf 380,1 Mio € (Vj. 166,5 Mio €). Die Umsatzrendite erhöhte sich auf 5,6 % (Vj. 2,5 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 53,5 Mio € (Vj. 65,1 Mio €).

Für den Unternehmensbereich ContiTech beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2023 insgesamt 20,8 Mio € (Vj. 81,5 Mio €). Zu weiteren Details verweisen wir auf unsere Erläuterungen zu den Sondereffekten 2023 und 2022 auf Seite 65 f.

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 11,6 % (Vj. 5,1 %).

Beschaffung

Im Unternehmensbereich ContiTech standen im Jahr 2023, analog zum Vorjahr, die Herausforderungen durch Materialengpässe und die Sicherung der Verfügbarkeit spezifischer Rohstoffe im Vordergrund. Es gab einen Trend zur Preisreduktion bei Öl- und Butadien-basierten Materialien. Dieser wurde allerdings durch Preissteigerungen bei einer Vielzahl von ContiTech-spezifischen Spezialrohstoffen überkompensiert.

Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung (netto) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 6,0 Mio € bzw. 3,5 % auf 175,1 Mio € (Vj. 169,2 Mio €) und lagen damit bei 2,6 % (Vj. 2,6 %) vom Umsatz.

Abschreibungen

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2022 um 7,0 Mio € auf 312,9 Mio € (Vj. 319,9 Mio €) und betragen 4,6 % vom Umsatz (Vj. 4,9 %). Sie enthalten im Jahr 2023 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 1,5 Mio € (Vj. 3,4 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva des Unternehmensbereichs ContiTech verringerten sich zum 31. Dezember 2023 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 44,0 Mio € auf 3.125,5 Mio € (Vj. 3.169,4 Mio €).

Das Working Capital reduzierte sich um 9,1 Mio € auf 1.248,7 Mio € (Vj. 1.257,8 Mio €). Im Vorratsbereich ergab sich ein Bestandsabbau von 23,7 Mio € auf 975,7 Mio € (Vj. 999,5 Mio €). Die operativen Forderungen verringerten sich zum Stichtag um 63,7 Mio € auf 1.135,6 Mio € (Vj. 1.199,3 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten verringerten sich um 78,3 Mio € auf 862,6 Mio € (Vj. 941,0 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 2.310,6 Mio € (Vj. 2.332,4 Mio €) auf und reduzierten sich damit um 21,8 Mio €. Der Goodwill reduzierte sich um 3,3 Mio € auf 616,3 Mio € (Vj. 619,5 Mio €). Dieser Rückgang resultierte mit einem Anteil von 12,3 Mio € aus Wechselkurseffekten. Gegenläufig wirkten Zugänge in Höhe von 9,0 Mio €. Das Sachanlagevermögen lag mit 1.407,3 Mio € um 3,6 Mio € unter dem Vorjahresniveau von 1.410,9 Mio €. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 27,7 Mio € auf 224,0 Mio € (Vj. 251,7 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 53,5 Mio € (Vj. 65,1 Mio €) reduzierten den Wert der immateriellen Vermögenswerte.

Im Geschäftsjahr 2023 wurden russische Teilaktivitäten des Unternehmensbereichs ContiTech verkauft. Dies führte zu einer Reduzierung der operativen Aktiva um 1,4 Mio €.

Im Unternehmensbereich ContiTech hat die ContiTech Global Holding Netherlands B.V., Maastricht, Niederlande, 100 % der Anteile an der Printing Solutions Sweden Holding AB, Trelleborg, Schweden, erworben. Dies führte zu einer Erhöhung der operativen Aktiva um 162,0 Mio €. Ein weiterer Share Deal im Jahr 2023 sowie finale Kaufpreisermittlungen von Share Deals aus dem Jahr 2022 erhöhten die operativen Aktiva im Unternehmensbereich ContiTech um 6,7 Mio €.

Wechselkurseffekte wirkten sich im Berichtsjahr mit 48,5 Mio € vermindernd (Vj. erhöhend um 57,1 Mio €) auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Unternehmensbereichs ContiTech aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva des Unternehmensbereichs ContiTech erhöhten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2022 um 8,6 Mio € auf 3.284,4 Mio € (Vj. 3.275,8 Mio €).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang im Unternehmensbereich ContiTech erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 9,9 Mio € auf 209,6 Mio € (Vj. 199,8 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 3,1 % (Vj. 3,0 %).

Es wurden die Fertigungskapazitäten in Deutschland, China, den USA, Mexiko, Brasilien sowie in Ungarn und Rumänien ausgebaut.

Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf die Ausweitung der Fertigungskapazitäten in selektierten Wachstumsmärkten für die Geschäftsfelder Surface Solutions, Mobile Fluid Systems, Conveying Solutions und Power Transmission Group. Darüber hinaus wurden in allen Geschäftsfeldern Investitionen zur Optimierung bestehender Produktionsabläufe durchgeführt.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmensbereichs ContiTech erhöhte sich zum 31. Dezember 2023 um 151 Personen auf 41.949 (Vj. 41.798). Dies resultierte im Wesentlichen aus dem Erwerb der Printing Solutions Sweden Holding AB, Trelleborg, Schweden. Gegenläufig wirkten Anpassungen der Mitarbeiterzahlen an das Produktionsvolumen.

Contract Manufacturing

- › Umsatzrückgang um 23,0%
- › Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 24,5%
- › Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 177,3%

Contract Manufacturing in Mio €	2023	2022	Δ in %
Umsatz	512,4	665,6	-23,0
EBITDA	28,9	44,7	-35,4
in % vom Umsatz	5,6	6,7	
EBIT	5,1	9,5	-46,0
in % vom Umsatz	1,0	1,4	
Forschungs- und Entwicklungskosten (netto) ¹	0,0	0,1	-37,4
in % vom Umsatz ¹	0,0	0,0	
Abschreibungen ²	23,8	35,2	-32,5
davon Wertminderungen ³	0,3	0,0	1.254,0
Investitionen ⁴	6,7	9,9	-32,5
in % vom Umsatz	1,3	1,5	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	395,6	531,2	-25,5
Operative Aktiva (Durchschnitt)	459,7	635,2	-27,6
Kapitalrendite (ROCE) in %	1,1	1,5	
Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁵	1.478	2.192	-32,6
Umsatz bereinigt ⁶	512,4	665,6	-23,0
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁷	8,0	2,9	177,3
in % des bereinigten Umsatzes	1,6	0,4	

¹ Im Berichtsjahr wurde der Ausweis der Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit spezifizierten Gewährleistungen, Restrukturierungsmaßnahmen, Abfindungen sowie Wertminderungen und Wertaufholungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen geändert. Sie werden nunmehr den jeweiligen Funktionsbereichen zugeordnet. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

² Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

³ Der Begriff Wertminderung beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

⁴ Investitionen in Sachanlagen und Software.

⁵ Ohne Auszubildende.

⁶ Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

⁷ Bereinigt um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA), Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

Struktur

Der Unternehmensbereich Contract Manufacturing (1 % des Konzernumsatzes) bündelt die Auftragsfertigung von Produkten von Continental-Gesellschaften für Vitesco Technologies. Die Auftragsfertigung ist nicht auf Dauer angelegt; vielmehr wird die operative Trennung der Produktion weiterhin vorangetrieben und das Volumen der Auftragsfertigung reduziert. Contract Manufacturing beinhaltet ein Geschäftsfeld:

- › Contract Manufacturing

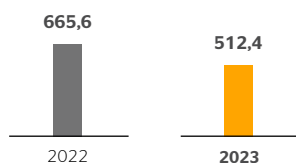
Geschäftsverlauf und Umsatzentwicklung

Im Unternehmensbereich Contract Manufacturing sank das Absatzvolumen im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr. Dies entspricht dem vertraglich vereinbarten Vorgehen zwischen Continental und Vitesco Technologies.

Der Umsatz reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 23,0% auf 512,4 Mio € (Vj. 665,6 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Rückgang um 24,5%.

Umsatz

Mio €

**Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)**

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Unternehmensbereichs Contract Manufacturing erhöhte sich im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr um 5,1 Mio € bzw. 177,3 % auf 8,0 Mio € (Vj. 2,9 Mio €). Das entspricht einer Marge von 1,6 % (Vj. 0,4 %) des bereinigten Umsatzes.

Operatives Ergebnis (EBIT)

Der Unternehmensbereich Contract Manufacturing verzeichnete 2023 einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 4,4 Mio € bzw. 46,0 % auf 5,1 Mio € (Vj. 9,5 Mio €). Die Umsatzrendite reduzierte sich auf 1,0 % (Vj. 1,4 %).

Für den Unternehmensbereich Contract Manufacturing beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2023 insgesamt 2,9 Mio € (Vj. Entlastung in Höhe von 6,6 Mio €). Zu weiteren Details verweisen wir auf unsere Erläuterungen zu den Sondereffekten 2023 und 2022 auf Seite 66 f.

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 1,1 % (Vj. 1,5 %).

Beschaffung

Die Beschaffung im Unternehmensbereich Contract Manufacturing war geprägt durch eine sich stabilisierende Lieferkette, abgesehen von einzelnen Verknappungen. Die Produktionskapazitäten der Lieferanten haben sich dem jährlichen Bedarf angepasst. Die Preise folgten der allgemeinen Marktentwicklung. Aufgrund der vertraglichen Regelungen mit Vitesco Technologies werden sämtliche Preisänderungen im Einkaufsvolumen quartalsweise an Vitesco Technologies weiterverrechnet und haben somit keinen Einfluss auf das operative Ergebnis des Unternehmensbereichs Contract Manufacturing.

Abschreibungen

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2022 um 11,5 Mio € auf 23,8 Mio € (Vj. 35,2 Mio €) und betrugen 4,6 % vom Umsatz (Vj. 5,3 %). Sie enthalten im Jahr 2023 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 0,3 Mio € (Vj. 0,0 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Contract Manufacturing reduzierten sich zum 31. Dezember 2023 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 135,6 Mio € auf 395,6 Mio € (Vj. 531,2 Mio €).

Das Working Capital reduzierte sich um 84,7 Mio € auf 354,2 Mio € (Vj. 439,0 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsabbau von 34,6 Mio € auf 48,9 Mio € (Vj. 83,5 Mio €). Die operativen Forderungen verringerten sich zum Stichtag um 121,0 Mio € auf 389,9 Mio € (Vj. 511,0 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten reduzierten sich um 70,9 Mio € auf 84,6 Mio € (Vj. 155,5 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 88,5 Mio € (Vj. 149,3 Mio €) auf und lagen damit um 60,8 Mio € unter dem Vorjahreswert. Das Sachanlagevermögen lag mit 87,9 Mio € um 60,0 Mio € unter dem Vorjahresniveau von 147,9 Mio €. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte reduzierten sich um 0,5 Mio € auf 0,4 Mio € (Vj. 0,9 Mio €).

Wechselkurseffekte wirkten sich im Berichtsjahr mit 10,8 Mio € erhöhend (Vj. vermindern um 1,2 Mio €) auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Contract Manufacturing aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Contract Manufacturing verringerten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2022 um 175,5 Mio € auf 459,7 Mio € (Vj. 635,2 Mio €).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang im Unternehmensbereich Contract Manufacturing reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 3,2 Mio € auf 6,7 Mio € (Vj. 9,9 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 1,3 % (Vj. 1,5 %).

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 Unternehmensbereich Contract Manufacturing zum 31. Dezember 2023 um 714 auf 1.478 Personen (Vj. 2.192).

Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf und zur Lage des Konzerns

Die Geschäfts- und Ergebnisentwicklung des Continental-Konzerns wurde im Berichtsjahr durch geopolitische Unsicherheiten, eine nach wie vor angespannte Versorgungslage bei Halbleitern, negative Wechselkurseffekte und die Auswirkungen der Inflation sowie hohe Sonderfrachten belastet. In diesem herausfordernden gesamtwirtschaftlichen Umfeld hat Continental aus Sicht des Vorstands ein solides Ergebnis erzielt. Der konsolidierte Umsatz des Konzerns lag im Jahr 2023 bei 41,4 Mrd € (Vj. 39,4 Mrd €) und die bereinigte EBIT-Marge bei 6,1 % (Vj. 4,9 %). Der bereinigte Free Cashflow wurde deutlich verbessert und lag mit einem Wert von 1,3 Mrd € (Vj. 0,2 Mrd €) leicht oberhalb der angestrebten Bandbreite. Dies ist Folge der operativen Verbesserung des Ergebnisses sowie reduzierter Lager- und Forderungsbestände.

