



Horizonte der Digitalisierung
Geschäftsbericht 2015

Highlights 2015

- › Umsatz steigt auf 39,2 Mrd €
- › Free Cashflow vor Akquisitionen bei 2,7 Mrd €
- › Dividende soll um 15 % auf 3,75 € erhöht werden

Kennzahlen Continental-Konzern

in Mio €	2015	2014	Δ in %
Umsatz	39.232,0	34.505,7	13,7
EBITDA	6.001,4	5.133,8	16,9
in % vom Umsatz	15,3	14,9	
EBIT	4.115,6	3.344,8	23,0
in % vom Umsatz	10,5	9,7	
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	2.727,4	2.375,3	14,8
Ergebnis pro Aktie in €	13,64	11,88	14,8
EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) und Sondereffekten	4.369,0	3.862,1	13,1
in % vom Umsatz	11,1	11,2	
Umsatz bereinigt ¹	37.774,7	34.495,8	9,5
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ²	4.455,5	3.865,9	15,3
in % des bereinigten Umsatzes	11,8	11,2	
Free Cashflow	1.443,6	2.014,9	-28,4
Netto-Finanzschulden	3.541,9	2.823,5	25,4
Gearing Ratio in %	26,8	25,6	
Eigenkapital	13.213,9	11.024,6	19,9
Eigenkapitalquote in %	40,2	36,5	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ³	207.899	189.168	9,9
Dividende pro Aktie in €	3,75 ⁴	3,25	15,4
Jahresschlusskurs ⁵ in €	224,55	175,55	27,9
Jahreshöchstkurs ⁵ in €	234,25	183,25	
Jahrestiefstkurs ⁵ in €	166,60	136,85	

¹ Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

² Bereinigt um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA), Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

³ Ohne Auszubildende.

⁴ Vorbehaltlich der Zustimmung der Hauptversammlung am 29. April 2016.

⁵ Notierungen der Continental-Aktie im XETRA-System der Deutsche Börse AG.

Konzernübersicht und Kennzahlen

Konzernstruktur im Überblick

Continental-Konzern

Umsatz: 39,2 Mrd €; Mitarbeiter: 207.899

Automotive Group			Rubber Group	
Umsatz: 23,6 Mrd €; Mitarbeiter: 115.888			Umsatz: 15,7 Mrd €; Mitarbeiter: 91.603	
Chassis & Safety Umsatz: 8,4 Mrd € Mitarbeiter: 40.062	Powertrain Umsatz: 7,1 Mrd € Mitarbeiter: 35.364	Interior Umsatz: 8,2 Mrd € Mitarbeiter: 40.462	Reifen Umsatz: 10,4 Mrd € Mitarbeiter: 48.955	ContiTech Umsatz: 5,4 Mrd € Mitarbeiter: 42.648
<ul style="list-style-type: none"> › Vehicle Dynamics › Hydraulic Brake Systems › Passive Safety & Sensorics › Advanced Driver Assistance Systems 	<ul style="list-style-type: none"> › Engine Systems › Fuel & Exhaust Management › Hybrid Electric Vehicle › Sensors & Actuators › Transmission 	<ul style="list-style-type: none"> › Instrumentation & Driver HMI › Infotainment & Connectivity › Intelligent Transportation Systems › Body & Security › Commercial Vehicles & Aftermarket 	<ul style="list-style-type: none"> › Pkw-Reifen-Erstausrüstung › Pkw-Reifenersatzgeschäft EMEA › Pkw-Reifenersatzgeschäft The Americas › Pkw-Reifenersatzgeschäft APAC › Nutzfahrzeugreifen › Zweiradreifen 	<ul style="list-style-type: none"> › Air Spring Systems › Benecke-Kaliko Group › Compounding Technology › Conveyor Belt Group › Elastomer Coatings › Industrial Fluid Systems¹ › Mobile Fluid Systems¹ › Power Transmission Group › Vibration Control

¹ Ab 1. Januar 2016.

Kennzahlen Kerngeschäftsfelder

in Mio €	Automotive Group			Rubber Group		
	2015	2014	Δ in %	2015	2014	Δ in %
Umsatz	23.574,5	20.909,2	12,7	15.704,6	13.637,6	15,2
EBITDA	2.973,2	2.407,7	23,5	3.181,5	2.832,6	12,3
in % vom Umsatz	12,6	11,5		20,3	20,8	
EBIT	2.014,4	1.189,3	69,4	2.255,8	2.262,7	-0,3
in % vom Umsatz	8,5	5,7		14,4	16,6	
Umsatz bereinigt ¹	23.364,7	20.909,2	11,7	14.457,1	13.627,7	6,1
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ²	2.066,1	1.679,3	23,0	2.544,0	2.293,8	10,9
in % des bereinigten Umsatzes	8,8	8,0		17,6	16,8	

¹ Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

² Bereinigt um Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA), Konsolidierungskreisveränderungen und Sondereffekte.

Aus Gründen der Sprachvereinfachung und der besseren Lesbarkeit wird in diesem Bericht die maskuline grammatikalische Form verwendet. Sie schließt beide Geschlechter mit ein.



Horizonte der Digitalisierung

- > Digitalisierung macht's möglich.
- > Grundlagen der Digitalisierung.
- > Netzwerke der Digitalisierung.
- > Fit für die Digitalisierung.
- > Hand in Hand mit der Digitalisierung.
- > Innovationen durch Digitalisierung.
- > Perspektiven der Digitalisierung.
- > Partner der Digitalisierung.
- > „Best-Fit“ zur Digitalisierung.
- > Dynamik der Digitalisierung.



Unsere Welt sind hoch entwickelte, intelligente Technologien für die Mobilität der Menschen, den Transport ihrer Materialien und Stoffe sowie die Übertragung ihrer Daten.

Wir wollen in jedem unserer Märkte und für jeden unserer Kunden die beste Lösung bereitstellen.

Auf diese Weise werden wir von allen unseren Bezugsgruppen (Stakeholdern) als ihr im höchsten Maße zuverlässiger und geschätzter Partner wahrgenommen, der höchstmöglichen Wert schafft.

Inhalt

An unsere Aktionäre

U3	Kennzahlen Continental-Konzern
U4	Konzernübersicht und Kennzahlen
4	Brief des Vorstandsvorsitzenden
6	Mitglieder des Vorstands
8	Continental-Aktie und -Anleihen
14	Corporate Governance
14	Bericht des Aufsichtsrats
17	Corporate Governance-Bericht und Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB
21	Compliance
22	Vergütungsbericht

Lagebericht

33	Unternehmensprofil
33	Konzernstruktur
36	Konzernstrategie
40	Divisionen und Geschäftsbereiche
40	Division Chassis & Safety
42	Division Powertrain
44	Division Interior
46	Division Reifen
48	Division ContiTech
50	Unternehmenssteuerung
53	Forschung und Entwicklung
56	Nachhaltigkeit
57	Mitarbeiter
61	Umwelt
64	Gesellschaftliche Verantwortung
66	Wirtschaftsbericht
66	Rahmenbedingungen
66	Gesamtwirtschaftliche Entwicklung
67	Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen
70	Entwicklung der Rohstoffmärkte
72	Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
73	Ertragslage
79	Finanzlage
82	Vermögenslage
84	Automotive Group
85	Entwicklung der Division Chassis & Safety
87	Entwicklung der Division Powertrain
90	Entwicklung der Division Interior
93	Rubber Group
94	Entwicklung der Division Reifen
97	Entwicklung der Division ContiTech



100	Die Continental AG
	Kurzfassung nach HGB
103	Sonstige Angaben
103	Abhängigkeitsbericht
104	Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen
104	Berichterstattung nach § 289 Abs. 4 HGB bzw. § 315 Abs. 4 HGB
105	Vergütung des Vorstands
105	Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB
106	Nachtragsbericht
107	Risiko- und Chancenbericht
107	Risiko- und Chancenmanagement und internes Kontrollsystem
110	Wesentliche Risiken
110	Finanzrisiken
111	Marktrisiken
113	Operative Risiken
115	Rechtliche, umweltbezogene und steuerliche Risiken
119	Wesentliche Chancen
120	Aussage zur Gesamtrisiko- und Gesamtchancensituation
121	Prognosebericht
121	Künftige Rahmenbedingungen
121	Prognose der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung
122	Prognose der Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen
123	Ausblick des Continental-Konzerns

Konzernabschluss

126	Erklärung des Vorstands
127	Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
128	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
129	Konzerngesamtergebnisrechnung
130	Konzernbilanz
132	Konzern-Kapitalflussrechnung
133	Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
134	Konzernanhang
134	Segmentberichterstattung
138	Allgemeine Erläuterungen und Grundsätze der Rechnungslegung
146	Neue Rechnungslegungsvorschriften
150	Konsolidierungskreis und Informationen zu Tochterunternehmen und Beteiligungen
151	Erwerbe und Veräußerungen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen
155	Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
161	Erläuterungen zur Konzernbilanz
203	Sonstige Erläuterungen

Weitere Informationen

213	Versicherung der gesetzlichen Vertreter
214	Mandate des Vorstands
215	Mandate des Aufsichtsrats
217	Zehnjahresübersicht - Konzern
218	Ausgewählte finanzwirtschaftliche Begriffe
220	Termine
U5	Impressum

Brief des Vorstandsvorsitzenden

Liebe Aktionärinnen und Aktionäre,

Sie setzen Ihr Vertrauen und Ihr Geld in das Technologieunternehmen Continental. Sie helfen uns damit, stetig steigenden Wert zu schaffen. Dafür danke ich Ihnen im Namen unseres weltweiten Teams.

Ihr Vertrauen ist unser Antrieb auf unserem Erfolgskurs. Wichtige Etappenziele haben wir bereits erreicht.

Zum einen unsere finanzielle Stabilität. Als Folge der Übernahme von Siemens VDO war Ihre Continental einst hoch verschuldet. Die Finanzkrisenjahre 2008/2009 hatten unsere Situation weiter verschärft. Seit einigen Jahren sind wir nun ohne finanzielle Sorgen wieder voll manövrierfähig und stärker als kaum je zuvor.