Im Unternehmensbereich Automotive wirkten sich insbesondere die deutlich gestiegene Automobilproduktion und die erzielten Preisanpassungen zur Kompensation von inflationsbedingten Kostensteigerungen positiv auf das organische Umsatzwachstum aus. Zudem konnte Automotive einen weiterhin hohen Auftragseingang erreichen. Auch das operative Ergebnis (EBIT) konnte deutlich verbessert werden, insbesondere aufgrund einer höheren Produktions- und Lieferketteneffizienz infolge einer stabileren Materialversorgung und einer hohen Kostendisziplin. Zudem war der Vorjahreswert durch Wertminderungen auf Goodwill und Sachanlagen belastet. Automotive erreichte im Jahr 2023 einen Umsatz in Höhe von 20,3 Mrd € (Vj. 18,3 Mrd €) und eine bereinigte EBIT-Marge von 1,9 % (Vj. -0,3 %). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen konnte der Unternehmensbereich seinen Umsatz um 12,3 % steigern.

Negative Wechselkurseffekte und eine schwache Nachfrage, insbesondere im Lkw-, aber auch im Pkw-Reifenersatzgeschäft in Europa und Nordamerika, bremsten das Umsatzwachstum im Unternehmensbereich Tires. Dennoch gelang es Tires, getrieben durch einen

hohen Anteil an Premiumreifen sowie ein starkes Winterreifengeschäft in Europa, eine bereinigte EBIT-Marge in Höhe von 13,5 % (Vj. 13,1 %) zu erreichen. Der Umsatz lag mit einem Wert von 14,0 Mrd € (Vj. 14,0 Mrd €) auf dem Niveau des Vorjahres.

Der Unternehmensbereich ContiTech startete im Mai 2023 eine strategische Neuausrichtung mit dem Ziel, Kunden- und Marktnähe sowie Effizienz zu erhöhen und sich künftig noch stärker auf den Ausbau des Industriegeschäfts zu fokussieren. In diesem Zuge stärkte ContiTech das Industriegeschäft mittels Unternehmensübernahmen. Auch organisch konnte ContiTech den Umsatz um 3,7 % steigern. Dieses Wachstum ist auf die positive Entwicklung im Automobilerüstungsgeschäft zurückzuführen, das sowohl einen Volumenanstieg als auch positive Preisanpassungen zur Kompensation von inflationsbedingten Kostensteigerungen verzeichnete. Das Industrie- und Automobilersatzgeschäft zeigte sich dagegen leicht rückläufig gegenüber dem Vorjahresniveau. Volumenrückgänge wurden hier im Wesentlichen durch Preisanpassungen kompensiert. Im Jahr 2023 konnte sich ContiTech insgesamt stabil entwickeln und einen Umsatz in Höhe von 6,8 Mrd € (Vj. 6,6 Mrd €) erreichen. Die bereinigte EBIT-Marge verbesserte sich auf 6,7 % (Vj. 4,7 %). Dazu beigetragen haben insgesamt verbesserte Preise in Verbindung mit einer Abschwächung der Inflation sowie Mixeffekte in ausgewählten Industriebereichen.

Im Unternehmensbereich Contract Manufacturing war das Geschäft weiterhin rückläufig, was dem vertraglich vereinbarten Vorgehen zwischen Continental und Vitesco Technologies entspricht. Der Umsatz lag 2023 bei 0,5 Mrd € (Vj. 0,7 Mrd €) und die bereinigte EBIT-Marge bei 1,6 % (Vj. 0,4 %).

Die Continental AG – Kurzfassung nach HGB

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

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

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

Die Bilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 2.039,1 Mio € auf 21.011,1 Mio € (Vj. 18.972,0 Mio €). Die Veränderung auf der Aktivseite resultierte im Wesentlichen aus dem Anstieg der

Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen um 1.933,9 Mio € auf 8.897,3 Mio € (Vj. 6.963,4 Mio €) sowie dem Anstieg der Flüssigen Mittel um 91,1 Mio € auf 372,3 Mio € (Vj. 281,2 Mio €).

Das Finanzanlagevermögen veränderte sich gegenüber der Vergleichsperiode um 10,7 Mio € auf 11.375,4 Mio € (Vj. 11.364,7 Mio €) und entsprach damit einem Anteil von 54,1 % an der Bilanzsumme (Vj. 59,9 %).

Das Sachanlagevermögen erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 21,4 Mio € auf 263,6 Mio € (Vj. 242,2 Mio €). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus Zugängen im Zuge des Neubaus der Unternehmenszentrale in Hannover. Im Juli 2023 ist der Süd-Campus und im November 2023 der Nord-Campus fertiggestellt worden.

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten erhöhten sich um 9,0 Mio € auf 81,7 Mio € (Vj. 72,7 Mio €). Der Anstieg resultierte aus einem im Vergleich zum Vorjahr höheren Abgrenzungsvolumen für IT-Dienstleistungen sowie aus der Abgrenzung von Aufwendungen, die im Zusammenhang mit der Ausgabe von zwei Euro-Anleihen im Geschäftsjahr 2023 entstanden sind.

Vermögens- und Finanzlage der Continental AG	31.12.2023	31.12.2022
Aktiva in Mio €		
Immaterielle Vermögensgegenstände	10,1	13,7
Sachanlagen	263,6	242,2
Finanzanlagen	11.375,4	11.364,7
Anlagevermögen	11.649,1	11.620,6
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	8.908,0	6.997,5
Flüssige Mittel	372,3	281,2
Umlaufvermögen	9.280,3	7.278,7
Rechnungsabgrenzungsposten	81,7	72,7
Bilanzsumme	21.011,1	18.972,0
Passiva in Mio €		
Gezeichnetes Kapital	512,0	512,0
Kapitalrücklage	4.179,1	4.179,1
Gewinnrücklagen	54,7	54,7
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	2.834,9	2.151,5
Jahresfehlbetrag (Vj. Jahresüberschuss)	-423,4	983,4
Eigenkapital	7.157,3	7.880,7
Rückstellungen	880,5	788,6
Verbindlichkeiten	12.973,3	10.302,7
Bilanzsumme	21.011,1	18.972,0
Gearing Ratio in %	45,6	32,9
Eigenkapitalquote in %	34,1	41,5

Die Veränderung auf der Passivseite resultierte im Wesentlichen aus dem Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 2.819,3 Mio€ sowie der Anleihen in Höhe von 424,7 Mio€. Dieser Anstieg wurde teilweise durch den Rückgang des Eigenkapitals in Höhe von 723,4 Mio€ sowie der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 591,0 Mio€ kompensiert.

Im Vergleich zum Vorjahr erhöhten sich die Anleihen um 424,7 Mio€ von 2.934,1 Mio€ auf 3.358,8 Mio€. Der Anstieg ist auf die Emission von zwei Euro-Anleihen im Juni und August 2023 mit einem Nominalvolumen von insgesamt 1.250,0 Mio€ zurückzuführen. Eine weitere Euro-Anleihe mit einem Nominalvolumen in Höhe von 500,0 Mio€ wurde von der Continental AG fristgerecht am 12. September 2023 zurückgezahlt. Zum Bilanzstichtag wurden von der Continental AG keine (Vj. 349,5 Mio€) Commercial Paper emittiert.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten reduzierten sich um 591,0 Mio€ auf 565,3 Mio€ (Vj. 1.156,3 Mio€). Dies ist im Wesentlichen auf den revolvingierenden Kredit zurückzuführen, der zum Bilanzstichtag nicht (Vj. 300,0 Mio€) in Anspruch genommen wurde.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 2.819,3 Mio€ auf 8.552,9 Mio€ (Vj. 5.733,6 Mio€). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Bereitstellung von Krediten und Tagesgeldern, die der Continental AG von Tochterunternehmen zur Verfügung gestellt wurden.

Die sonstigen Verbindlichkeiten bewegten sich im Vergleich zum Vorjahr mit einem Rückgang von 1,7 Mio€ auf 393,2 Mio€ (Vj. 394,9 Mio€) auf einem vergleichbaren Niveau.

Die Rückstellungen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 91,9 Mio€ auf 880,5 Mio€ (Vj. 788,6 Mio€), bedingt durch den Anstieg der Steuerrückstellungen um 33,7 Mio€ auf 305,6 Mio€ (Vj. 271,9 Mio€), den Anstieg der Pensionsrückstellungen um 19,9 Mio€ auf 383,6 Mio€ (Vj. 363,7 Mio€) sowie den Anstieg der sonstigen Rückstellungen um 38,3 Mio€ auf 191,3 Mio€ (Vj. 153,0 Mio€).

Das Eigenkapital reduzierte sich um 723,4 Mio€ von 7.880,7 Mio€ im Vorjahr auf 7.157,3 Mio€. Der Rückgang resultierte aus dem im Geschäftsjahr erzielten Jahresfehlbetrag von 423,4 Mio€ sowie der im Geschäftsjahr 2023 vorgenommenen Dividendenausschüttung von 300,0 Mio€. Die Eigenkapitalquote hat sich von 41,5 % im Vorjahr auf 34,1 % reduziert.

Die Umsatzerlöse des Geschäftsjahres 2023 erhöhten sich um 59,2 Mio€ auf 337,0 Mio€ (Vj. 277,8 Mio€), im Wesentlichen bedingt durch den Anstieg der Umsatzerlöse aus Konzerndienstleistungen.

Das Beteiligungsergebnis reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 1.164,1 Mio€ auf 51,1 Mio€ (Vj. 1.215,2 Mio€). Wie im Vorjahr setzte sich das Beteiligungsergebnis überwiegend aus den Ergebnisabführungen der Tochterunternehmen zusammen. Die Erträge aus Gewinnabführung in Höhe von 767,0 Mio€ (Vj. 1.439,9 Mio€) resultierten im Wesentlichen aus der Continental Caoutchouc-Export-GmbH, Hannover, in Höhe von 390,0 Mio€ sowie aus der Formpolster GmbH, Hannover, in Höhe von 369,5 Mio€. Aufwendungen aus Verlustübernahmen wurden im Geschäftsjahr in Höhe

von 718,9 Mio€ erfasst, welche vollständig aus der Ergebnisabführung der Continental Automotive GmbH, Hannover, resultierten.

Das negative Zinsergebnis des Geschäftsjahres 2023 erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 183,0 Mio€ auf 228,5 Mio€ (Vj. 45,5 Mio€). Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf die weltweite Zinsentwicklung an den Kapitalmärkten zurückzuführen.

Die Zinsaufwendungen erhöhten sich im Geschäftsjahr um 209,2 Mio€ auf 362,0 Mio€ (Vj. 152,8 Mio€). Dabei erhöhten sich die Zinsaufwendungen gegenüber verbundenen Unternehmen um 125,5 Mio€ auf 207,6 Mio€ (Vj. 82,1 Mio€). Weiterhin führten die von der Continental AG begebenen Euro-Anleihen zu Aufwendungen in Höhe von 74,8 Mio€ (Vj. 28,9 Mio€). Der Anstieg um 45,9 Mio€ resultierte dabei im Wesentlichen aus der im vierten Quartal 2022 mit einem Nominalvolumen von 625,0 Mio€ und einem Festzinssatz von 3,625 % emittierten Anleihe sowie aus den im Juni 2023 mit einem Nominalvolumen von 750,0 Mio€ und im August 2023 mit einem Nominalvolumen von 500,0 Mio€ begebenen Euro-Anleihen. Beide sind mit einem Festzinssatz von 4,000 % p.a. ausgestattet. Eine Euro-Anleihe mit einem Nominalvolumen in Höhe von 500,0 Mio€ wurde von der Continental AG fristgerecht am 12. September 2023 zurückgezahlt. Die Euro-Anleihe wurde mit 0,000 % p.a. verzinst.