Zum anderen unsere Zukunftsfähigkeit. Wir haben dafür unsere Unternehmenskultur weiterentwickelt. Mit den vier Werten Gewinnermentalität, Freiheit, Verbundenheit und Vertrauen haben wir eine Identität als „One Continental“ geschaffen. Wir haben dabei unsere übergreifende Zusammenarbeit ausgeweitet und verstärkt. Denn darin liegt unser einzigartiges Potenzial: das schnelle, flexible Erarbeiten von Innovationen in Form von neuen Produkten, Systemen und Funktionen für unsere Kunden.

All dies hat uns fit gemacht für die Gestaltung der zukünftigen Industrielwelt und einer sich verändernden Mobilität. Denn dafür sind wir Wegbereiter und nutzen mit unseren Spitzentechnologien konsequent neue Chancen. Hier vier wesentliche Beispiele:

Herausforderung saubere Luft: Der Kampf gegen den Ausstoß von Kohlendioxid ist in eine entscheidende Phase getreten. Heute benötigen mehr als sieben Milliarden Menschen Mobilität. Im Jahr 2060 werden es zehn Milliarden sein. Unser Beitrag: „Clean Power“ für emissionsarme Antriebe. Mit unseren aktuellen Technologien sinkt in modernen Verbrennungsmaschinen der Treibstoffverbrauch um mehr als 20 Prozent. Darüber hinaus investieren wir intensiv in Technologien für die emissionsfreie Mobilität.

Herausforderung Sicherheit: Wir beklagen heute noch immer jährlich mehr als 1,2 Millionen Verkehrstote weltweit. Täglich 3.300 Tote und 140.000 Verletzte sind aus unserer Sicht vollkommen inakzeptabel. Verkehrsunfälle gehören endlich ins Museum. Die Technologien dafür sind bereits verfügbar. Jetzt kommen sie vollständig ins Auto. Dazu zählen unsere millionenfach eingebauten Fahrerassistenzsysteme ebenso wie unsere Reifen. Assistenzsysteme erkennen das Umfeld, halten das Fahrzeug in der Spur und auf der Straße, spähen den toten Winkel aus, bremsen im Notfall eigenständig oder holen Hilfe.

Herausforderung Urbanisierung: Im Jahr 2050 werden über zwei Drittel der Menschen in Großstädten leben. Dort werden dann die meisten der voraussichtlich zwei Milliarden Fahrzeuge unterwegs sein. Dafür müssen sie sich auf vernetzte Weise flexibel nach den Bedürfnissen ihrer Nutzer richten und emissionsfrei werden.

Insbesondere der Elektroantrieb ist dafür die Lösung. Hier versucht China der Vorreiter zu sein. Denn so lässt sich in den dortigen Städten wieder besser atmen. Darüber hinaus werden die Stadtbewohner vielfach Fahrzeuge gemeinsam nutzen, statt sie zu besitzen. Für diese aufkommende „Shared Mobility“ werden Fahrzeuge benötigt, die fast rund um die Uhr unterwegs sind anstelle von derzeit etwa einer Stunde täglich.

Für unsere Industrie bedeutet all dies dramatische Veränderungen. Traditionell erfolgreiche Technologien und Geschäftsmodelle stehen auf dem Prüfstand. Nicht Hubraum und PS allein werden kaufentscheidend sein, sondern immer mehr Komfort, Vernetzung und Umweltverträglichkeit.



Herausforderung Digitalisierung: Elektronik, Sensorik und Software eröffnen uns zusätzliche Freiräume. Das Auto wird Teil des Internets. Smartphone, Internet und soziale Medien – darin liegt eine Dynamik, die in keine Schablone mehr passt. Sie ist radikal, kraftvoll und fordernd. Die Logik der digital vernetzten Welt erfasst das Auto mit voller Wucht – und damit die gesamte Mobilität. Bereits heute erwirtschaften wir mehr als 14 Milliarden Euro (über 35 Prozent) unseres Umsatzes mit Technologien zur Digitalisierung. Dieser Anteil wird in den nächsten Jahren weiter wachsen.

All diese Herausforderungen begreifen wir als großartige Möglichkeiten und nehmen sie voller Zuversicht an. Denn seit 144 Jahren hat sich Ihre Continental als wendig und schnell anpassungsfähig erwiesen.

Wir freuen uns darauf, weiter gemeinsam mit Ihnen unseren Erfolgsweg fortzusetzen.

Ihr
Elmar Degenhart

Dr. Elmar Degenhart
Vorsitzender des Vorstands

Mitglieder des Vorstands



Dr. Ralf Cramer

geb. 1966 in Ludwigshafen,
Rheinland-Pfalz;
Continental China;
bestellt bis
August 2017

José A. Avila

geb. 1955 in Bogotá,
Kolumbien;
Division Powertrain;
bestellt bis
Dezember 2019

Nikolai Setzer

geb. 1971 in Groß-Gerau,
Hessen;
Division Reifen,
Einkauf Konzern;
bestellt bis
August 2017

Helmut Matschi

geb. 1963 in Viechtach,
Bayern;
Division Interior;
bestellt bis
August 2017

Hans-Jürgen Duensing

geb. 1958 in Hannover,
Niedersachsen;
Division ContiTech;
bestellt bis
April 2018



Wolfgang Schäfer

geb. 1959 in Hagen,
Nordrhein-Westfalen;
Finanzen, Controlling,
Compliance,
Recht und IT;
bestellt bis
Dezember 2019

Dr. Ariane Reinhart

geb. 1969 in Hamburg;
Personal, Arbeitsdirektorin,
Nachhaltigkeit;
bestellt bis
September 2017

Dr. Elmar Degenhart

geb. 1959 in Dossenheim,
Baden-Württemberg;
Vorsitzender des Vorstands,
Unternehmenskommunikation,
Qualität und Umwelt Konzern,
Continental Business System,
Zentralfunktionen Automotive;
bestellt bis August 2019

Frank Jourdan

geb. 1960 in Groß-Gerau,
Hessen;
Division Chassis & Safety;
bestellt bis September 2021

Continental-Aktie und -Anleihen

Weiterhin erfreuliche Kursentwicklung der Continental-Aktie dank kräftigem Umsatzzuwachs und nochmals verbessertem Ergebnis.

Hausse, Konsolidierung, Korrektur, Erholung

Am 22. Januar 2015 leitete die Bekanntgabe des Anleiheankaufprogramms der Europäischen Zentralbank (EZB), das mit monatlich rund 60 Mrd € deutlich höher als erwartet ausfiel, eine Hausse an den Aktienmärkten der Eurozone ein. Positiv wirkten zudem die Bekanntgabe guter Unternehmenszahlen für das Jahr 2014 und steigende Erwartungen der Investoren an die Entwicklung der Unternehmensgewinne im Geschäftsjahr 2015. Gründe hierfür waren verbesserte Exportchancen aufgrund des gegenüber dem US-Dollar gefallen Eurokurses sowie gesunkene Preise für Rohöl und andere Rohstoffe. Auch die Ankündigung der US-amerikanischen Notenbank (Fed), hinsichtlich der für das Jahr 2015 ange deuteten Zinserhöhung „nicht ungeduldig“ handeln zu wollen, wurde von den Märkten positiv aufgenommen. Vor diesem Hintergrund eilte der DAX im ersten Quartal 2015 von Rekord zu Rekord und überwand erstmals die Marke von 11.000 und 12.000 Punkten. Auch der EURO STOXX 50 stieg im ersten Quartal 2015 kräftig an und erreichte ein neues Siebenjahreshoch.

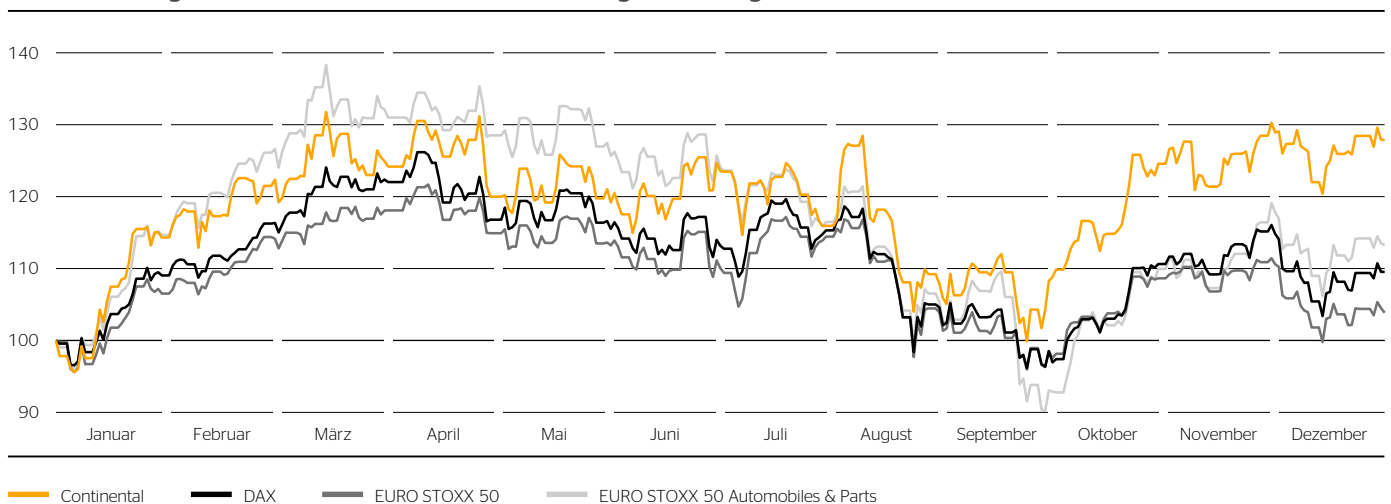
Ein neues Allzeithoch erreichte der DAX im Tagesverlauf des 10. April 2015 bei 12.390,75 Punkten. Es markierte den Höhepunkt und zugleich auch das Ende der Hausse. In den darauf folgenden Wochen und Monaten sorgte die wachsende Unsicherheit aufgrund der sich zuspitzenden Schuldenkrise Griechenlands vor allem an den europäischen Aktienmärkten für eine Konsolidierung der Kurse. Zudem beeinträchtigten Ende April schwächer als erwartet ausgefallene Konjunkturdaten aus den USA und China die Aktienmärkte. Die sich hinziehenden Verhandlungen Griechenlands mit seinen Gläubigern ließen den DAX im Juni wieder unter die Marke von 11.000 Punkten sinken.

Zu Beginn des dritten Quartals 2015 belasteten zunächst der Ausgang des griechischen Referendums über das mit den Gläubigern ausgehandelte Sparpaket und die damit einhergehende Ungewissheit über den Verbleib Griechenlands in der Eurozone die Börsen weltweit. Außerdem verunsicherte der deutliche Einbruch des chinesischen Aktienmarkts die Investoren. Erst Stützungsmaßnahmen der chinesischen Regierung und die Einigung Griechenlands mit seinen Gläubigern führten Mitte Juli zu einer Kurserholung. Mitte August überraschte die von der People's Bank of China initiierte Abwertung des Renminbi die Anleger und rief neue Sorgen über die Verfassung der chinesischen Wirtschaft hervor. Die im Juni 2015 begonnene Korrektur an den chinesischen Börsen setzte sich daraufhin mit weiteren Kursverlusten von über 20 % fort. Auch an den Börsen in Japan, Europa und den USA fielen die jeweiligen Leitindizes um bis zu 20 %. Ende August stabilisierten sich die Aktienmärkte, bevor ab dem 21. September 2015 die VW-Abgasaffäre die Aktienindizes vor allem in Europa belastete. Berichte über schwächere Wirtschaftsdaten aus China bewirkten Ende September 2015 neue Jahrestiefstände an den Börsen.

Die Ankündigung weiterer Maßnahmen der chinesischen Regierung zur Unterstützung der Wirtschaft führte zu Beginn des vierten Quartals zu einer Gegenbewegung. Ein Teil des Maßnahmenpakets der chinesischen Regierung beinhaltete die Halbierung der Verkaufssteuer für den Kauf von Pkw mit weniger als 1,6 l Hubraum im Zeitraum vom 1. Oktober 2015 bis Ende 2016, wovon insbesondere die Autowerte profitierten. Die Kurserholung setzte sich bis Anfang Dezember fort, unterstützt von guten Unternehmensergebnissen und steigenden Erwartungen der Investoren an eine weitere Lockerung der EZB-Geldpolitik.

Kursentwicklung der Continental-Aktie im Jahr 2015 im Vergleich zu ausgewählten Indizes

indexiert auf den 1. Januar 2015



Der tatsächliche Umfang der zusätzlichen EZB-Maßnahmen enttäuschte jedoch am 3. Dezember 2015 die Investoren und löste einen Kursrückgang aus. In den folgenden Tagen belasteten erneut schwache Daten aus China die Märkte. Die am 16. Dezember 2015 seitens der Fed verkündete Zinswende war hingegen von vielen Marktteilnehmern erwartet worden. Die moderate Leitzinsanhebung und die weiteren für 2016 signalisierten Zinsschritte wurden vielmehr als Beleg für die Stärke der US-Wirtschaft und als offizielle Beendigung der weltweiten Finanzkrise für die USA gewertet.

Der DAX zog in der zweiten Dezemberhälfte wieder an und beendete das Jahr 2015 mit einem Plus von 9,6% bei 10.743,01 Punkten, der EURO STOXX 50 schloss das Jahr mit +3,8% bei 3.267,52 Punkten.

Erneute Outperformance der Continental-Aktie

Die Continental-Aktie profitierte Mitte Januar 2015 von der Bekanntgabe vorläufiger Zahlen für das Geschäftsjahr 2014 und stieg im weiteren Verlauf des Monats erstmals über die Marke von 200 €. Über den Erwartungen liegende Pkw-Zulassungsdaten für Westeuropa in den Monaten Januar und Februar verstärkten bis Mitte März 2015 die positive Grundstimmung für den europäischen Automobilsektor. Auch die Continental-Aktie legte weiter zu und überstieg Mitte Februar zum ersten Mal die Marke von 220 €.

Die Veröffentlichung der vorläufigen Geschäftszahlen 2014 auf der Jahrespressekonferenz am 5. März 2015 und die Anhebung des Ausblicks für das Geschäftsjahr 2015 leiteten einen weiteren Kursanstieg der Continental-Aktie ein. Im Tagesverlauf des 16. März erreichte sie ein neues Allzeithoch von 234,25 €. Ende des ersten Quartals 2015 notierte die Continental-Aktie bei 220,30 €. Gegenüber dem Jahresbeginn erzielte sie damit ein Plus von 25,5%.

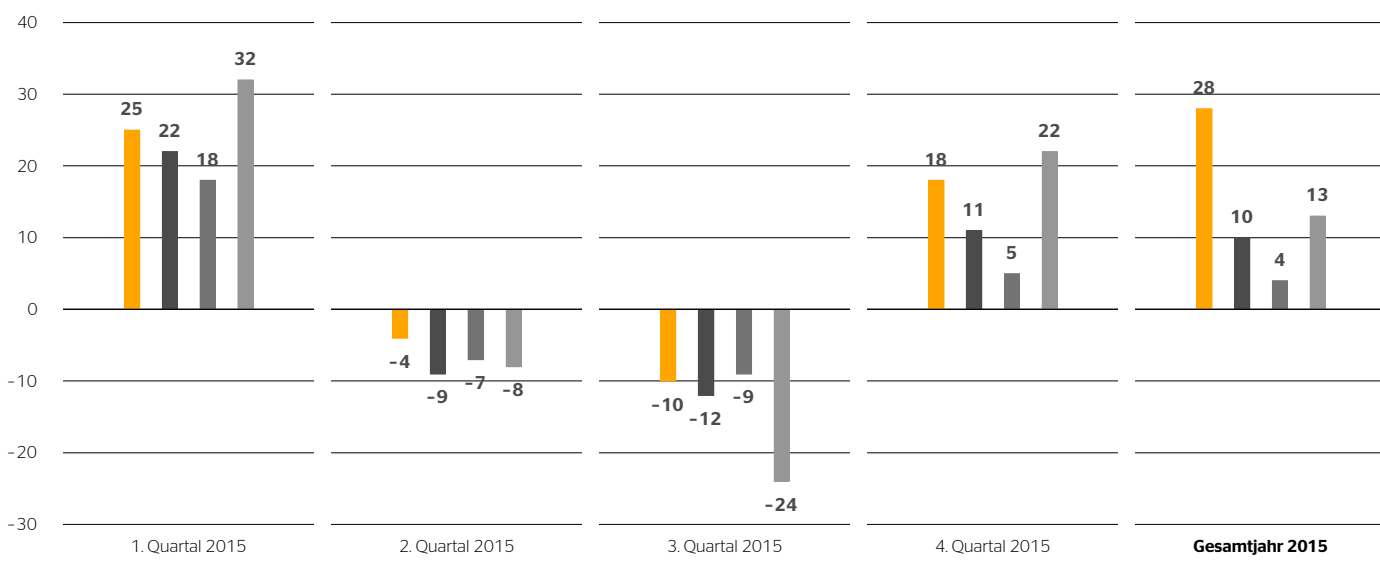
Anfang April 2015 führten zunächst positive Pkw-Zulassungsdaten für Westeuropa für den Monat März zu steigenden Kursen der Automobilwerte, bevor Ende April die allgemeine Marktkonsolidierung den Autosektor erfasste. Sich abschwächende Zuwachsraten der Pkw-Neuzulassungen in China dämpften im Verlauf des zweiten Quartals zusätzlich die Stimmung. Positiv wirkten dagegen bessere Pkw-Zulassungsdaten als erwartet aus Westeuropa und den USA für die Monate April und Mai. Die Continental-Aktie verlor in einem schwachen Umfeld bis Anfang Mai über 20 €, bevor am 7. Mai 2015 die Veröffentlichung der Geschäftszahlen der Continental AG für das erste Quartal 2015 den Aktienkurs bei 210 € stabilisierte.

Im weiteren Quartalsverlauf notierte die Continental-Aktie vor dem Hintergrund der griechischen Schuldenkrise in einer Bandbreite von 202 € bis 221 € und beendete das zweite Quartal 2015 bei 212,25 €. Für das erste Halbjahr 2015 ergab sich für die Continental-Aktie damit ein Kursanstieg von 20,9% gegenüber ihrem Jahresschlusskurs 2014.

Im dritten Quartal bewegte sich die Continental-Aktie analog zum Gesamtmarkt, bis Anfang August die Veröffentlichung besserer Geschäftszahlen als erwartet für das zweite Quartal 2015 den Aktienkurs wieder über die Marke von 220 € steigen ließ. Ab Mitte August fiel die Continental-Aktie im Zuge der allgemeinen Marktkorrektur bis zur Marke von 180 € und stabilisierte sich anschließend zwischen 190 € und 200 €. Die VW-Abgasaffäre erschütterte ab dem 21. September 2015 die Aktienkurse der europäischen Automobilwerte. Auch die Continental-Aktie gab bis auf Werte unter 180 € nach. Ende September bewirkten positive Analysteneinstufungen eine Kurserholung der Continental-Aktie. Sie notierte am Ende des dritten Quartals bei 190,10 € und lag damit noch 8,3% über ihrem Schlusskurs des Jahres 2014.

Kursentwicklung nach Quartalen im Jahr 2015

in %



Continental DAX EURO STOXX 50 EURO STOXX Automobiles & Parts

Wertentwicklung im Mehrjahresvergleich

Anlagezeitraum von 10.000 €	Continental ¹	DAX	EURO STOXX	
			EURO STOXX 50 ¹	Automobiles & Parts ¹
1 Jahr (01.01.2015 - 31.12.2015)	12.988 €	10.956 €	10.720 €	11.584 €
Rendite in % p. a.	29,9	9,6	7,2	15,8
3 Jahre (01.01.2013 - 31.12.2015)	27.033 €	14.113 €	13.750 €	17.459 €
Rendite in % p. a.	39,3	12,2	11,2	20,4
5 Jahre (01.01.2011 - 31.12.2015)	40.857 €	15.538 €	14.228 €	18.899 €
Rendite in % p. a.	32,5	9,2	7,3	13,6
10 Jahre (01.01.2006 - 31.12.2015)	35.216 €	19.864 €	13.498 €	30.781 €
Rendite in % p. a.	13,4	7,1	3,0	11,9

¹ Inklusive reinvestierter Dividenden.