Die Zinserträge erhöhten sich im Geschäftsjahr um 26,2 Mio€ auf 133,5 Mio€ (Vj. 107,3 Mio€). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus Zinserträgen von verbundenen Unternehmen.

Die Aufwendungen aus Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von 22,6 Mio€ (Vj. Steuerertrag 148,4 Mio€) resultierten im Wesentlichen aus nicht anrechenbaren Quellensteuern für den ertragsteuerlichen Organkreis der Continental AG sowie aus der Zuführung zur Rückstellung für Ertragsteuern.

Nach Berücksichtigung der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergab sich für die Continental AG ein Jahresfehlbetrag in Höhe von 423,4 Mio€ (Vj. Jahresüberschuss 983,4 Mio€). Die Eigenkapitalrendite nach Steuern belief sich auf -5,9 % (Vj. 12,5 %).

Die Continental AG hat im Rahmen des Kapitalmarkttags 2023 ihren Zielkorridor für die Dividendenausschüttung auf 20 % bis 40 % des den Anteilseignern zuzurechnenden Konzernergebnisses angepasst.

Unter Berücksichtigung des Bilanzgewinns aus dem Vorjahr in Höhe von 3.134,9 Mio€ und der Dividendenausschüttung in Höhe von 300,0 Mio€ sowie des daraus resultierenden Gewinnvortrags in Höhe von 2.834,9 Mio€ ergibt sich für das Geschäftsjahr 2023 ein Bilanzgewinn in Höhe von 2.411,5 Mio€. Aufsichtsrat und Vorstand werden der Hauptversammlung vorschlagen, die Auszahlung einer Dividende von 2,20€ je dividendenberechtigten Stückaktie zu beschließen. Die Ausschüttungssumme beträgt somit bei 200.005.983 dividendenberechtigten Stückaktien 440.013.162,60€. Der verbleibende Bilanzgewinn soll auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Für das Geschäftsjahr 2024 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 €	2023	2022
Umsatzerlöse	337,0	277,8
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	-325,6	-267,2
Bruttoergebnis vom Umsatz	11,4	10,6
Allgemeine Verwaltungskosten	-213,4	-213,1
Sonstige betriebliche Erträge	101,8	37,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-124,5	-161,4
Beteiligungsergebnis	51,1	1.215,2
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	1,3	0,5
Abschreibungen auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	–	-9,2
Zinsergebnis	-228,5	-45,5
Ergebnis der Geschäftstätigkeit	-400,8	835,0
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-22,6	148,4
Jahresfehlbetrag (Vj. Jahresüberschuss)	-423,4	983,4
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	2.834,9	2.151,5
Bilanzgewinn	2.411,5	3.134,9

Sonstige Angaben

Abhängigkeitsbericht

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

Die Continental AG war im Geschäftsjahr 2023 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 2023 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 2023 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 512.015.316,48 €. Es ist eingeteilt in 200.005.983 Stückaktien. Bei den Aktien der Continental AG handelt es sich ausnahmslos um Stammaktien, verschiedene Aktiengattungen sind nicht ausgegeben und in der Satzung nicht vorgesehen. Jede Aktie ist ab dem Zeitpunkt der Entstehung stimm- und dividendenberechtigt. Jede Stückaktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme (§ 20 Abs. 1 der Satzung). Aktien, die Sonderrechte gewähren, bestehen nicht.

2. 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 42) 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.

7. 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 revolving Kredit in Höhe von 4,0 Mrd € gibt jedem Kreditgeber das Recht, den Vertrag vorzeitig zu kündigen und Rückzahlung der von ihm gewährten Darlehen zu verlangen, falls eine Person oder gemeinsam handelnde Personen die Kontrolle über die Continental AG erwerben und anschließende Verhandlungen über eine Fortsetzung des Kredits zu keiner Einigung geführt haben. Der Begriff „Kontrolle“ ist als das Halten von mehr als 50 % der Stimmrechte sowie als Abschluss eines Beherrschungsvertrags im Sinne von § 291 AktG durch die Continental AG als beherrschte Gesellschaft definiert.
- b) Sowohl die von der Continental AG emittierten Anleihen, begeben im September 2019 mit einem Nominalbetrag von 600 Mio €, im Oktober 2019 mit einem Nominalbetrag von 100 Mio €, im Mai 2020 mit einem Nominalbetrag von 750 Mio €, im November 2022 mit einem Nominalbetrag von 625 Mio €, im Juni 2023 mit einem Nominalbetrag von 750 Mio € und im August 2023 mit einem Nominalbetrag von 500 Mio €, als auch die von einem Tochterunternehmen der Continental AG, der Conti-Gummi Finance B.V., im Juni 2020 begebene Anleihe mit einem Nominalbetrag 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 damalige Compagnie Financière Michelin SCmA, Granges-Paccot, Schweiz, (nunmehr Compagnie Financière Michelin SAS, Clermont-Ferrand, Frankreich) und die Continental AG die MC Projects B.V., Maasricht, 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 Unternehmensbereichs Tires und Einschränkungen bei den diesem Unternehmensbereich zur Verfügung stehenden Produktionskapazitäten ergeben.

9. 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/Corporate Governance/Vorstand verfügbar ist.

Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB ist den Aktionären im Internet [☑](#) in der Rubrik Unternehmen/Corporate Governance/Grundsätze und Erklärungen zugänglich. Im Übrigen verweisen wir auf die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f und § 315d HGB im Corporate Governance Bericht (Seite 16 ff.).

Risiko- und Chancenbericht

Im Rahmen des Risiko- und Chancenmanagements wird die Gesamtsituation konzernweit analysiert und gesteuert.

Continental's Risikostrategie ist als integraler Bestandteil der Unternehmensstrategie auf die strategischen Ziele des Unternehmens abgestimmt und wird aktuell weiter formalisiert und ausgestaltet. Sie zielt auf eine nachhaltige Wertschaffung ab, wobei die Differenzierung der einzelnen Unternehmensbereiche berücksichtigt wird. Um unser Ziel der Wertschaffung zu erreichen, wägen wir uns bietende Chancen und sich ergebende Risiken laufend und verantwortungsbewusst ab.

Unter Risiko verstehen wir die Möglichkeit des Eintretens interner oder externer Ereignisse, die das Erreichen unserer strategischen und operativen Ziele negativ beeinflussen können. Als weltweit tätiger Konzern ist Continental vielfältigen Risiken ausgesetzt, die das Geschäft beeinträchtigen und im Extremfall den Bestand des Unternehmens gefährden könnten. Gleichzeitig wollen wir sich ergebende Chancen, wie im Kapitel Konzernstrategie beschrieben, konsequent nutzen. 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).

Continental's internes Kontroll- und Risikomanagementsystem

Die Governance-Systeme bei Continental umfassen das interne Kontrollsystem (IKS), das Risikomanagementsystem sowie – als Teilbereich dieser Systeme – das Compliance-Managementsystem. Dabei schließt das Risikomanagementsystem auch das Risikofrüherkennungssystem nach § 91 Abs. 2 AktG ein.

Für die Governance-Systeme, die sämtliche Tochtergesellschaften umfassen, ist der Vorstand verantwortlich. Der Aufsichtsrat und dessen Prüfungsausschuss überwachen ihre Wirksamkeit.

Wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems

Um in einem komplexen Geschäftsumfeld als Unternehmen erfolgreich agieren zu können und dabei die Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und Ordnungsmäßigkeit sämtlicher Prozesse sowie die Einhaltung der maßgeblichen gesetzlichen und untergesetzlichen Vorschriften zu sichern, hat Continental ein internes Kontrollsystem etabliert, das in seiner Gesamtheit alle relevanten Geschäftsprozesse umfasst. Zusätzlich werden Aspekte der Nachhaltigkeit, in Übereinstimmung mit den regulatorischen Vorgaben, berücksichtigt und kontinuierlich weiterentwickelt. Die Steuerung und Überwachung des internen Kontrollsystems wird derzeit in eine holistische IKS Governance überführt.

Das Governance, Risk und Compliance (GRC) Committee, unter Vorsitz der für Integrität und Recht und der für Finanzen, Controlling und IT zuständigen Vorstandsmitglieder, trägt die Verantwortung für die Überwachung des internen Kontrollsystems und des Risikomanagementsystems sowie – als Teilbereich dieser Systeme – des Compliance-Managementsystems.

Das konzernweite interne Kontrollsystem hat als wesentliche Elemente eine klare Zuordnung von Verantwortlichkeiten und systemimmanenten Kontrollen in den jeweiligen Prozessabläufen. Das Vieraugenprinzip und die Funktionstrennung sind dabei grund-

gende Prinzipien der Organisation. Darüber hinaus stellt die Geschäftsleitung von Continental durch Richtlinien für alle Geschäftsprozesse ein wirtschaftliches, ordnungsgemäßes und gesetzeskonformes Handeln sicher. Konzern- und bereichsspezifische Richtlinien werden zentral in dem sogenannten „House of Rules“ verwaltet und stehen den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Continental damit zur Verfügung.

Auf Basis dieser Grundprinzipien und der weltweit anzuwendenden Richtlinien folgt das interne Kontrollsystem von Continental dem sogenannten „Three Lines“-Modell.

In der **ersten Linie** wurden systemimmanente Kontrollen v.a. in den IT-Systemen eingerichtet, um entsprechend der konzernweiten Richtlinien die Prozessabläufe bei der wirtschaftlichen und ordnungsgemäßen Durchführung aller Transaktionen zu unterstützen. Gleichzeitig helfen diese transaktionalen Kontrollen, Risiken und Abweichungen aufzudecken, die einer gesonderten Betrachtung unterzogen werden müssen. Da es sich bei den in der ersten Linie eingerichteten Kontrollen und Prozessabläufen um Regelungen für das operative Geschäft von Continental handelt, sind diese grundsätzlich auf Ebene unserer operativen Einheiten wie den Konzerngesellschaften, den Geschäftsfeldern und Unternehmensbereichen eingerichtet.

In der **zweiten Linie** unseres internen Kontrollsystems werden die Richtlinien für die Prozessabläufe entwickelt, implementiert, ggf. aktualisiert und die Einhaltung der Kontrollen und Richtlinien überwacht. Neben den Geschäftsfeldern und Unternehmensbereichen sind dafür v.a. die Unternehmensfunktionen verantwortlich. Zu diesen Verantwortlichkeiten gehören u.a. das Risikomanagementsystem und das Compliance-Managementsystem. Zur Wahrnehmung dieser Aufsichts- und Überwachungsfunktion wurde u.a. ein integriertes Reportingsystem etabliert, das beispielsweise das rech-

nungslegungsbezogene interne Kontrollsystem (Financial Reporting Internal Control System, Financial Reporting ICS), das General Risk Management, das Compliance Risk Management und das Tax Compliance Management System umfasst. Die Aufsichts- und Überwachungsfunktion wird anhand von regelmäßigen Reportings wahrgenommen und ggf. durch Effektivitätstests im Rahmen von Selbstbeurteilungen („Self Audits“) und regelmäßigen internen wie externen Nachschauen ergänzt.

Das Compliance-Managementsystem übernimmt eine wichtige Funktion im Rahmen der zweiten Linie. So steuert es maßgeblich die Prozessschritte Vorbeugung und Aufdeckung von sowie Reaktion auf Compliance-Verstöße. Verantwortlich für das Compliance-Managementsystem ist die Unternehmensfunktion Group Compliance. Der Chief Compliance Officer berichtet direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht. Inhaltlicher Schwerpunkt der Arbeit von Group Compliance sind die Vorbeugung und Aufdeckung von Korruption, Betrug und anderen Vermögensdelikten, Verstößen gegen das Kartell- und Wettbewerbsrecht, Geldwäsche, die Umsetzung des Datenschutzes sowie die Reaktion auf Compliance-Verstöße. Für andere Teilrechtsgebiete, wie etwa Steuern, Zollrecht, Exportkontroll- und Sanktionsrecht sowie Qualität/technische Compliance, in denen das Risiko von Compliance-Verstößen besteht, liegt die Verantwortung für ein angemessenes und wirksames Compliance Management bei den dafür zuständigen Fachbereichen, die dabei von Group Compliance unterstützt werden.

Grundlage der Vorbeugung ist eine effektive Compliance-Kultur. Sie beginnt mit dem Setzen eines entsprechenden „Tone from the Top“ durch den Vorstand sowie durch das Management und umfasst neben einer Risikoanalyse insbesondere die Schulung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Compliance-Beratung sowie die interne Veröffentlichung von Leitlinien.

Im Zuge der Risikoanalyse werden die Geschäftsaktivitäten von Continental in Bezug auf Compliance-Risiken im Rahmen eines Top-down- sowie Bottom-up-Prozesses untersucht. Das Risiko von Compliance-Verstößen ergibt sich v.a. aus den aufbau- und ablauforganisatorischen Strukturen, der jeweiligen Marktsituation sowie aus einer Tätigkeit in bestimmten geografischen Regionen, nicht angemessenen Anreizsystemen, Interessenkonflikten oder krimineller Energie einzelner Mitarbeiter. Weiterhin werden Erkenntnisse aus Untersuchungen der Unternehmensfunktion Group Internal Audit wie auch Gespräche mit dem Management und Mitarbeiterinnen sowie Mitarbeitern aller Hierarchieebenen berücksichtigt. Diese Risikoanalyse ist kein einmaliger Vorgang: Sie wird jährlich durchgeführt und kontinuierlich weiterentwickelt.

Der Vorbeugung dient darüber hinaus die Beratung durch Group Compliance zu konkret angefragten Sachverhalten sowie die unternehmensinterne Veröffentlichung von Leitlinien zu Themen wie Antikorruption (inkl. Annahme und Geben von Geschenken sowie Spenden/Sponsoring), Kartell- und Wettbewerbsrecht, Antigeldwäsche und Datenschutz. In Schulungsveranstaltungen tritt Group Compliance in einen Dialog über Themen mit direktem Bezug zu alltäglichen Compliance-Fragestellungen und -Herausforderungen.

Um Compliance-Verstöße durch Zulieferer, Dienstleister, Vertreter oder vergleichbare Dritte zu vermeiden, hat Continental einen

„Business Partner Code of Conduct“ eingeführt. Seine Anerkennung ist grundsätzlich Voraussetzung für eine Geschäftsbeziehung mit Continental.

Im Rahmen der Aufdeckung hat Continental eine sogenannte Integrity Hotline eingerichtet, um Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie Dritten außerhalb des Konzerns die Möglichkeit zu geben, Verstöße gegen gesetzliche Vorschriften, Grundwerte und ethische Normen zu melden. Über diese Hotline können – auch anonym – Informationen zu potenziellen Rechtsverletzungen inklusive Manipulation im Rahmen der Rechnungslegung mitgeteilt werden. Die Hotline ist weltweit in einer Vielzahl von Sprachen verfügbar. Substantiierte Hinweise werden durch die untersuchenden Einheiten des Unternehmens konsequent weiterverfolgt.

Die Aufdeckung umfasst ebenfalls die Unterstützung regelmäßiger und anlassbezogener Prüfungen durch Group Internal Audit. Compliance-relevante Fragestellungen sind regelmäßig Gegenstand von Prüfungen durch Group Internal Audit.

Die Reaktion befasst sich mit den Maßnahmen als Konsequenz festgestellter Compliance-Verstöße. In die Entscheidung über notwendige Maßnahmen ist Group Compliance einbezogen. Hierbei erfolgt eine sorgfältige Analyse, um sicherzustellen, dass Einzelfälle nicht Symptom systemischer Schwächen sind. So können entsprechende Lücken präventiv geschlossen und das Compliance-Managementsystem, wie auch das interne Kontrollsystem, konsequent weiterentwickelt werden.

Für die Vorbeugung gegen Verstöße im Bereich der technischen Compliance ist die Unternehmensfunktion Group Quality, technical Compliance, CBS und Umwelt, unterstützt von den Zentralfunktionen der Unternehmensbereiche, verantwortlich. Die Konzeption und Funktionsweise des technischen Compliance-Managementsystems sind in der Policy für die technische Compliance sowie dem Handbuch des technischen Compliance-Managementsystems und weiter detaillierenden Verfahrensstandards definiert.

Zur Unterstützung der Aufdeckung von Risiken und Bedenken der technischen Compliance wird ein Netzwerk von unterstützenden Rollen in den verschiedenen Funktionen der Unternehmensbereiche, Geschäftsfelder, Segmente und Standorte kontinuierlich weiterentwickelt.

Die **dritte Linie** unseres internen Kontrollsystems stellt unsere interne Revision – die Unternehmensfunktion Group Internal Audit – dar.

Group Internal Audit hat eine unabhängige und objektive Prüfungs- und Beratungsfunktion und hilft durch einen systematischen Ansatz, die Angemessenheit und Wirksamkeit der Governance-Systeme der Organisation zu prüfen, zu bewerten und zu verbessern. Der Continental-Vorstand ermächtigt Group Internal Audit, Prüfungen in allen Regionen, Gesellschaften oder Funktionen der Continental AG und ihrer verbundenen vollkonsolidierten Unternehmen weltweit durchzuführen.

Group Internal Audit erstellt jährlich einen risikoorientierten Prüfungsplan, der dem Vorstand von Continental zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt wird. Zusätzlich zu den geplanten allgemeinen Prüfungen führt Group Internal Audit Sonderuntersuchungen durch. Diese basieren auf Hinweisen und Informationen über dolose Handlungen aus internen oder externen Quellen wie zum Beispiel der Integrity Hotline oder der Ombudsstelle.

Die Ergebnisse der Prüfungen berichtet Group Internal Audit regelmäßig an den Vorstand und den Prüfungsausschuss. Im Rahmen der Berichterstattung an die genannten Gremien werden wesentliche Risiken und Verbesserungspotenziale im Bereich der internen Kontrollen präsentiert. Die Umsetzung der im Rahmen der Prüfungen empfohlenen Maßnahmen durch das Management werden durch Group Internal Audit überwacht und ebenfalls an den Vorstand und den Prüfungsausschuss berichtet.

Wesentliche Merkmale des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess (§§ 289 Abs. 4 und 315 Abs. 4 HGB)

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.

Der Konzernabschluss der Continental AG wird auf Basis einer einheitlichen Berichterstattung der in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt. Die Berichterstattung erfolgt in Übereinstimmung mit den IFRS sowie dem konzernweit anzuwendenden Bilanzierungshandbuch. Auf Konzernebene erfolgen die Kapitalkonsolidierung, die Schuldenkonsolidierung, die Aufwands- und Ertragskonsolidierung sowie die Zwischenergebniskonsolidierung.

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 Group Internal Audit die Effizienz und Effektivität der Kontrollprozesse sowie die Einhaltung von internen und externen Vorgaben. Bei etwaigen Schwächen leitet das Konzernmanagement die erforderlichen Maßnahmen ein.

Wesentliche Merkmale des Risikomanagementsystems

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 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 dabei auf der organisatorischen Ebene, die auch für die Steuerung der identifizierten Risiken verantwortlich ist. Über einen mehrstufigen Bewertungsprozess werden die übergeordneten organisatorischen Einheiten ebenfalls mit eingebunden. Somit umfasst das GRC-System alle Berichtsebenen, von der Gesellschafts- bis hin zur obersten Konzernebene.

Auf Konzernebene ist das GRC Committee u. a. dafür verantwortlich, auf Basis des mehrstufigen Berichtsprozesses 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.

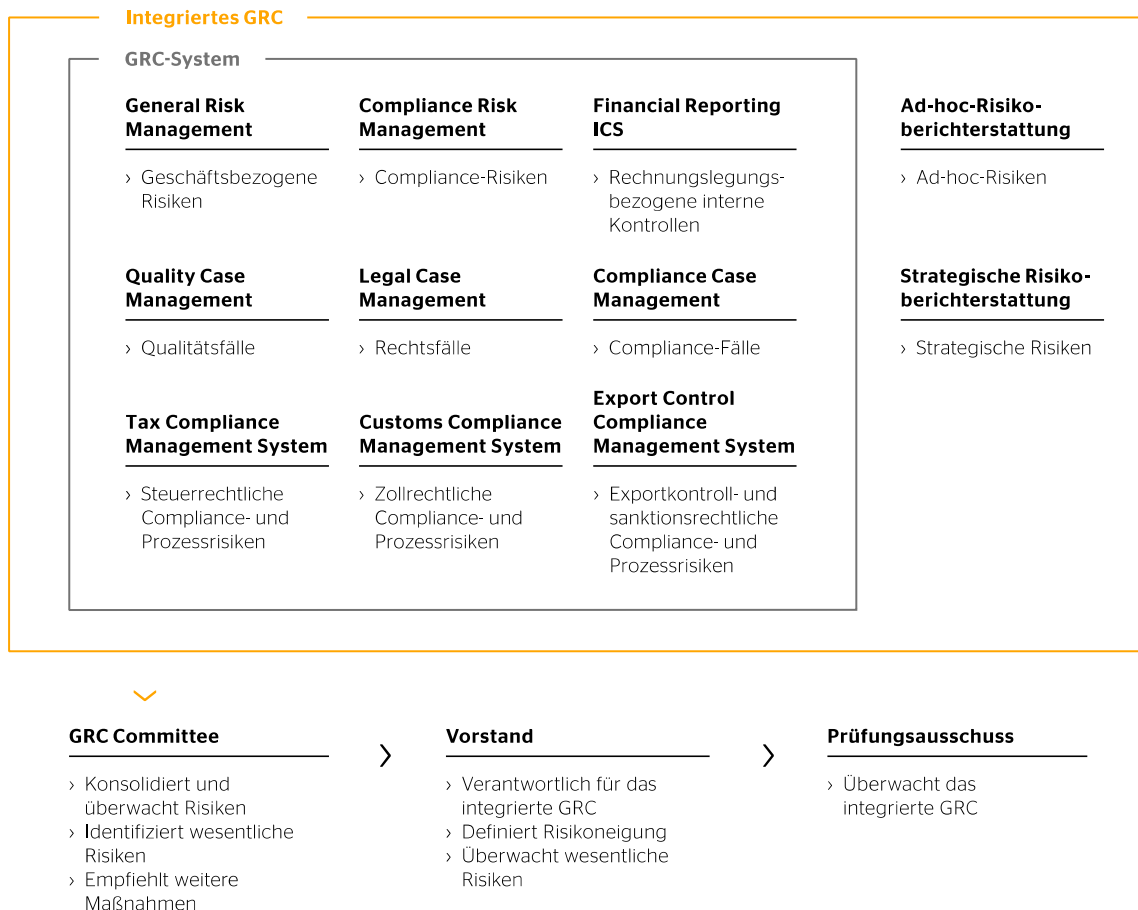
Grundsätzlich gilt für die Einschätzung der Chancen und Risiken ein Betrachtungszeitraum von einem Jahr. Die Bewertung der Risiken und ihrer Auswirkungen erfolgt anhand einer durchgehenden Brutto- und Netto-Bewertungsmethodik, wodurch die Auswirkung von risikomitigierenden Maßnahmen ersichtlich wird. 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 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 eingestufteten 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 durch eine Monte-Carlo-Simulation aggregierte Risikoinventar wird unter Berücksichtigung möglicher Wechselwirkungen und quantitativer Annahmen zu qualitativ bewerteten Risiken der zum Stichtag ermittelten Risikotragfähigkeit gegenübergestellt sowie durch eine qualitative Einschätzung des GRC Committees zu übergeordneten, nicht quantifizierbaren Risiken ergänzt, um eine Aussage über eine mögliche Bestandsgefährdung abzuleiten.

Risikoberichterstattung



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 GRC-System umfasst darüber hinaus das Tax Compliance Management System, das Customs Compliance Management System sowie das Export Control Compliance Management System, um eine einheitliche und regelmäßige Überprüfung und Berichterstattung entsprechender Risiken sicherzustellen. Das quartalsweise

durchgeführte Financial Reporting ICS komplettiert die regelmäßige GRC-Berichterstattung.

Im Berichtsjahr hat Continental den Prozess zur Identifikation und Berichterstattung von strategischen Risiken neu konzipiert und mit der Implementierung im etablierten GRC-Prozess begonnen. 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 Unternehmensfunktionen identifiziert worden sind.