Im Zuge der Kurserholung an den Aktienmärkten gewann die Continental-Aktie im Verlauf des vierten Quartals 2015 wieder an Wert, unterstützt von der Veröffentlichung der Quartalszahlen für das dritte Quartal 2015. Anfang Dezember notierte sie um 230 €, bevor sie im Zuge des allgemeinen Marktrückgangs nach Veröffentlichung der EZB-Maßnahmen Mitte Dezember auf 210 € sank. In der zweiten Dezemberhälfte erholte sich die Continental-Aktie wieder. Das Jahr 2015 schloss sie bei einem Kurs von 224,55 € (Vj. 175,55 €).

Mit 49,00 € Kurszuwachs errechnet sich für das Jahr 2015 ein Kursanstieg von 27,9%. Damit übertraf die Continental-Aktie das vierte Jahr in Folge den Performance-Index DAX (9,6%) sowie die Kursindizes EURO STOXX 50 (3,8%) und EURO STOXX Automobiles & Parts (13,3%). Im Jahresranking der 30 DAX-Werte, gemessen an der Kursperformance, belegte die Continental-Aktie Platz 6 (Vj. Platz 7).

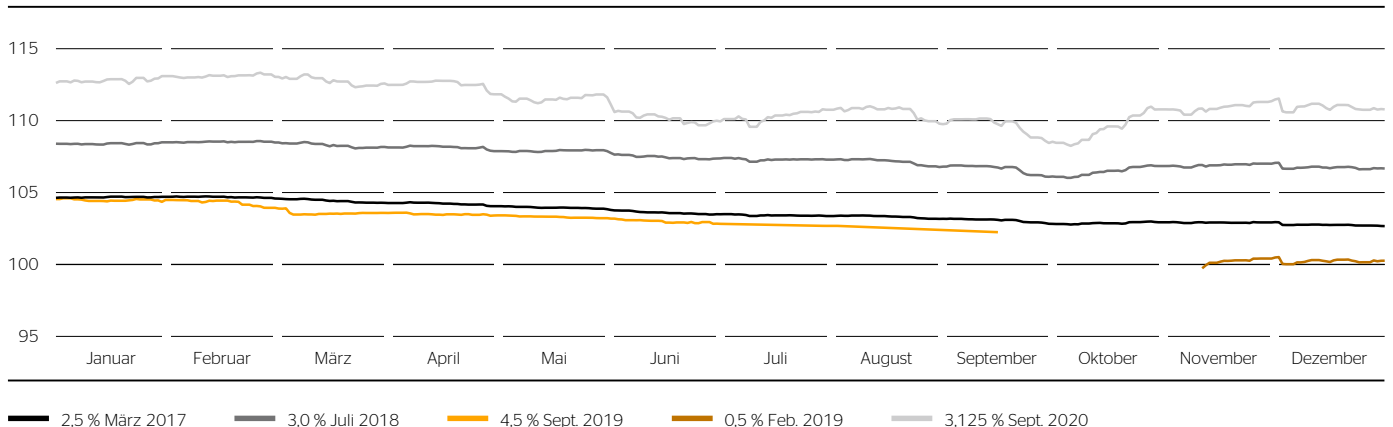
Outperformance auch im Mehrjahresvergleich

Unter Berücksichtigung einer sofortigen Reinvestition der Dividendausschüttung von 3,25 € - analog zum Performance-Index DAX - errechnet sich für die Continental-Aktie eine Gesamtrendite von 29,9% für das Berichtsjahr. Dies entspricht erneut einer deut-

lich besseren Wertentwicklung im Vergleich zum DAX, EURO STOXX 50 und EURO STOXX Automobiles & Parts (jeweils inklusive reinvestierter Dividenden). Die gute operative Entwicklung von Continental in den vergangenen Jahren zeigt sich auch im Vergleich der Wertentwicklung unserer Aktie über längere Zeiträume:

- › Ein Mitteleinsatz in Höhe von 10.000 € in die Continental-Aktie Anfang 2013 hätte in den letzten drei Jahren eine Rendite von 39,3% pro Jahr oder einen Wertzuwachs von 170% auf 27.033 € erzielt. In den letzten fünf Jahren hätte das gleiche Investment einen Wertzuwachs von 309% auf 40.857 € (32,5% p. a.) erbracht. In beiden Fällen wären erheblich höhere Renditen als mit einem Investment in die Referenzindizes erreicht worden.
- › In den hohen Renditen der letzten drei und fünf Jahre spiegeln sich noch der Kurseinbruch am Aktienmarkt im Jahr 2008 und die allmähliche Kurserholung im Jahr 2009 wider. Aber auch im Vergleich der Wertentwicklung über die letzten zehn Jahre errechnet sich ein deutlicher Wertzuwachs von 252% auf 35.216 € für ein Investment von 10.000 € in die Continental-Aktie. Mit einer Rendite von 13,4% pro Jahr wurden hier ebenfalls alle Referenzindizes übertroffen.

Kursentwicklungen der Continental-Anleihen im Jahr 2015



— 2,5 % März 2017 — 3,0 % Juli 2018 — 4,5 % Sept. 2019 — 0,5 % Feb. 2019 — 3,125 % Sept. 2020

Ausstehende Anleihen zum 31. Dezember 2015

WKN / ISIN	Kupon	Laufzeit	Volumen in Mio	Emissionskurs	Kurs am 31.12.2015	Kurs am 31.12.2014
A1VC6B / XS0972719412	2,500 %	20. März 2017	€ 750,0	99,595 %	102,679 %	104,636 %
A1X24V / XS0953199634	3,000 %	16. Juli 2018	€ 750,0	98,950 %	106,682 %	108,316 %
A1Z7C3 / DE000A1Z7C39	0,500 %	19. Februar 2019	€ 500,0	99,739 %	100,276 %	-
A1X3B7 / XS0969344083	3,125 %	9. September 2020	€ 750,0	99,228 %	110,798 %	112,628 %

2013er Euro-Anleihen mit rückläufiger Kursentwicklung

Nach den kräftigen Kurssteigerungen des letzten Jahres verharrten die drei im Jahr 2013 emittierten Continental-Euro-Anleihen im Verlauf des ersten Quartals 2015 auf einem niedrigen Rendite-niveau und zeigten nur geringe Kursbewegungen. In Erwartung der Zinswende in den USA vollzog sich ab Mitte April 2015 an den Anleihemärkten in Europa und den USA ein deutlicher Zinsanstieg, der zuerst die Staatsanleihen und dann die Unternehmensanleihen erfasste. Auch die 2013er Continental-Euro-Anleihen verzeichneten entsprechende Kursverluste. Im dritten Quartal 2015 stabilisierten sich die Anleihemärkte, bevor Sorgen um die wirtschaftliche Entwicklung Chinas und die von vielen Investoren für September erwartete Zinswende in den USA wieder zu leicht sinkenden Kursen führten. Die Aufschiebung der Zinswende seitens der Fed stützte Mitte September die Anleihemärkte in den USA.

Dagegen belastete Ende September die VW-Abgasaffäre vor allem die Anleihen des europäischen Automobilsektors. Auch die 2013er Continental-Euro-Anleihen gaben nach, stabilisierten sich aber im weiteren Verlauf des vierten Quartals 2015. Hierzu trugen vor allem die wachsenden Erwartungen der Investoren in Bezug auf weitere geldpolitische Maßnahmen der EZB bei. Deren Verkündung belastete Anfang Dezember die Anleihemärkte in Europa, da der Umfang geringer als von vielen Investoren erwartet ausfiel.

Vorzeitige Rückzahlung der US-Dollar-Anleihe

Der Kurs der US-Dollar-Anleihe sank bis Anfang Juli 2015 auf unter 103 %, da Marktteilnehmer zunehmend mit einer vorzeitigen Rückzahlung der Anleihe rechneten. Am 6. Juli 2015 gab Continental die vorzeitige Rückzahlung der Anleihe über 950,0 Mio US-Dollar zu 102,25 % bekannt. Die Rückzahlung erfolgte am 15. September 2015, vier Jahre vor ihrer Fälligkeit im September 2019.

Erfolgreiche Platzierung einer neuen Euro-Anleihe

Unter dem Rahmen-Emissionsprogramm wurde am 12. November 2015 eine Euro-Anleihe der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, mit einem Nominalvolumen von 500,0 Mio € erfolgreich bei Investoren im In- und Ausland platziert. Der Ausgabekurs belief sich auf 99,739 %. Die neue Anleihe hat eine Laufzeit von drei Jahren und drei Monaten und wird jährlich mit 0,5 % fest verzinst. Sie wurde am 19. November 2015 in den geregelten Markt der Luxemburger Börse eingeführt.

Anstieg der Continental-CDS-Prämie

Nach Bekanntgabe des EZB-Anleiheankaufprogramms sanken zunächst die Prämien für die Versicherung von Kreditrisiken (Credit Default Swap, CDS) in Europa spürbar. Die Fünf-Jahres-CDS-Prämie für Continental fiel von Ende 2014 bis Ende Februar 2015 von 56,348 Basispunkten auf unter 40 Basispunkte. Nach Bekanntgabe

der stärker als erwartet gesunkenen Netto-Finanzschulden der Continental AG am 5. März 2015 reduzierte sich die Continental-CDS-Prämie erneut und markierte am 6. März ein Achtjahrestief bei 36,177 Basispunkten.

Ab Mitte April 2015 bewirkten der Zinsanstieg an den Anleihemärkten und die sich zuspitzende Schuldenkrise Griechenlands eine Erhöhung der Kreditrisikoprämien. Nach einer Konsolidierung im Juli führten das leicht steigende Zinsniveau aufgrund der Sorgen um China, die Entwicklung der Weltwirtschaft und die mögliche US-Zinswende zu weiter steigenden Kreditrisikoprämien.

Im September sank die Continental-CDS-Prämie wieder auf rund 70 Basispunkte, bevor die VW-Abgasaffäre die Kreditrisikoprämien der europäischen Automobilwerte deutlich ansteigen ließ. Sie verteuerte sich bis Anfang Oktober auf rund 100 Basispunkte, bevor sie im Verlauf des vierten Quartals wieder auf rund 60 Basispunkte sank.

Ende Dezember 2015 notierte die Fünf-Jahres-CDS-Prämie für Continental bei 63,400 Basispunkten nur geringfügig über ihrem Jahresendwert 2014 und verbesserte sich damit gegenüber ihrem Referenzindex Markit iTraxx Europe. Der Spread belief sich Ende Dezember 2015 auf -16,466 Basispunkte (31. Dezember 2014: -6,514 Basispunkte).

Continental-Kreditrating weiter verbessert

Am 20. Mai 2015 bestätigte Standard & Poor's das Kreditrating BBB für die Continental AG und hob zugleich den Ausblick von stabil auf positiv an. Moody's stufte am 30. Juni 2015 das Kreditrating der Continental AG auf Baa1 hoch, während Fitch sein Kreditrating im Berichtszeitraum unverändert beibehielt.

31.12.2015	Rating	Ausblick
Standard & Poor's ¹	BBB	positive
Fitch ²	BBB	positive
Moody's ³	Baa1	stable

31.12.2014	Rating	Ausblick
Standard & Poor's ¹	BBB	stable
Fitch ²	BBB	positive
Moody's ³	Baa3	stable

¹ Vertragsverhältnis seit 19. Mai 2000.

² Vertragsverhältnis seit 7. November 2013.

³ Kein Vertragsverhältnis seit 1. Februar 2014.

Konzernergebnis je Aktie erreicht neuen Höchstwert

Im Berichtsjahr erhöhte sich das den Anteilseignern zuzurechnende Konzernergebnis um 14,8 % auf einen neuen Höchstwert von 2,73 Mrd € nach 2,38 Mrd € im Vorjahr. Ursächlich hierfür war die anhaltend gute operative Entwicklung des Continental-Konzerns.

Das Ergebnis je Aktie, d. h. der Gewinnanteil, der je Anteilsschein auf die Aktionäre entfällt, ergibt sich aus der Division des den Anteilseignern der Continental AG zuzurechnenden Konzernergebnisses durch die Anzahl der durchschnittlich ausstehenden Aktien. Es stieg analog um 14,8 % auf 13,64 € (Vj. 11,88 €) - ebenfalls ein neuer Höchstwert.

Dividendenvorschlag von 3,75 € je Aktie

Vorstand und Aufsichtsrat haben beschlossen, der am 29. April 2016 in Hannover stattfindenden Hauptversammlung eine Erhöhung der Dividendenausschüttung für das abgelaufene Geschäftsjahr um 15,4 % auf 3,75 € je Aktie vorzuschlagen. Das entspricht 750,0 Mio € oder einer Ausschüttungsquote von 27,5 % des den Anteilseignern zuzurechnenden Konzernergebnisses. Für das Jahr 2015 errechnet sich auf Basis des Dividendenvorschlags und des nochmals deutlich erhöhten Jahresdurchschnittskurses der Continental-Aktie eine Dividendenrendite von 1,8 %.

Für das Geschäftsjahr 2014 wurde eine Dividende in Höhe von 3,25 € je Aktie gezahlt. Insgesamt belief sich die Ausschüttung auf 650,0 Mio €. Die Ausschüttungsquote lag bei 27,4 %, die Dividendenrendite bei 2,0 %.

Streubesitz (Free Float) stabil bei 54,0 %

Der Streubesitz nach der Definition der Deutsche Börse AG lag zum Jahresende 2015 wie im Vorjahr bei 54,0 %. Die letzte Änderung erfolgte am 17. September 2013, als unser Großaktionär, die Schaeffler Gruppe, Herzogenaurach, Deutschland, den Verkauf von 7,8 Mio Continental-Aktien bekanntgab und damit seinen Anteilsbesitz an der Continental AG von 49,9 % auf 46,0 % reduzierte.

Die Marktkapitalisierung der Continental AG belief sich Ende 2015 auf 44,9 Mrd € (Vj. 35,1 Mrd €). Gemäß Deutsche Börse AG ergab sich für die letzten 20 Handelstage des Jahres 2015 eine Marktkapitalisierung auf Basis des Streubesitzes von durchschnittlich 24,1 Mrd € (Vj. 18,5 Mrd €). Das für die Indexauswahl ebenfalls relevante Handelsvolumen in Euro summierte sich von Januar bis Dezember 2015 auf 27,7 Mrd € (Vj. 20,6 Mrd €).

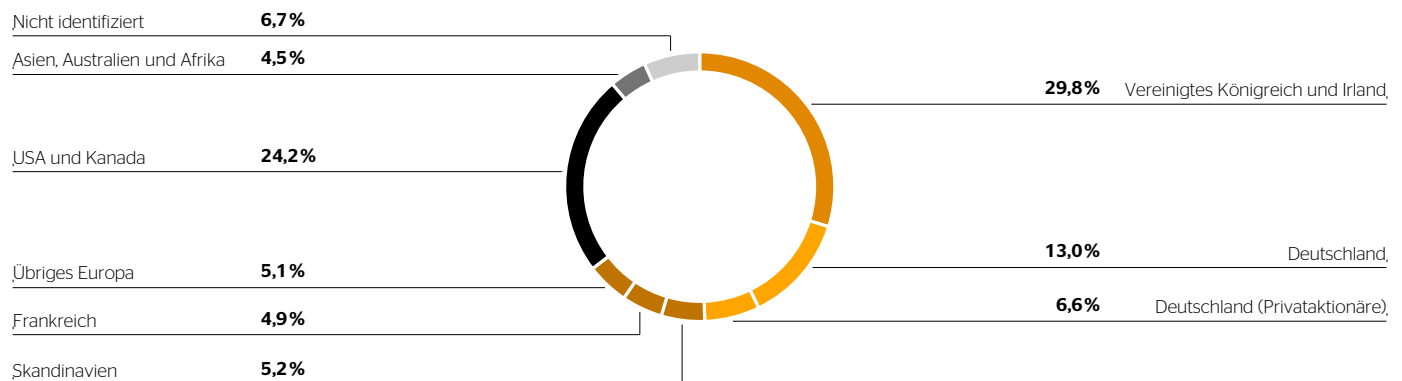
Zum Jahresende 2015 belegte die Continental-Aktie im Index-Ranking der Deutsche Börse AG bei der Free Float-Marktkapitalisierung Platz 13 (Vj. Platz 15) bzw. beim Börsenumsatz Platz 14 (Vj. Platz 17) unter den 30 DAX-Werten.

Streubesitzanteil in Kontinentaleuropa und Nordamerika deutlich erhöht

Zum Stichtag 31. Dezember 2015 ermittelten wir wieder durch eine sogenannte Shareholder Identification (SID) die Verteilung des Streubesitzes der Continental-Aktien. Von den 108,0 Mio Aktien im Streubesitz konnten 100,8 Mio Anteilsscheine, die in Form von Aktien oder in den USA auch als American Depositary Receipt (ADR) gehalten werden, institutionellen und privaten Investoren zugeordnet werden. Dabei entfielen 91,5 Mio Anteilsscheine auf rund 400 institutionelle Investoren in 27 Ländern. Privataktionäre in Deutschland, Europa und den USA hielten zum Jahresende 9,3 Mio Anteilsscheine. Die Identifizierungsquote lag bei 93,3 % des Streubesitzes (Vj. 84,7 %).

In Europa überstieg gemäß der SID der identifizierte Anteilsbesitz von Continental-Aktien mit 64,6 % das Niveau des Vorjahres (Vj. 58,6 %) deutlich. Institutionelle Anleger aus dem Vereinigten Königreich und Irland reduzierten ihren Anteilsbesitz von zuvor 32,2 % auf 29,8 %. Dafür stieg die identifizierte Position deutscher institutioneller Investoren im Berichtsjahr auf 13,0 % (Vj. 10,5 %). Auch der Aktienbesitz deutscher Privataktionäre fiel mit 6,6 % höher als im Vorjahr aus (Vj. 4,5 %). Frankreich, die skandinavischen und die übrigen europäischen Länder wiesen ebenso Ende 2015 einen höheren identifizierten Anteilsbesitz von zusammen 15,2 % aus (Vj. 11,4 %).

Geografische Verteilung des Streubesitzes 2015



Daten der Continental-Aktie

Aktienart	Stückaktie
Deutsche Börsenplätze (regulierter Markt)	Frankfurt (Prime Standard), Hamburg, Hannover, Stuttgart
Wertpapierkennnummer	543900
ISIN-Nummer	DE0005439004
Reuters-Ticker-Symbol	CONG
Bloomberg-Ticker-Symbol	CON
Indexzugehörigkeit (Auswahl)	DAX, Prime All Share, Prime Automobile, NISAX
Anzahl der ausgegebenen Aktien zum 31.12.2015	200.005.983 Stück
Free Float zum 31.12.2015	54,0 %

In den USA und Kanada stieg der identifizierte Anteilsbesitz im Berichtsjahr ebenfalls an. Zum Jahresende 2015 hielten institutionelle und private Investoren insgesamt 24,2 % (Vj. 20,7 %) des Streubesitzes in Form von Aktien oder ADR. Der identifizierte Anteilsbesitz in Asien und Australien sowie Afrika sank im Berichtsjahr auf 4,5 % (Vj. 5,4 %).

Unverändertes Grundkapital

Das Grundkapital der Continental AG beläuft sich zum Ende des Geschäftsjahres 2015 unverändert auf 512.015.316,48 €. Es ist in 200.005.983 nennwertlose Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital von 2,56 € pro Aktie eingeteilt. Alle Aktien sind gleichermaßen dividendenberechtigt.

Gemäß § 20 der Satzung der Continental AG gewährt jede Aktie eine Stimme auf der Hauptversammlung. Die aktuelle Satzung ist im Internet über www.continental-ir.com unter Corporate Governance verfügbar.