Ergänzend zu den von den Berichtseinheiten im Rahmen des integrierten GRC durchgeführten Risikoanalysen erfolgen Prüfungen durch Group Internal Audit. Um Auswirkungen möglicher Risiken zu beurteilen, analysieren verschiedene Zentralfunktionen die im Rahmen des Reporting berichteten Kennzahlen zusätzlich auf Konzern- und Unternehmensbereichsebene.

Für jedes identifizierte Einzelrisiko leitet das verantwortliche Management geeignete Gegenmaßnahmen ein, die für die wesentlichen Risiken auch im GRC-System dokumentiert werden. Die wesentlichen 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. Group Internal Audit überprüft regelmäßig den Risikomanagementprozess, wodurch dessen Effektivität und Weiterentwicklung fortlaufend überwacht werden.

Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems

Der Vorstand hat sich bei seiner Beurteilung der Angemessenheit und der Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems neben den Erkenntnissen aus den turnusmäßigen internen Berichterstattungen insbesondere auf funktionsspezifische Stellungnahmen zum internen Kontroll- und Risikomanagementsystem sowie eine Würdigung dieser durch Group Internal Audit gestützt, welche im GRC Committee zu einer Gesamtaussage konsolidiert wurden. Zielsetzung dieser Stellungnahmen zusammen mit der Gesamtaussage des GRC Committees ist es, einen Überblick über wesentliche implementierte Aktivitäten und Kontrollen zu vermitteln, Maßnahmen zur Überprüfung der Angemessenheit und Wirksamkeit zusammenzufassen sowie auf kritische Kontrollschwächen sowie gegebenenfalls damit zusammenhängende Verbesserungsmaßnahmen hinzuweisen.

In die funktionsspezifischen Stellungnahmen, die auf Basis eines risikoorientierten Auswahlprozesses erhoben wurden, sind verschiedene Aspekte entsprechend dem umgesetzten „Three Lines Model“ eingegangen. Dazu wurde u.a. das Vorhandensein und die Durchführung von dokumentierten Prozessabläufen und Kontrollen innerhalb der ersten Linie und die entsprechende Kommunikation dieser Elemente überprüft. Die Verantwortung für Richtlinien und Prozessabläufe obliegt dabei insbesondere der zweiten Linie, welche sich im Rahmen der Überprüfung der Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, einschließlich des Compliance-Managementsystems, darüber hinaus von dem Stand der Implementierung der Regelungen auf Basis von Stichprobenprüfungen sowie durch die Verwertung externer Nachweise wie beispielsweise Zertifizierungen nach International Organization of Standardization (ISO), Trusted Information Security Assessment Exchange (TISAX) oder International Automotive Task Force (IATF) in der Regel überzeugt hat. Letztere untermauern nicht nur die Einhaltung regulatorischer Vorschriften, sondern betonen ebenfalls die angemessene und wirksame Funktionsweise der bei Continental implementierten Systeme entsprechend den Industriestandards. Die Überwachung des internen Kontrollsystems und des Risikomanagementsystems ist eine der Kernaufgaben von Group Internal Audit, der dritten Linie. Im Rahmen ihrer Prüfungen evaluiert Group Internal Audit unter anderem die Umsetzung risikosteuernder Maßnahmen und der internen Kontrollen. Dies erfolgt

unter Zuhilfenahme anerkannter Standards und Methoden. Festgestellte Abweichungen und Schwachstellen werden für die jeweils Verantwortlichen in einem Bericht zusammengefasst und etwaige Verbesserungsmaßnahmen initiiert. Im Rahmen der Berichterstattung an den Vorstand und Prüfungsausschuss werden wesentliche Risiken und Verbesserungspotenziale im Bereich der internen Kontrollen präsentiert. Die Umsetzung der im Rahmen der Prüfungen empfohlenen Maßnahmen durch das Management werden durch Group Internal Audit überwacht und ebenfalls an den Vorstand und den Prüfungsausschuss berichtet.

Das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem, einschließlich des Compliance-Managementsystems, der Continental AG unterliegt einer kontinuierlichen Verbesserung, um bestehende Prozesse und Kontrollen auszubauen und neuen regulatorischen Anforderungen gerecht zu werden. Aktuell beinhaltet die Verbesserung insbesondere die Implementierung eines technischen Compliance-Managementsystems und die Verbesserung der IT Governance sowie von Data Compliance. Darüber hinaus wird aktuell die weltweite Reorganisation der Zoll- und Exportkontrollfunktionen vorangetrieben und in ein ganzheitliches Compliance-Managementsystem überführt. In einem übergreifenden Projekt wird zudem an einem verstärkten integrativen Ansatz und Ausbau der Governance-Funktionen gearbeitet.

Basierend auf den Stellungnahmen der jeweiligen Funktionsbereiche, der Würdigung dieser durch Group Internal Audit und der konsolidierten Gesamtaussage des GRC Committees, sind dem Vorstand keine Sachverhalte bekannt, die zu der Einschätzung führen, dass das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem, einschließlich des Compliance-Managementsystems, im Geschäftsjahr 2023 in allen wesentlichen Belangen nicht angemessen und wirksam ist.

Dessen ungeachtet gibt es inhärente Grenzen eines jeden internen Kontroll- bzw. Risikomanagementsystems, einschließlich des Compliance-Managementsystems. Auch ein als angemessen und wirksam beurteiltes System bietet keine Garantie dafür, dass alle tatsächlich eingetretenen Risiken oder Verstöße vorab aufgedeckt sowie jedwede Prozessstörungen vollständig ausgeschlossen werden können.

Chancenmanagement

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 für uns relevanten Branchen und Märkte, unsere Produktionsfaktoren sowie die Gestaltung und Weiterentwicklung unseres Produktportfolios.

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 begeben haben. Diese Finanzierungsvereinbarungen enthalten Bedingungen, die Continental in ihrer Handlungsfähigkeit einschränken könnten, sowie Bestimmungen für den Fall eines Kontrollwechsels.

Zur Finanzierung des laufenden Geschäfts, der Investitionen und Zahlungsverpflichtungen besteht ein syndizierter Kreditvertrag, aus dem sich Risiken ergeben können. Die Kreditgeber haben nach dem syndizierten Kreditvertrag im Falle eines Kontrollwechsels bei der Continental AG das Recht, die Rückzahlung des Kredits zu verlangen.

Die Voraussetzungen und Folgen eines Kontrollwechsels nach den Bedingungen der Anleihen bzw. des syndizierten Kreditvertrags sind im Einzelnen im Kapitel Ergänzende Angaben und Erläuterungen gemäß § 289a und § 315a HGB (Seite 90 f.) beschrieben. Die hier genannten Kredite und Anleihen könnten außerdem unverzüglich fällig gestellt werden, wenn andere Finanzierungsvereinbarungen in Höhe von mehr als 75,0 Mio € nicht fristgerecht bedient oder vorzeitig zur Rückzahlung fällig gestellt werden. Continental überwacht fortlaufend die Einhaltung der geltenden Bedingungen.

Das zugesagte Volumen des syndizierten Kredits besteht aus einer revolvingierenden Tranche in Höhe von 4,0 Mrd € (Fälligkeit Dezember 2026). Sie wurde zum Ende des Geschäftsjahres 2023 in Höhe von 316,3 Mio € 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.

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 500 Mio € bis 600 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 Anlagelimits sowie für derivative Finanzinstrumente Handelslimits. Deren Höhe richtet sich im Wesentlichen an der Bonitätseinschätzung der jeweiligen Bank aus. Die Einhaltung dieser Limits wird kontinuierlich überwacht. Im Rahmen der intern definierten Risikogruppen liegen die bei den Banken, die einer höheren Risikogruppe zugewiesen sind, unterhaltenen flüssigen Mittel, verzinslichen Anlagen und positiven (netto) beizulegenden Zeitwerte von derivativen Finanzinstrumenten in einer Bandbreite von 100 Mio € bis 200 Mio €.

Marktrisiken

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

Die Automobilindustrie – mit Ausnahme des Ersatzgeschäfts – bildet mit einem Anteil von 64 % am Konzernumsatz Continentals bedeutendsten Kundenkreis. Der übrige Umsatz wird in den Ersatz- oder 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 trotz anhaltend hoher geopolitischer und gesamtwirtschaftlicher Ungewissheit. Sollte diese Belebung nicht nachhaltig sein oder durch einen gesamtwirtschaftlichen Abschwung geschwächt werden, müsste Continental mit Umsatz- und Ertragseinbußen rechnen.

Im Berichtsjahr wurden ca. 34 % des Umsatzes von Continental mit den fünf größten OEM-Kunden (BMW, Ford, Mercedes-Benz, 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 48 % des Gesamtumsatzes 2023 in Europa, 19 % allein in Deutschland. Im Vergleich dazu wurden 27 % des Gesamtumsatzes 2023 in Nordamerika, 21 % 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 Automobil- und der Reifenmarkt in Europa und in Nordamerika zu einem großen Teil gesättigt. Zur Minimierung dieser Abhängigkeit strebt Continental eine Verbesserung der regionalen Umsatzverteilung,

insbesondere durch den Ausbau des Umsatzes in Schwellenländern, vorrangig in Asien, an.

Auf Basis einer Szenarioanalyse, die von einem Rückgang des Umsatzvolumens um 10 % gegenüber den Planungsprämissen im Jahr 2024 ausgeht, rechnen wir unter Berücksichtigung dadurch notwendiger Maßnahmen mit einer möglichen Verschlechterung der bereinigten EBIT-Marge um etwa drei Prozentpunkte.

Continental ist in einer zyklischen Branche tätig.

Die Automobilindustrie – mit Ausnahme des Ersatzgeschäfts – bildet mit einem Anteil von 64 % 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 geopolitischen Risiken ausgesetzt.

Aktuelle geopolitische Entwicklungen wie z.B. der Krieg in der Ukraine sowie der Konflikt im Nahen Osten und der anhaltende Konflikt zwischen China und Taiwan könnten weitreichende 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.

Continental ist Preisschwankungen bei Rohstoffen und Elektronikbauteilen sowie dem Risiko von steigenden 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, wenngleich sich die Lage an den Rohstoffmärkten im Vergleich zum Vorjahr entspannte. Continental sichert derzeit das Risiko steigender Preise für Elektronikbauteile oder Rohstoffe

nicht mithilfe von derivativen Finanzinstrumenten ab. Darüber hinaus können sich, u.a. durch die kriegesischen Auseinandersetzungen im Roten Meer und die damit verbundenen Verschiebungen der Transportrouten, Steigerungen der 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 100 Mio € bis 200 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.

Operative Risiken

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

Für Continental besteht das potenzielle Risiko, dass gewisse Roh- und Produktionsmaterialien nicht verfügbar sind. Wenngleich Continental grundsätzlich die Strategie verfolgt, Produktkomponenten von mehreren Anbietern zu beziehen, kommt es vor, dass ein Produkt nur bei einer Bezugsquelle eingekauft wird. Folglich ist Continental insbesondere im Hinblick auf bestimmte von Automotive hergestellte Produkte, aber auch bei Tires und ContiTech, 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 nicht nachkommen können (beispielsweise wegen Insolvenz, Beschädigung von Produktionsanlagen durch Naturkatastrophen oder einer Leistungsverweigerung nach einem Kontrollwechsel) 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 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 Cyberkriminalität 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.

Bei einem im August 2022 entdeckten Cyberangriff haben Angreifer Teile der IT-Systeme von Continental infiltriert und mehrere Terabyte an Daten kopiert, bevor der Cyberangriff gestoppt werden konnte. In der Folge wurde Continental mit Lösegeldforderungen durch die vermeintlichen Angreifer konfrontiert, die damit drohen, die kopierten Daten zu veröffentlichen. Continental kam den Forderungen nicht nach. Die Hackergruppe veröffentlichte eine Liste der Daten, die nach ihrer Aussage in ihrem Besitz sein sollen. Mit Unterstützung externer Cybersicherheitsexperten untersucht Continental den Vorfall und die betroffenen Daten. Es wurden gerichtlich und außergerichtlich Auskunft- und Schadenersatzansprüche geltend gemacht. Die Anzahl von Gerichtsverfahren in diesem Zusammenhang ist derzeit noch überschaubar. Es ist nicht auszuschließen, dass weitere gerichtliche Verfahren folgen werden. In Zusammenhang mit der Cyberattacke wurden keine Bußgelder gegen die Continental verhängt. Die Geschäftsaktivitäten von Continental wurden zu keinem Zeitpunkt von dem Angriff beeinträchtigt und Continental verfügt über die volle Kontrolle ihrer IT-Systeme.

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 Cyberkriminalität 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 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 2023 beliefen sich die Pensionsverpflichtungen auf 5.646,0 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 2023 beliefen sich die Netto-Pensionsverpflichtungen von Continental (Anwartschaftsbarwerte abzüglich des Fondsvermögens zum Zeitwert) auf 2.580,4 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 400 Mio € bis 500 Mio € zur Folge, der sich nicht durch risikominimierende Maßnahmen reduzieren ließe. Eine Auswirkung auf das EBIT hätte dies jedoch nicht.

Continental ist dem Risiko von Gewährleistungs- und Produkthaftungsansprüchen ausgesetzt.

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 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 2023 unter Berücksichtigung bereits zurückgestellter Beträge auf etwa 100 Mio €.

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. Naturkatastrophen und dabei im Wesentlichen Extremwetterereignisse sind vor dem Hintergrund des Klimawandels mit einer anhaltend steigenden Wahrscheinlichkeit sowie mit einem höheren Schadensausmaß zu erwarten. 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 SAS, Clermont-Ferrand, Frankreich, (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, steuerliche und umweltbezogene Risiken

Continental könnten Geldbußen und Schadenersatzforderungen wegen angeblich oder tatsächlich rechtswidrigen Verhaltens drohen.

Trotz des bei Continental eingerichteten Compliance-Managementsystems ist es aufgrund der globalen Ausrichtung der wirtschaftlichen Tätigkeit des Continental-Konzerns nicht ausgeschlossen,

dass es im Einzelfall zu rechtswidrigem Verhalten (z. B. Korruption, Betrug, Verstößen gegen das Kartell- und Wettbewerbsrecht, Geldwäsche) kommt oder dass Continental rechtswidriges Verhalten vorgeworfen wird. Aus solchem tatsächlichen oder angeblich rechtswidrigen Verhalten könnten insbesondere Geldbußen und Schadenersatzforderungen drohen. Wesentliche Verfahren in diesem Zusammenhang sind nachstehend dargestellt.

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 2,2 Mio €) auferlegt, die dann auf 10,8 Mio BRL (rund 2,0 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. Im Februar 2023 hat das erstinstanzliche Gericht gegen CBIA entschieden und das Verbot der Vollstreckung der Geldbuße gegen CBIA (derzeitiger Betrag 34,2 Mio BRL [rund 6,5 Mio €]) aufgehoben. CBIA hat einen Antrag auf Klarstellung eingereicht, in dem beantragt wurde, dass die einstweilige Verfügung gegen die Vollstreckung bis zu einer endgültigen und unanfechtbaren Entscheidung in vollem Umfang in Kraft bleibt. Dieser Antrag wurde abgelehnt. CBIA hat Rechtsmittel gegen diese Entscheidung eingelegt. 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 22,5 Mio €) bestandskräftig festgesetzt wurde. In den USA haben sich die CAE und die Continental Automotive Korea Ltd., Seongnam-si, Südkorea, 2015 zur Zahlung eines

Bußgelds in Höhe von 4,0 Mio US-Dollar (rund 3,6 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 4,5 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 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. Continental hat dieses Bußgeld bezahlt. Zwischenzeitlich haben sich Kunden an Continental gewandt und Schadenersatzansprüche behauptet bzw. vereinzelt auch beziffert. Die Mercedes-Benz Group AG hat im Dezember 2022 eine Feststellungsklage gegen die Continental AG und zwei weitere Gesellschaften des Continental-Konzerns vor dem Landgericht Hannover eingereicht. Im April 2023 haben mehrere Gesellschaften der Stellantis-Gruppe und auch mehrere Gesellschaften der Renault-Gruppe jeweils eine zivilrechtliche Klage gegen die Continental AG und zwei weitere Gesellschaften des Continental-Konzerns vor dem High Court in London, Vereinigtes Königreich, erhoben. Sowohl die Klage der Stellantis-Gruppe als auch die der Renault-Gruppe sind bislang nicht beziffert und wurden Continental auch noch nicht zugestellt. Zudem wurden in Kanada zwei Sammelklagen gegen die Continental AG und mehrere ihrer Tochtergesellschaften eingereicht. Continental ist der Auffassung, dass diese Ansprüche und Klagen unbegründet sind. Sollten die Klagen jedoch zum Nachteil von Continental entschieden werden, könnten die entstehenden Aufwendungen substanziell sein und 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. Continental sieht es als möglich an, dass dieses Verfahren mit einer Buße endet. 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 seit dem Jahr 2020 ein Ermittlungsverfahren gegen ehemalige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie ehemalige Organmitglieder der Continental AG wegen des Verdachts von Straftaten und Aufsichtspflichtverletzungen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Verwendung von unzulässigen Abschalteinrichtungen in Diesel- und Benzinmotoren mehrerer Automobilhersteller sowie im Zusammenhang mit der späteren Untersuchung dieser Vorgänge 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 Jahr 2021 im Rahmen der Abspaltung auf die Vitesco Technologies Group AG, Regensburg, Deutschland, und deren Tochtergesellschaften übertragen wurden.

Sowohl die Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Hannover 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 weiterhin mit der Staatsanwaltschaft Hannover. 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 Reputationschäden nicht auszuschließen.

Zur Vorsorge für Bußgeldrisiken aus dem Verfahren der Staatsanwaltschaft Hannover bestand zum 31. Dezember 2023 eine Rückstellung in Höhe eines hohen zweistelligen Millionenbetrags.

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 Vereinbarung 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.

Im Zuge von branchenweiten Durchsuchungen durchsuchte die Europäische Kommission beginnend mit dem 30. Januar 2024 Räumlichkeiten der Continental AG wegen angeblicher kartellrechtswidriger Verhaltensweisen. Am gleichen Tag durchsuchte ferner das deutsche Bundeskartellamt Räumlichkeiten der TON Tyres Over Night Trading GmbH, Schondra-Schildeck, Deutschland, eines Tochterunternehmens der Continental, ebenfalls wegen angeblicher branchenweiter kartellrechtswidriger Verhaltensweisen. Beide Verfahren befinden sich in einem sehr frühen Stadium. Continental kann daher den Ausgang dieser Verfahren in keiner Weise verlässlich vorhersagen. Sollte Continental für einen Verstoß verantwortlich sein, könnten die Europäische Kommission sowie das deutsche Bundeskartellamt jeweils Geldbußen in beträchtlicher Höhe verhängen. Ferner könnten Kunden, die angeblich vom vorgeworfenen Verhalten betroffen sind, Schadenersatzansprüche geltend machen. In diesem Zusammenhang sind in den USA und in Kanada bereits Sammelklagen eingereicht worden, die sich gegen Continental und andere Reifenhersteller richten. Die Klagen sind Continental noch nicht zugestellt worden.

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. Für Risiken in diesem Zusammenhang hat Continental Rückstellungen gebildet. Weitergehende Angaben unterbleiben nach IAS 37.92

bzw. DRS 20.154, um die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Für Continental könnten zusätzliche, belastende Umwelt- oder Sicherheitsvorschriften zum Tragen kommen. Neu eingeführte Vorgaben könnten die Nachfrage nach Produkten und Leistungen der Gesellschaft beeinträchtigen.

Als weltweit operierender Konzern ist Continental in zahlreichen Ländern einer großen Zahl unterschiedlicher gesetzlicher und untergesetzlicher Vorschriften unterworfen, die in kurzen Abständen geändert sowie konstant weiterentwickelt und ggf. verschärft werden. Dies gilt insbesondere für die Bereiche Umwelt, Chemikalien und Gefahrstoffe, aber auch für Gesundheitsschutzbestimmungen. Des Weiteren fallen hierunter Vorschriften bezüglich der Verunreinigung von Luft, Gewässern und Boden sowie der Abfallentsorgung, die allesamt in jüngster Zeit durch neue Gesetzgebung verschärft wurden, insbesondere in der Europäischen Union und den USA. Continental könnte dabei insbesondere von einer Ausweitung der Beschränkungen für den Einsatz von per- und polyfluorierten Chemikalien (PFAS) betroffen sein. 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.

Continental ist Risiken durch Rechtsstreitigkeiten ausgesetzt.

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

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

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

Ein Großteil des Wissens und der Geschäftsgeheimnisse von Continental ist entweder nicht patentiert oder kann nicht durch gewerbliche Schutzrechte abgesichert werden. Folglich besteht die Gefahr, dass bestimmte Teile des Wissens und der Geschäftsgeheimnisse von Continental an Kooperationspartner, Kunden und Zulieferer

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

Continental könnte Steuerrisiken im Zusammenhang mit früheren Veranlagungszeiträumen ausgesetzt sein.

Die Continental AG und ihre Tochtergesellschaften sind weltweit tätig und werden fortlaufend von lokalen Finanzbehörden geprüft. Für den Abschluss getroffene steuerliche Einschätzungen können u.a. wegen der Änderung von Steuergesetzgebung und der Entwicklung der Rechtsprechung von der Interpretation durch die Finanzbehörden abweichen. Steuerliche Risiken ergeben sich insbe-

sondere aus der Bewertung der grenzüberschreitenden, konzerninternen Lieferungen und Leistungen (Verrechnungspreise). Durch organisatorische Maßnahmen, wie dem Monitoring von Verrechnungspreisen sowie ggf. der Durchführung von bilateralen Rechtsbehelfsverfahren, überwacht und steuert die Continental AG die Entwicklung der steuerlichen Risiken sowie deren Auswirkungen auf den Konzernabschluss. Steuerliche Prozesse werden kontinuierlich an neue Steuergesetze und geänderte Rechtsprechung angepasst.

Im Aufstellungszeitraum nahmen italienische Finanzbehörden steuerstrafrechtliche Ermittlungen bei drei italienischen Gesellschaften des Konzerns auf. Gegenstand der Ermittlungen sind eventuell von den betroffenen Einheiten missachtete Anzeige- und Deklarationsvorschriften gegenüber italienischen Finanzbehörden. Finanzielle Belastungen in Form von Steuernachzahlungen, Straf- und Bußgeldzahlungen sowie Zinszahlungen sind nicht unwahrscheinlich. Aufgrund der Komplexität des von den italienischen Behörden vorgebrachten Sachverhaltes sowie des frühen Stadiums der Ermittlungen ist eine verlässliche Schätzung einer potenziellen finanziellen Belastung nicht möglich.

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. Insbesondere dem europäischen Markt kommt hierbei wegen des hohen Umsatzanteils von Continental in dieser Region (48 %) eine besondere Bedeutung zu.

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

Die Ertragslage von Continental wird maßgeblich von den Kosten für Rohstoffe, Elektronikbauteile sowie Logistik 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 Synthetikgummi beeinflusst. Sollten sich insbesondere die Preise für Natur- und Synthetikgummi reduzieren, könnte sich dies positiv auf die Ertragslage von Continental auswirken, sofern die Absatzpreise für Gummiprodukte stabil bleiben.

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

Der Trend vom assistierten Fahren hin zum automatisierten und autonomen Fahren setzt sich fort. Mehrere Fahrzeughersteller planen, in den nächsten Jahren neue Modelle mit teilautomatisierten Funktionen auf dem sogenannten Level 3 anzubieten. Wesentliche Voraussetzung für das teilautomatisierte Fahren ist die Ausstattung der Fahrzeuge mit Sensoren. Für das assistierte Fahren werden bislang pro Fahrzeug je nach Ausstattung zwei bis sieben Sensoren 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 erhebliche Umsatz- und Ertragschancen ergeben.

Continental hat Chancen aus strategischen Partnerschaften, insbesondere im Unternehmensbereich Automotive.