Kennzahlen der Continental-Aktie¹

in €	2015	2014
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	13,64	11,88
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen, verwässert	13,64	11,88
Free Cashflow	7,22	10,07
Dividende	3,75 ²	3,25
Ausschüttungsquote (%)	27,5 ²	27,4
Dividendenrendite (%)	1,8 ²	2,0
Eigenkapital (Buchwert) am 31.12.	63,93	53,36
Kurs-Gewinn-Verhältnis (KGV) im Jahresdurchschnitt ³	15,33	13,84
Jahresschlusskurs	224,55	175,55
Jahresdurchschnittskurs	209,05	164,47
Jahreshöchstkurs	234,25	183,25
Jahrestiefstkurs	166,60	136,85
Durchschnittliches XETRA-Handelsvolumen pro Handelstag (in Stück)	525.734	499.311
Anzahl der ausgegebenen Aktien, durchschnittlich (Mio Stück)	200,0	200,0
Anzahl der ausgegebenen Aktien am 31.12. (Mio Stück)	200,0	200,0

¹ Alle Börsenkurse sind Notierungen der Continental-Aktie im XETRA-System der Deutsche Börse AG.

² Vorbehaltlich der Zustimmung der Hauptversammlung am 29. April 2016.

³ Den Anteilseignern zuzurechnendes Konzernergebnis pro Aktie zum Jahresdurchschnittskurs.

Daten des American Depositary Receipt (ADR)

Verhältnis	1 Aktie : 5 ADR
SEDOL-Nummer	2219677
ISIN-Nummer	US2107712000
Reuters-Ticker-Symbol	CTTAY.PK
Bloomberg-Ticker-Symbol	CTTAY
ADR Level	Level 1
Handel	OTC
Sponsor	Deutsche Bank Trust Company Americas
Anzahl der ausgegebenen ADR zum 31.12.2015	6.456.215 Stück (hinterlegt mit 1.291.243 Continental-Aktien)

Notierung der Continental-Aktie

Die Continental-Aktie ist unverändert an den deutschen Börsen in Frankfurt, Hamburg, Hannover und Stuttgart im regulierten Markt notiert.

Außerdem wird die Continental-Aktie in den USA in Form eines Sponsored ADR-Programms am OTC-Markt (Over The Counter) gehandelt. Eine Zulassung an einer US-amerikanischen Börse besteht nicht. Seit dem Split der ausstehenden ADR am 23. Dezember 2013 im Verhältnis 1:5 entsprechen fünf Continental-ADR einer Continental-Aktie.

Weitere Informationen zur Continental-Aktie, zu den Continental-Anleihen, zum Kreditrating oder zu unserer Investor Relations App sind im Internet unter www.continental-ir.com abrufbar.

Corporate Governance >

Bericht des Aufsichtsrats

Liebe Aktionärinnen und Aktionäre,

die Continental AG und der Continental-Konzern haben trotz eines schwierigen Umfelds ein weiteres erfolgreiches Geschäftsjahr 2015 hinter sich. Der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse haben den Vorstand im Berichtsjahr bei der Leitung des Unternehmens eng begleitet, sorgfältig überwacht und ihm beratend zur Seite gestanden sowie die ihnen nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben umfassend wahrgenommen. Der Aufsichtsrat hat sich von der Recht- und Zweckmäßigkeit der Geschäftsführung überzeugt. In alle Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen war der Aufsichtsrat, wie nachfolgend näher erläutert, rechtzeitig und unmittelbar eingebunden.

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend in schriftlicher oder mündlicher Form über alle für das Unternehmen relevanten Angelegenheiten, namentlich die Planung, die Unternehmensstrategie sowie über wichtige Geschäftsvorfälle der Gesellschaft und des Konzerns und die damit verbundenen Chancen und Risiken sowie Compliance-Themen, informiert. Der Aufsichtsrat wurde fortlaufend und detailliert über die Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung des Konzerns und der einzelnen Divisionen sowie über die Finanzlage des Unternehmens unterrichtet. Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen hat der Vorstand ausführlich erläutert und deren Gründe sowie die eingeleiteten Maßnahmen mit dem Aufsichtsrat und seinen Ausschüssen diskutiert. Daneben haben sich der Aufsichtsrat, sein Präsidium und der Prüfungsausschuss in ihren Sitzungen und gesonderten Besprechungen intensiv mit sonstigen wesentlichen Angelegenheiten des Unternehmens befasst. Die Mitglieder des Aufsichtsrats standen dem Vorstand auch außerhalb der Sitzungen beratend zur Verfügung. Insbesondere der Aufsichtsratsvorsitzende war in regelmäßigem Kontakt zum Vorstand sowie zum Vorstandsvorsitzenden und hat sich mit ihnen über aktuelle Fragen und Entwicklungen des Unternehmens ausgetauscht.

Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat kam 2015 zu vier ordentlichen Sitzungen, der Strategiesitzung und einer Telefonkonferenz zusammen. Zwei Mitglieder fehlten entschuldigt bei der September-Sitzung des Aufsichtsrats, ein Mitglied auch bei der Strategiesitzung. Alle anderen Mitglieder des Aufsichtsrats haben an allen Sitzungen teilgenommen. Das Präsidium hat im Berichtsjahr vier Sitzungen abgehalten. Kein Mitglied fehlte. Auch der Prüfungsausschuss tagte 2015 viermal. Zwei Ausschussmitglieder konnten bei je einer Sitzung nicht anwesend sein. Kein Mitglied des Aufsichtsrats hat nur an der Hälfte der Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse, denen es angehört, oder weniger teilgenommen. Der Nominierungsausschuss und der Vermittlungsausschuss nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz mussten nicht zusammenkommen. Weitere Ausschüsse bestehen nicht. Alle Ausschüsse berichten regelmäßig an das Plenum. Im Corporate Governance-Bericht (Seite 17 ff.) sind ihre Aufgaben ausführlicher beschrieben und ihre Mitglieder aufgeführt.

Wesentliche Themen in Aufsichtsrat und Präsidium

Wiederkehrende Schwerpunkte der Beratungen des Aufsichtsrats sind die strategische Entwicklung und Ausrichtung des Unternehmens. Insbesondere in der Strategiesitzung haben Vorstand und Aufsichtsrat die strategischen Ziele und die strategische Planung des Konzerns und der Divisionen erneut ausgiebig diskutiert. Im Rahmen der regelmäßigen Berichterstattung des Vorstands über die laufende Geschäftsentwicklung waren wie immer die Situation auf den Absatzmärkten, die Preise für Natur- und Synthesekautschuke und andere Rohstoffe sowie die Entwicklung des Aktienkurses häufiger Gegenstand der Beratungen.

Wesentliche Themen der Strategiesitzung waren die Auswirkungen der Digitalisierung auf das Unternehmen, die Chancen, aber auch die Herausforderungen an Produkte und Geschäftsmodelle, die sich daraus ergeben. Mit dem Erwerb von Elektrobot Automotive hat die Continental einen weiteren wichtigen Schritt auf diesem Gebiet gemacht und ihre System- und Softwarekompetenz erheblich ausgebaut. Nach intensiven Beratungen im Plenum und Präsidium hat der Aufsichtsrat dieser Transaktion in einer Telefonkonferenz im Mai 2015 zugestimmt.

Darüber hinaus wurden weitere geschäftsleitende Maßnahmen des Vorstands behandelt, die nach Satzung der Gesellschaft und Geschäftsordnung des Aufsichtsrats der Zustimmung des Aufsichtsrats bzw. seines Präsidialausschusses bedürfen: Nach sorgfältiger Prüfung wurden der Erwerb wesentlicher Geschäftsaktivitäten von ASC, USA, für die Division Chassis & Safety und die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens für die Produktion von Bremsprodukten in China genehmigt. Das Präsidium hat außerdem der Errichtung einer neuen Hauptverwaltung in Hannover zugestimmt. In seiner Sitzung am 10. Dezember 2015 befasste sich der Aufsichtsrat mit der Jahresplanung 2016 sowie der Langfristplanung und genehmigte die Planung und die Investitionspläne für das Geschäftsjahr 2016.

Wesentliche Themen im Prüfungsausschuss

Dem Prüfungsausschuss hat der Vorstand ebenfalls fortlaufend und detailliert über die Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung des Konzerns und der einzelnen Divisionen sowie über die Finanzlage des Unternehmens berichtet. Der Prüfungsausschuss lässt sich auch regelmäßig über die Entwicklung wesentlicher Akquisitions- und Investitionsprojekte informieren. 2015 betraf das z. B. den Erwerb von Veyance Technologies, der Anfang 2015 vollzogen werden konnte.

Vor Veröffentlichung der Halbjahres- und Quartalsfinanzberichte hat der Prüfungsausschuss diese und insbesondere die Ergebniszahlen des jeweiligen Berichtszeitraums sowie den Ausblick auf das Gesamtjahr eingehend erörtert und kritisch hinterfragt. Den Zwischenabschluss zum 30. Juni 2015 hat die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hannover (KPMG), im Auftrag des Prüfungsausschusses einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Den Auf-



trag für die Prüfung des Jahresabschlusses 2015 und des Konzernabschlusses 2015 hat der Prüfungsausschuss ebenfalls dem von der Hauptversammlung bestellten Abschlussprüfer, KPMG, erteilt. Der Prüfungsausschuss hat sich auch mit der Beurteilung der Qualität der Abschlussprüfung befasst. Er nahm das Resultat der ohne mandatsbezogene Beanstandungen abgeschlossenen anlassunabhängigen Sonderuntersuchung der Abschlussprüfung durch die Abschlussprüferaufsichtskommission (APAK) zur Kenntnis. Im Vorgriff auf die ab Mitte 2016 anzuwendende EU-Abschlussprüferverordnung hat der Prüfungsausschuss außerdem einen Genehmigungsrahmen für die Beauftragung des Abschlussprüfers mit Nichtprüfungsleistungen festgelegt. Ausgiebig hat er sich über neue Entwicklungen der Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der Rechnungslegung informiert.