Continental setzt verstärkt auf strategische Partnerschaften, um den Wandel im Automobilbereich so effizient wie möglich mitzugestalten. Als neueste Beispiele hierfür können die strategischen Partnerschaften mit den Technologieunternehmen Ambarella und Aurora angeführt werden. Im Rahmen der Partnerschaften können die jeweiligen Unternehmen optimal ihre Kompetenzen einbringen und beispielsweise Forschungs- und Entwicklungsaufwand optimieren.

Darüber hinaus können die jeweiligen Stärken der Unternehmen zu einer höheren Innovationskraft sowie Agilität bei der Produkteinführung beitragen. Continental ergeben sich somit Chancen durch eine Kostenoptimierung sowie eine verbesserte Wettbewerbsposition, u. a. durch eine schnellere Markteinführung von Produkten.

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

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 und regelmäßige Softwareaktualisierungen anzubieten sowie neue Märkte für Mobilitätsdienste zu eröffnen. Auch die Implementierung von generativer künstlicher Intelligenz kann zu Wachstumschancen und einer schnelleren Markteinführung neuer Produkte von Continental führen (z. B. Partnerschaft mit Google Cloud, siehe Kapitel Forschung und Entwicklung).

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

Zur optimalen Interaktion der Fahrerinnen und Fahrer mit dem Fahrzeug werden im Automobilbau verstärkt neue Produkte eingesetzt. Für das Nutzererlebnis der Zukunft hat Continental zahlreiche Innovationen entwickelt, wie gebogene digitale 3D-Displays oder temporär verborgene Displays. Mit kundenspezifischen Lösungen für Innenraumsensorik erhöht Continental zudem den Komfort und die Sicherheit im Fahrzeug. Da intelligente Konzepte für neue Erlebniswelten im Fahrzeuginnenraum für Fahrzeugkäuferinnen und -käufer 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 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. Die Markteinführung des neuen Serienreifens UltraContact NXT und die Vorstellung des Reifenkonzepts Conti CityPlus sind hierfür wichtige Meilensteine.

(siehe Kapitel Forschung und Entwicklung). Im Bereich der service-basierten 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 Digitalisierung und Nachhaltigkeit im Industriegeschäft.

Die Wachstumspotenziale ergeben sich v.a. aus dem steigenden Bedarf an nachhaltigen sowie digitalen und intelligenten Lösungen im Industriegeschäft. Der Unternehmensbereich ContiTech nutzt dabei sein langjähriges und umfassendes Industrie- und Materialverständnis zur Erschließung neuer Geschäftsmöglichkeiten. So werden verschiedene Materialien mit elektronischen Komponenten und individuellen Dienstleistungen kombiniert. Darüber hinaus zeigt Continental beispielsweise auf, wie der mobile Innenraum der

Zukunft aussehen kann (z.B. Designkonzept SPACE D, siehe Kapitel Forschung und Entwicklung). 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 Gesamtrisiko- und 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 sehr und wie anhaltend sich aktuelle geopolitische Ereignisse, die anhaltenden Unsicherheiten in den Lieferketten sowie die Inflation auf die Automobilindustrie und die gesamtwirtschaftliche Lage auswirken werden.

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 Risiko- und Chancensituation, auf die unsere risikobegrenzenden Maßnahmen und unsere Konzernstrategie entsprechend ausgerichtet sind.

Prognosebericht

Künftige Rahmenbedingungen

Prognose der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung

Für das Jahr 2024 erwartet der Internationale Währungsfonds (IWF) in seinem World Economic Outlook Update (WEO Update) von Januar 2024 ein Wachstum der Weltwirtschaft um 3,1 %. Seine Prognose eines Wachstums auf dem Niveau des Jahres 2023 spiegelt die Erwartung einer weiterhin sinkenden Inflation in einer insgesamt robusten Weltwirtschaft wider. Der IWF sieht die Chancen und Risiken gegenüber dieser Annahme als weitgehend ausbalanciert an.

In Europa dürften 2024 gemäß IWF die sinkende Inflation und stabilere Energiepreise zu einer leichten Erholung der Haushaltsnachfrage und steigenden Reallöhnen gegenüber dem Vorjahr führen. Für den Euroraum schätzt der IWF den Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP) im Jahr 2024 auf 0,9 %, darin enthalten ist ein BIP-Wachstum Deutschlands von 0,5 %. Für das Vereinigte Königreich erwartet er auf Basis einer ähnlichen Entwicklung einen Anstieg des BIP um 0,6 %.

Für die USA prognostiziert der IWF für 2024 eine Verlangsamung des BIP-Wachstums auf 2,1 %. Der IWF nennt hierbei als wesentliche Effekte die Geld- und Fiskalpolitik der US-amerikanischen Notenbank Fed sowie einen schwächer erwarteten Arbeitsmarkt.

Die japanische Wirtschaft dürfte 2024 wieder zu geringeren Wachstumsraten zurückkehren, nachdem das Wachstum des Vorjahres maßgeblich von Einmaleffekten beeinflusst war. Für 2024 erwartet der IWF für Japan ein BIP-Wachstum von 0,9 %.

Eine hohe BIP-Wachstumsrate prognostiziert der IWF für das Jahr 2024 für Indien mit 6,5 %. In China wird auf Basis der fiskalpolitischen Unterstützung ebenfalls eine anhaltend starke Entwicklung erwartet, der IWF schätzt das BIP-Wachstum aktuell auf 4,6 %.

Für andere Schwellen- und Entwicklungsländer erwartet der IWF für 2024 zumeist eine Verlangsamung der konjunkturellen

Entwicklung. So rechnet der IWF beispielsweise mit einem Anstieg des BIP in Brasilien um 1,7 % und in Russland um 2,6 %.

Die Prognose des IWF steht unter der Annahme, dass im Jahr 2024 insgesamt sinkende Rohstoffpreise zu beobachten sein werden. Darüber hinaus werden fallende Zinsen in den großen Volkswirtschaften erwartet.

Zudem weist der IWF auf zahlreiche Chancen und Risiken hin. Ein schneller Rückgang der Inflation könnte sich ebenso positiv auswirken wie stärkere politische Strukturreformen. Wesentliche Risiken sind aus Sicht des IWF ein erneuter starker Anstieg von Rohstoffpreisen in Anbetracht der angespannten geopolitischen Lage, Störungen in der weltweiten Lieferkette sowie eine länger als erwartet andauernde Inflation. Ferner könnten eine Verschärfung der Krise u. a. im chinesischen Immobiliensektor sowie Kürzungen der weltweiten öffentlichen Ausgaben zu verringerten Wachstumsraten führen.

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 2024 derzeit, dass sich die Fertigung mit einer Entwicklung um -1 % bis 1 % in etwa auf dem Vorjahresniveau bewegen wird.

Im ersten Halbjahr 2024 erwarten wir ein weltweites Produktionsvolumen von ungefähr 44 Mio Einheiten, welches sich im zweiten Halbjahr insbesondere aufgrund der Dynamik des chinesischen Marktes leicht verbessern sollte.

Aufgrund der angespannten geopolitischen Situation sowie der unsicheren Nachfrageentwicklung v. a. in Europa ist dieser Ausblick jedoch mit Unsicherheiten behaftet.

Veränderungen von Fahrzeugproduktion, Reifenersatzgeschäft und Industrieproduktion im Jahr 2024 (gegenüber 2023)

Pkw und leichte Nutzfahrzeuge		Fahrzeugproduktion	Reifenersatzgeschäft	Industrieproduktion	
Europa		-3 % bis -1 %	0 % bis 3 %	Eurozone	-2 % bis 0 %
Nordamerika		0 % bis 2 %	0 % bis 3 %	USA	-1 % bis 1 %
China		1 % bis 3 %	2 % bis 5 %	China	4 % bis 6 %
Weltweit		-1 % bis 1 %	0 % bis 3 %		
Mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge		Fahrzeugproduktion	Reifenersatzgeschäft		
Europa		-9 % bis -7 %	-1 % bis 1 %		
Nordamerika		-6 % bis -4 %	2 % bis 4 %		

Quellen:
Fahrzeugproduktion (Europa mit West-, Zentral- und Osteuropa inkl. Russland und Türkei): S&P Global und eigene Schätzungen.
Reifenersatzgeschäft (Europa mit West-, Zentral- und Osteuropa (ohne Russland) und Türkei): eigene Schätzungen.
Industrieproduktion: Bloomberg und eigene Schätzungen.

Für Europa prognostizieren wir für 2024 einen Rückgang der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen um 1 % bis 3 %. Für Nordamerika erwarten wir hingegen eine Produktionssteigerung um 0 % bis 2 %. Für China erwarten wir für 2024 eine positive Entwicklung des Produktionsvolumens von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen zwischen 1 % und 3 %.

Prognose der Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen

In unseren Kernmärkten Europa und Nordamerika dürfte sich die Produktion von Nutzfahrzeugen > 6 t nach unserer Einschätzung im Jahr 2024 deutlich rückläufig entwickeln. Die Bandbreite in Europa schätzen wir derzeit auf -9 % bis -7 %, für Nordamerika erwarten wir -6 % bis -4 %.

Prognose der Ersatzreifenmärkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Für das Jahr 2024 rechnen wir aktuell weltweit mit einer leichten Belebung der Nachfrage nach Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge < 6 t in einer Bandbreite von 0 % bis 3 % nach einer schwachen Vorjahresentwicklung.

Für Europa und Nordamerika gehen wir aktuell jeweils von einem Anstieg der Volumina um 0 % bis 3 % aus. Für China rechnen wir mit einer etwas stärkeren Nachfragebelebung von 2 % bis 5 %.

Prognose der Ersatzreifenmärkte für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge

Für 2024 erwarten wir für unseren Kernmarkt Europa derzeit eine Entwicklung der Nachfrage nach Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge in einer Bandbreite von -1 % bis 1 %.

Für Nordamerika rechnen wir aktuell mit einem leicht stärkeren Anstieg der Nachfrage um 2 % bis 4 %.

Prognose der Industrieproduktion

Für die Eurozone gehen wir derzeit für 2024 von einer leicht sinkenden Industrieproduktion zwischen -2 % und 0 % gegenüber dem schwachen Vorjahr aus.

Für die USA rechnen wir mit einer Entwicklung der Industrieproduktion in etwa auf dem Niveau des Vorjahres.

Für China rechnen wir mit einer anhaltenden Belebung der Industrieproduktion in Höhe von 4 % bis 6 %.

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, 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 Materialpreisentwicklung 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 bereinigten Free Cashflow. 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 im März 2023 veröffentlichte Prognose für das Geschäftsjahr 2023 basierte auf einer Fortsetzung der Erholung der weltweiten Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen, insbesondere in unseren Kernmärkten Europa und Nordamerika.

Unsere Einschätzung berücksichtigte die damals zu erwartenden Auswirkungen der teilweise noch anhaltenden Lieferengpässe von Halbleitern auf das Produktionsvolumen im Jahr 2023.

Auch rechneten wir mit wesentlich höheren Kosten für Material, Löhne und Gehälter sowie Energie und Logistik und einer daraus resultierenden starken Belastung unserer Ertragslage von rund 1,7 Mrd € im Geschäftsjahr 2023.

Auf Basis der genannten Annahmen und auf Basis der Wechselkurse zu Beginn des Geschäftsjahres gingen wir von folgenden Werten der Finanzkennzahlen für das Geschäftsjahr 2023 aus:

- › Für den Continental-Konzern erwarteten wir einen Umsatz in einer Bandbreite von rund 42 Mrd € bis 45 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 5,5 % bis 6,5 %.
- › Für unseren Unternehmensbereich Automotive rechneten wir mit einem Umsatz von rund 20,5 Mrd € bis 21,5 Mrd €. Die bereinigte EBIT-Marge erwarteten wir bei rund 2 % bis 3 %. Hierin waren erhöhte Kosten für Material, Löhne und Gehälter sowie Logistik von rund 1 Mrd € enthalten.