Der Prüfungsausschuss ist eng in das Compliance- und Risikomanagement eingebunden. Der Vorstand hat ihn regelmäßig über die Arbeit der Compliance-Abteilung und der Konzernrevision sowie über bedeutende Vorfälle informiert. Dazu gehören insbesondere die im Risiko- und Chancenbericht und im Anhang zum Konzernabschluss näher erläuterten Angelegenheiten. Die Leiterin der Compliance-Abteilung und die Leiterin der Konzernrevision standen dem Prüfungsausschuss und seinem Vorsitzenden in Abstimmung mit dem Vorstand auch unmittelbar für Auskünfte zur Verfügung. Außerdem hat sich der Prüfungsausschuss über den Fortgang der von der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft durchgeführten Prüfung der Wirksamkeit des Compliance-Managementsystems nach Prüfungsstandard PS 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer e. V. (IDW) berichten lassen. Im Prüfungsausschuss wurden zudem die sonstigen wesentlichen Risiken, die im Risikomanagementsystem erfasst sind, und die dazu vom Vorstand beschlossenen Maßnahmen vorgestellt. Auch die Konzernsicherheit, d. h. der weltweite Schutz von Menschen, Liegenschaften und sonstigen Sachwerten und Informationen des Unternehmens, war Thema in einer Sitzung. Der Prüfungsausschuss hat sich von der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems überzeugt.

Corporate Governance

In seiner Dezember-Sitzung 2015 hat sich der Aufsichtsrat mit den im Mai 2015 vorgenommenen Änderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex befasst und Anpassungen der Ziele für seine Zusammensetzung, die im Corporate Governance-Bericht im Einzelnen dargestellt sind, und der Corporate Governance-Grundsätze der Continental vorgenommen. Aufsichtsrat und Vorstand haben auf dieser Grundlage eine aktualisierte Erklärung nach § 161 AktG zu den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex verabschiedet.

Im Berichtsjahr sind keine Interessenkonflikte von Aufsichtsrats- oder Vorstandsmitgliedern aufgetreten. Dem Aufsichtsrat hat nach seiner Einschätzung im Berichtszeitraum auch jederzeit eine angemessene Zahl unabhängiger Mitglieder im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex angehört.

Weitere Informationen zur Corporate Governance enthält der Corporate Governance-Bericht (Seite 17 ff.).

Jahres- und Konzernabschluss

Der vom Vorstand nach den Vorschriften des HGB aufgestellte Jahresabschluss zum 31. Dezember 2015, der Konzernabschluss 2015 sowie der zusammengefasste Bericht zur Lage der Gesellschaft und des Konzerns wurden unter Einbeziehung der Buchführung, des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems und des Risikofrüherkennungssystems von KPMG geprüft. Zusätzlich hat KPMG den Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen nach § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht) geprüft. Der Konzernabschluss 2015 der Continental AG wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt. Der Abschlussprüfer erteilte uneingeschränkte Bestätigungsvermerke. Zum Risikofrüherkennungssystem hat der Abschlussprüfer festgestellt, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 AktG erforderlichen Maßnahmen getroffen hat und dass das Risikofrüherkennungssystem der Gesellschaft geeignet ist, Entwicklungen,

die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden, frühzeitig zu erkennen. Zum Abhängigkeitsbericht hat KPMG folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk nach § 313 Abs. 3 AktG erteilt:

„Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

- › die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
- › bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war oder Nachteile ausgeglichen worden sind,
- › bei den im Bericht aufgeführten Maßnahmen keine Umstände für eine wesentlich andere Beurteilung als die durch den Vorstand sprechen.“

Die Jahresabschlussunterlagen einschließlich des Abhängigkeitsberichts und die Prüfungsberichte wurden am 29. Februar 2016 im Prüfungsausschuss mit Vorstand und Abschlussprüfer erörtert. Außerdem wurden sie in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 18. März 2016 ausführlich behandelt. Die erforderlichen Unterlagen waren rechtzeitig vor diesen Sitzungen an alle Mitglieder des Prüfungsausschusses bzw. des Aufsichtsrats verteilt worden, so dass ausreichend Gelegenheit zu ihrer Prüfung bestand. Bei den Beratungen war der Abschlussprüfer anwesend. Er berichtete über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfungen und stand Prüfungsausschuss und Aufsichtsrat für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Auf der Basis seiner eigenen Prüfung des Jahresabschlusses, des Konzernabschlusses, des zusammengefassten Lageberichts der Continental AG und des Konzerns sowie des Abhängigkeitsberichts einschließlich der Schlusserklärung des Vorstands sowie auf der Basis des Berichts und der Empfehlung des Prüfungsausschusses hat sich der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer angeschlossen. Einwendungen waren nicht zu erheben. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss gebilligt. Der Jahresabschluss ist damit festgestellt. Darüber hinaus wird der Aufsichtsrat der Hauptversammlung am 29. April 2016 gemeinsam mit dem Vorstand vorschlagen, für das abgelaufene Geschäftsjahr eine Dividende in Höhe von 3,75 € pro Aktie auszuschütten.

Personelle Veränderungen in Aufsichtsrat und Vorstand

Im Aufsichtsrat gab es nur eine personelle Veränderung. Artur Otto, Vertreter der leitenden Angestellten im Aufsichtsrat, schied mit Ablauf der Hauptversammlung am 30. April 2015 wegen Eintritt in den wohlverdienten Ruhestand aus. Sein Nachfolger ist Stefan Scholz, Leiter des Bereichs Finance & Treasury. Der Aufsichtsrat dankt Artur Otto für seine engagierte und immer konstruktive Mitarbeit. Weitere Angaben zu den Mitgliedern des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, die im Berichtsjahr amtiert haben, sind auf Seite 215 f. zu finden.

Nach mehr als 40-jähriger Tätigkeit bei Continental endete am 30. April 2015 die Amtszeit von Heinz-Gerhard Wente als Mitglied des Vorstands für die Division ContiTech. Der Aufsichtsrat dankt Heinz-Gerhard Wente noch einmal für seinen außerordentlichen Beitrag zum Erfolg des Unternehmens. Zu seinem Nachfolger ab 1. Mai 2015 hat der Aufsichtsrat Hans-Jürgen Duensing, bis dahin Leiter des Geschäftsbereichs Conveyor Belt Group der Division ContiTech, bestellt. In seiner Dezember-Sitzung hat der Aufsichtsrat das Mandat von Frank Jourdan um weitere fünf Jahre bis September 2021 verlängert.

Die Continental AG unterliegt als börsennotierte Aktiengesellschaft, für die das Mitbestimmungsgesetz gilt, dem am 1. Mai 2015 in Kraft getretenen Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern in Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst, dem sogenannten „Gesetz zur Frauenquote“. In seiner September-Sitzung hat der Aufsichtsrat nach Maßgabe des Gesetzes fristgemäß ein Ziel für den Frauenanteil im Vorstand festgelegt, das bis zum 31. Dezember 2016 erreicht werden soll. Einzelheiten zu dieser Zielvorgabe und den weiteren Verpflichtungen, die sich aus dem Gesetz ergeben, sind in der Erklärung zur Unternehmensführung (Corporate Governance-Bericht) auf Seite 17 ff. erläutert.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Arbeitnehmervertretungen für ihre hervorragende Leistung, mit der sie den großen Erfolg des Unternehmens auch im vergangenen Jahr ermöglicht haben.

Hannover, 18. März 2016

Für den Aufsichtsrat
mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Reitzle
Vorsitzender

Corporate Governance-Bericht und Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB

Eine gute, verantwortungsvolle und auf nachhaltige Wertschaffung ausgerichtete Unternehmensführung ist Maßstab von Vorstand und Aufsichtsrat.

Eine gute, verantwortungsvolle und auf nachhaltige Wertschaffung ausgerichtete Unternehmensführung (Corporate Governance) ist Maßstab des Handelns von Vorstand und Aufsichtsrat der Continental AG und Grundlage des Erfolgs der Gesellschaft im Interesse aller ihrer Stakeholder. Im Folgenden berichten Aufsichtsrat und Vorstand gemäß unseren Corporate Governance-Grundsätzen, Ziffer 3.10 des Deutschen Corporate Governance Kodex, und gemäß § 289a HGB über die Corporate Governance bei Continental. Der Bericht wird durch den Vergütungsbericht der Continental AG ergänzt. Letzterer ist Teil des Lageberichts der Gesellschaft.

Die Corporate Governance-Grundsätze der Continental AG lehnen sich eng an den Deutschen Corporate Governance Kodex an. Zusammen mit den BASICS, in denen wir schon seit 1989 unsere Werte und Leitlinien festhalten, unseren Grundsätzen der gesellschaftlichen Verantwortung und unserem Verhaltenskodex sind sie Richtschnur für die Unternehmensleitung und -kontrolle bei Continental.

Organe der Gesellschaft

Vorstand, Aufsichtsrat und Hauptversammlung der Continental AG bilden nach Gesetz und Satzung die Organe der Gesellschaft. Als deutsche Aktiengesellschaft hat die Continental AG ein duales Führungssystem, das durch eine strikte personelle Trennung zwischen dem Vorstand als Leitungs- und dem Aufsichtsrat als Überwachungsorgan gekennzeichnet ist.

Der Vorstand und seine Arbeitsweise

Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung frei von Weisungen Dritter nach Maßgabe des Gesetzes, der Satzung, der Geschäftsordnung für den Vorstand sowie unter Berücksichtigung der Beschlüsse der Hauptversammlung. Unbeschadet des Grundsatzes der Gesamtverantwortung, wonach alle Mitglieder des Vorstands die Verantwortung für die Geschäftsführung gemeinsam tragen, führt jedes Mitglied des Vorstands das ihm übertragene Ressort in eigener Verantwortung. Der Vorstandsvorsitzende hat die Federführung in der Gesamtleitung und der Geschäftspolitik des Unternehmens. Er sorgt für die Koordination und Einheitlichkeit der Geschäftsführung im Vorstand und vertritt die Gesellschaft gegenüber der Öffentlichkeit. Der Vorstand besteht zurzeit aus neun Mitgliedern.