- › Für unseren Unternehmensbereich Tires erwarteten wir einen Umsatz von rund 14,5 Mrd € bis 15,5 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 12 % bis 13 %. Die zu erwartenden Belastungen aus höheren Kosten für Löhne und Gehälter sowie Energie und Logistik von rund 400 Mio € waren hierin enthalten.
- › Für unseren Unternehmensbereich ContiTech rechneten wir mit einem Umsatz von rund 6,8 Mrd € bis 7,2 Mrd € und einer bereinigten EBIT-Marge von rund 6 % bis 7 %. Die zu erwartenden Belastungen aus höheren Kosten für Material, Löhne und Gehälter sowie Energie von rund 300 Mio € waren hierin enthalten.
- › Für den Unternehmensbereich Contract Manufacturing prognostizierten wir einen Umsatz von rund 400 Mio € bis 600 Mio € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 0 %.
- › Die Abschreibungen aus Kaufpreisallokationen sollten für den Konzern wie im Vorjahr wieder bei unter 150 Mio € liegen und hauptsächlich die Unternehmensbereiche Automotive und ContiTech betreffen.
- › Außerdem rechneten 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 erwarteten wir für 2023 bei rund 350 Mio €.
- › Die Steuerquote sollte bei rund 27 % liegen.
- › Die Investitionen vor Finanzinvestitionen sollten im Geschäftsjahr 2023 bei rund 6 % vom Umsatz liegen.
- › Wir planten, einen bereinigten Free Cashflow von rund 0,8 Mrd € bis 1,2 Mrd € zu erreichen.

In der Quartalsmitteilung zum ersten Quartal 2023 blieb der Ausblick unverändert.

Im Halbjahresfinanzbericht passten wir den Ausblick für das Geschäftsjahr 2023 aus den folgenden Gründen an:

- › Wir gingen nunmehr von einem Anstieg der globalen Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Jahr 2023 um 3 % bis 5 % gegenüber dem Vorjahr aus.
- › Für das Reifenersatzgeschäft erwarteten wir eine Absatzentwicklung von nur noch -2 % bis 0 %.
- › Wir verringerten unsere Erwartung zu den höheren Kosten für Material, Löhne und Gehälter sowie Energie und Logistik und einer daraus resultierenden Belastung unserer Ertragslage im Geschäftsjahr 2023 auf rund 1,4 Mrd €.

Unter der Annahme, dass sich die Wechselkurse im weiteren Jahresverlauf nicht erheblich verändern würden, führten die genannten Faktoren zu folgendem angepassten Ausblick für das Geschäftsjahr 2023:

› Der Konzernumsatz wurde in einer Bandbreite von rund 41,5 Mrd € bis 44,5 Mrd € und die bereinigte EBIT-Marge weiterhin bei rund 5,5 % bis 6,5 % erwartet.

› Der Umsatz des Unternehmensbereichs Tires wurde zwischen rund 14,0 Mrd € und 15,0 Mrd € und die bereinigte EBIT-Marge zwischen rund 12 % und 13 % erwartet. Die Spanne für die bereinigte EBIT-Marge ging nun von höheren Kosten im Wesentlichen für Löhne und Gehälter im Vergleich zum Vorjahr von rund 200 Mio € aus.

› Für den Unternehmensbereich ContiTech rechneten wir mit einem Umsatz von rund 6,8 Mrd € bis 7,2 Mrd € und einer bereinigten EBIT-Marge zwischen rund 6 % und 7 %. Die Spanne für die bereinigte EBIT-Marge ging nun von höheren Kosten für Material, Löhne und Gehälter sowie Energie im Vergleich zum Vorjahr von rund 200 Mio € aus.

› Außerdem rechneten wir mit negativen Sondereffekten in Höhe von rund 350 Mio €.

Wie zuvor wiesen wir auf die zu erwartenden Auswirkungen der teilweise noch anhaltenden Lieferengpässe von Halbleitern auf das Produktionsvolumen 2023 hin.

Alle übrigen Bestandteile des Ausblicks blieben unverändert.

In der Quartalsmitteilung zum dritten Quartal 2023 passten wir folgende Annahmen an:

› Wir gingen für 2023 nunmehr von einem Anstieg der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen gegenüber dem Vorjahr um 5 % bis 7 % aus.

› Für das Industriegeschäft zeigte sich in der Eurozone eine Entwicklung von -2 % bis 0 %, für die USA rechneten wir für das Gesamtjahr mit einem Wert zwischen -1 % und +1 % und für China gingen wir von einer Belebung der Nachfrage von 4 % bis 6 % aus.

Bei den Finanzkennzahlen nahmen wir folgende Änderungen vor:

› Der Konzernumsatz wurde in einer Bandbreite von rund 41,0 Mrd € bis 43,0 Mrd € und die bereinigte EBIT-Marge bei weiterhin rund 5,5 % bis 6,5 % erwartet.

› Für unseren Unternehmensbereich Automotive rechneten wir mit einem Umsatz von rund 20,0 Mrd € bis 21,0 Mrd €. Die bereinigte EBIT-Marge erwarteten wir bei rund 2 % bis 3 %. Hierin waren erhöhte Kosten für Material, Löhne und Gehälter sowie Logistik von rund 1 Mrd € enthalten.

› Der Umsatz des Unternehmensbereichs Tires wurde zwischen rund 14,0 Mrd € und 15,0 Mrd € und die bereinigte EBIT-Marge zwischen rund 12,5 % und 13,5 % erwartet. Die Spanne für die bereinigte EBIT-Marge ging von höheren Kosten im Wesentlichen für Löhne und Gehälter im Vergleich zum Vorjahr von rund 200 Mio € aus.

Alle übrigen Bestandteile des Ausblicks blieben unverändert.

Mit der operativen Geschäftsentwicklung des vierten Quartals erreichten wir die angepassten Erwartungen für das Geschäftsjahr 2023 wie folgt:

› Der Continental-Konzern erwirtschaftete einen Umsatz von 41,4 Mrd € mit einer bereinigten EBIT-Marge von 6,1 %.

› Der Unternehmensbereich Automotive erreichte 2023 einen Umsatz von 20,3 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von 1,9 %.

› Der Unternehmensbereich Tires erwirtschaftete einen Umsatz von 14,0 Mrd € mit einer bereinigten EBIT-Marge von 13,5 %.

› Der Unternehmensbereich ContiTech erreichte einen Umsatz von 6,8 Mrd € mit einer bereinigten EBIT-Marge von 6,7 %.

› Der Unternehmensbereich Contract Manufacturing erzielte einen Umsatz von 0,5 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von 1,6 %.

› Aus Sondereffekten ergab sich im Jahr 2023 für den Konzern eine Belastung in Höhe von 551,2 Mio €.

› Die Abschreibungen aus Kaufpreisallokationen lagen bei 118,2 Mio €.

› 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 316,0 Mio €.

› Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergaben für das Geschäftsjahr 2023 einen Steueraufwand von 424,1 Mio €. Die Steuerquote belief sich auf 26,2 %.

› Die Investitionsquote vor Finanzinvestitionen lag bei 5,9 %.

› Der bereinigte Free Cashflow lag 2023 mit 1.292,3 Mio € leicht oberhalb der in der Quartalsmitteilung zum dritten Quartal 2023 prognostizierten Bandbreite von 0,8 Mrd € bis 1,2 Mrd €.

Vergleich der Prognosen für die Unternehmensbereiche von Continental für das Geschäftsjahr 2023

	Automotive		Tires		ContiTech		Contract Manufacturing	
	Umsatz (Mrd €)	Bereinigte EBIT-Marge (%)	Umsatz (Mrd €)	Bereinigte EBIT-Marge (%)	Umsatz (Mrd €)	Bereinigte EBIT-Marge (%)	Umsatz (Mrd €)	Bereinigte EBIT-Marge (%)
Jahrespressekonferenz am 08.03.2023	rd. 20,5 – 21,5	rd. 2 – 3	rd. 14,5 – 15,5	rd. 12 – 13	rd. 6,8 – 7,2	rd. 6 – 7	rd. 0,4 – 0,6	rd. 0
Halbjahresfinanzbericht am 09.08.2023	rd. 20,5 – 21,5	rd. 2 – 3	rd. 14,0 – 15,0	rd. 12 – 13	rd. 6,8 – 7,2	rd. 6 – 7	rd. 0,4 – 0,6	rd. 0
Quartalsmitteilung am 08.11.2023	rd. 20,0 – 21,0	rd. 2 – 3	rd. 14,0 – 15,0	rd. 12,5 – 13,5	rd. 6,8 – 7,2	rd. 6 – 7	rd. 0,4 – 0,6	rd. 0
Geschäftsbericht 2023	20,3	1,9	14,0	13,5	6,8	6,7	0,5	1,6

Vergleich wesentlicher Prognosebestandteile des Continental-Konzerns für das Geschäftsjahr 2023

	Konzern				
	Umsatz (Mrd €)	Bereinigte EBIT-Marge (%)	Sondereffekte (Mrd €)	Investitionen (in % vom Umsatz)	Bereinigter Free Cashflow (Mrd €)
Jahrespressekonferenz am 08.03.2023	rd. 42 – 45	rd. 5,5 – 6,5	rd. -0,15	rd. 6	rd. 0,8 – 1,2
Halbjahresfinanzbericht am 09.08.2023	rd. 41,5 – 44,5	rd. 5,5 – 6,5	rd. -0,35	rd. 6	rd. 0,8 – 1,2
Quartalsmitteilung am 08.11.2023	rd. 41,0 – 43,0	rd. 5,5 – 6,5	rd. -0,35	rd. 6	rd. 0,8 – 1,2
Geschäftsbericht 2023	41,4	6,1	-0,6	5,9	1,3

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

Auftragslage

Die Auftragslage in unserem Unternehmensbereich Automotive ist weiterhin durch ein volatiles Marktumfeld sowie die Transformation der Automobilindustrie geprägt. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2023 Aufträge in Höhe von rund 27 Mrd € akquiriert (Vj. 23 Mrd €). 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 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 2024

Wie im Prognosebericht auf Seite 108 dargelegt, erwarten wir für 2024 einen Verlauf der weltweiten Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in etwa auf dem Vorjahresniveau, mit einer voraussichtlich negativen Entwicklung in unserem Kernmarkt Europa.

Dieser Ausblick berücksichtigt die derzeitige angespannte geopolitische Situation sowie deren erwartete Auswirkung auf das Produktionsvolumen im Jahr 2024.

Im Geschäftsjahr 2024 werden höhere Kosten für Löhne und Gehälter unsere Ertragslage mit rund 0,5 Mrd € voraussichtlich stark belasten, davon entfällt ungefähr die Hälfte auf den Unternehmensbereich Automotive.

Auf Basis der genannten Annahmen und auf Basis der Wechselkurse zu Beginn des Geschäftsjahres erwarten wir folgende Werte für die Finanzkennzahlen im Geschäftsjahr 2024:

› Für den Continental-Konzern erwarten wir einen Umsatz in einer Bandbreite von rund 41,0 Mrd € bis 44,0 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 6,0 % bis 7,0 %.

- › Für unseren Unternehmensbereich Automotive rechnen wir mit einem Umsatz von rund 20,0 Mrd € bis 22,0 Mrd €. Die bereinigte EBIT-Marge erwarten wir bei rund 3,0 % bis 4,0 %.
- › Für unseren Unternehmensbereich Tires erwarten wir einen Umsatz von rund 14,0 Mrd € bis 15,0 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 13,0 % bis 14,0 %.
- › Für unseren Unternehmensbereich ContiTech rechnen wir mit einem Umsatz von rund 6,6 Mrd € bis 7,0 Mrd € und einer bereinigten EBIT-Marge von rund 6,5 % bis 7,5 %.
- › Für unseren Unternehmensbereich Contract Manufacturing prognostizieren wir einen Umsatz von rund 200 Mio € bis 300 Mio € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 0 %.
- › Die Abschreibungen aus Kaufpreisallokationen werden für den Konzern voraussichtlich bei rund 100 Mio € liegen und hauptsächlich die Unternehmensbereiche Automotive und ContiTech betreffen.
- › Außerdem rechnen wir mit negativen Sondereffekten in Höhe von rund 450 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 2024 bei rund 350 Mio €.
- › Die Steuerquote sollte bei rund 27 % liegen.
- › Die Investitionen vor Finanzinvestitionen sollten im Geschäftsjahr 2024 bei rund 6,0 % bis 7,0 % vom Umsatz liegen.
- › Wir planen, im Jahr 2024 einen bereinigten Free Cashflow von rund 0,7 Mrd € bis 1,1 Mrd € zu erreichen.