Der Vorstand hat eine Geschäftsordnung, die insbesondere die Geschäftsverteilung unter den Vorstandsmitgliedern, die wesentlichen Angelegenheiten des Unternehmens und der Konzerngesellschaften, die einer Entscheidung des Gesamtvorstands bedürfen, die Aufgaben des Vorstandsvorsitzenden sowie das Verfahren der Beschlussfassung durch den Vorstand regelt. Für bedeutende Maßnahmen der Geschäftsleitung legen die Satzung und die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats Zustimmungsvorbehalte des Aufsichtsrats fest.

Der Aufsichtsrat und seine Arbeitsweise

Der Aufsichtsrat bestellt den Vorstand und überwacht und berät ihn bei der Leitung der Gesellschaft. In Entscheidungen, die von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen sind, ist der Aufsichtsrat unmittelbar eingebunden. Bestimmte Angelegenheiten der Geschäftsleitung bedürfen nach Maßgabe von Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung des Aufsichtsrats seiner Zustimmung. Der Aufsichtsratsvorsitzende koordiniert die Arbeit im Aufsichtsrat und nimmt seine Belange nach außen wahr. Mit dem Vorstand, insbesondere mit dessen Vorsitzendem, steht er zwischen den Sitzungen in regelmäßigem Kontakt und berät mit ihm insbesondere Fragen der Strategie, der Geschäftsentwicklung, des Risikomanagements und der Compliance des Unternehmens.

Zusammensetzung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat setzt sich nach Maßgabe des Mitbestimmungsgesetzes und der Satzung der Gesellschaft aus 20 Mitgliedern zusammen. Grundsätzlich wird die eine Hälfte von den Aktionären in der Hauptversammlung gewählt, die andere von den Arbeitnehmern der Continental AG und der von ihr abhängigen deutschen Konzernunternehmen. Die Mitglieder des am 25. April 2014 neu konstituierten Aufsichtsrats sind bis zum Ende der ordentlichen Hauptversammlung 2019 gewählt.

Entsprechend Ziffer 5.4.1 des Deutschen Corporate Governance Kodex hat der Aufsichtsrat Ziele für seine Zusammensetzung benannt. Aufgrund des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst („Gesetz zur Frauenquote“) gilt für den Aufsichtsrat der Continental AG seit 1. Januar 2016 die Verpflichtung, dass der Aufsichtsrat der Continental AG zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammengesetzt sein muss. Daher konnte das bisherige Ziel für den Frauenanteil im Aufsichtsrat entfallen. Der Aufsichtsrat hat außerdem die 2015 neu im Deutschen Corporate Governance Kodex eingeführte Empfehlung übernommen, eine Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer festzulegen. Die so neu gefassten Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats lauten wie folgt:

- › Bei den Vorschlägen für die Wahl zum Aufsichtsrat schlägt der Aufsichtsrat in der Regel keinen Kandidaten vor, der zum Zeitpunkt der Wahl bereits drei volle Amtszeiten in dieser Funktion tätig ist.
- › Der Anteil an Mitgliedern des Aufsichtsrats mit internationaler Geschäftserfahrung oder sonstigem internationalen Bezug soll mindestens gleich bleiben. Aktuell erfüllen mindestens sieben Mitglieder dieses Kriterium.
- › Dem Aufsichtsrat soll eine angemessene Anzahl unabhängiger Mitglieder angehören. In der Annahme, dass Arbeitnehmervertreter grundsätzlich als unabhängig im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex anzusehen sind, sollen dem Aufsichtsrat

mindestens 15 unabhängige Mitglieder angehören. Jedenfalls aber sollen mindestens fünf Anteilseignervertreter unabhängig im Sinne des Kodex sein. Dieses Ziel wird ebenfalls erreicht.

- › Es soll ein angemessener Anteil an Mitgliedern des Aufsichtsrats mit Erfahrungen in den Branchen, in denen das Unternehmen tätig ist, erhalten bleiben. Weit mehr als die Hälfte der Aufsichtsratsmitglieder verfügt über solche Erfahrungen.

Eine Altersgrenze, wie in Ziffer 5.4.1 des Kodex empfohlen, hat der Aufsichtsrat nicht festgelegt. Er hält ein so pauschales Kriterium nicht für angemessen, um die Qualifikation eines Kandidaten für die Wahl zum Mitglied des Aufsichtsrats zu bewerten. Der Aufsichtsrat wird weiter regelmäßig über den Stand der Umsetzung der Ziele berichten.

Die Anteilseignervertreter und die Arbeitnehmervertreter sind gleichermaßen dem Unternehmensinteresse verpflichtet. Der Aufsichtsratsvorsitzende ist Vertreter der Anteilseigner. Er hat bei Stimmgleichheit ein entscheidendes Zweitstimmrecht.

Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben. Im Rahmen von Gesetz und Satzung enthält sie u. a. nähere Bestimmungen zu den Aufsichtsratssitzungen, zur Verschwiegenheitspflicht, zum Umgang mit Interessenkonflikten, zu den Berichtspflichten des Vorstands und einen Katalog der Rechtsgeschäfte, die der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen.

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat zurzeit vier Ausschüsse: den Präsidialausschuss, den Prüfungsausschuss, den Nominierungsausschuss und den nach § 27 Abs. 3 MitbestG zu bildenden Ausschuss (Vermittlungsausschuss).

Die Mitglieder des Vermittlungsausschusses bilden auch den Präsidialausschuss. Ihm gehören der Aufsichtsratsvorsitzende, Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Reitzle, sein Stellvertreter, Hartmut Meine, sowie Georg F. W. Schaeffler und Jörg Schönfelder an. Wesentliche Aufgaben des Präsidialausschusses sind die Vorbereitung der Bestellung von Vorstandsmitgliedern sowie Abschluss, Beendigung und Änderung von Anstellungsverträgen und sonstigen Vereinbarungen mit ihnen. Für die Festsetzung der Gesamtvergütung des Vorstands ist jedoch ausschließlich das Plenum des Aufsichtsrats zuständig. Eine weitere wichtige Aufgabe des Präsidialausschusses ist die Entscheidung über die Zustimmung zu bestimmten, in der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats festgelegten Rechtsgeschäften des Unternehmens. Diese Mitwirkungsrechte hat der Aufsichtsrat zum Teil auf den Präsidialausschuss mit der Maßgabe übertragen, dass jedes seiner Mitglieder im Einzelfall verlangen kann, eine Angelegenheit wieder dem Plenum zur Entscheidung vorzulegen.

Der Prüfungsausschuss kümmert sich im Wesentlichen um Rechnungslegung, Abschlussprüfung, Risikomanagement und Compliance. Er befasst sich insbesondere mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionsystems sowie der vorbereitenden Prüfung des Jahresabschlusses und des Konzernabschlusses und gibt dazu seine Emp-

fehlung an das Plenum des Aufsichtsrats zur Beschlussfassung nach § 171 AktG. Er berät außerdem über die Entwürfe der Zwischenberichte der Gesellschaft. Ferner ist er dafür zuständig, die erforderliche Unabhängigkeit des Abschlussprüfers sicherzustellen, und befasst sich mit den vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen. Der Ausschuss erteilt den Prüfungsauftrag, bestimmt gegebenenfalls Prüfungsschwerpunkte und vereinbart das Honorar. Zur Wahl des Abschlussprüfers durch die Hauptversammlung gibt er eine Empfehlung für den Vorschlag des Aufsichtsrats ab. Vorsitzender des Prüfungsausschusses ist seit 1. Oktober 2014 Prof. Dr. Rolf Nonnenmacher. Er ist unabhängig und verfügt als Wirtschaftsprüfer über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren. Weitere Mitglieder sind Peter Hausmann, Dirk Nordmann, Klaus Rosenfeld, Georg F. W. Schaeffler und Erwin Wörle. Ein ehemaliges Vorstandsmitglied und der Aufsichtsratsvorsitzende können nicht Vorsitzender des Prüfungsausschusses sein.

Der Nominierungsausschuss hat die Aufgabe, dem Aufsichtsrat geeignete Kandidaten für seine Wahlvorschläge an die Hauptversammlung zu empfehlen. Ihm gehören ausschließlich Anteilseignervertreter an, und zwar die beiden Anteilseignervertreter im Präsidialausschuss, Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Reitzle und Georg F. W. Schaeffler, der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Prof. Dr. Rolf Nonnenmacher, und als weiteres Mitglied Maria-Elisabeth Schaeffler-Thumann.

Der Vermittlungsausschuss wird nach § 31 Abs. 3 Satz 1 MitbestG nur tätig, wenn ein Vorschlag zur Bestellung eines Mitglieds des Vorstands oder zu deren einvernehmlicher Aufhebung beim ersten Abstimmungsverfahren nicht die gesetzlich vorgeschriebene Zweidrittelmehrheit findet. Einer erneuten Abstimmung ist dann zwingend ein Vermittlungsversuch durch diesen Ausschuss vorgeschaltet.

Aktienbesitz von Aufsichtsrat und Vorstand

Die Schaeffler Gruppe hält 46,0 % der Aktien der Continental AG. Dieser Anteilsbesitz ist den Mitgliedern des Aufsichtsrats Maria-Elisabeth Schaeffler-Thumann und Georg F. W. Schaeffler zuzurechnen. Die übrigen Mitglieder des Aufsichtsrats besaßen zum 8. Februar 2016 Aktien mit einem Anteil von insgesamt weniger als 1 % am Grundkapital der Gesellschaft. Die Mitglieder des Vorstands besaßen zum 8. Februar 2016 Aktien mit einem Anteil von insgesamt ebenfalls weniger als 1 % am Grundkapital der Gesellschaft.

Aktionäre und Hauptversammlung

Die Aktionäre der Gesellschaft üben ihre Mitbestimmungs- und Kontrollrechte in der Hauptversammlung aus. Die ordentliche Hauptversammlung, die jährlich in den ersten acht Monaten des Geschäftsjahres stattfinden muss, entscheidet über sämtliche ihr durch das Gesetz zugewiesenen Aufgaben wie die Verwendung des Bilanzgewinns, die Wahl der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat, die Entlastung der Aufsichtsrats- und Vorstandsmitglieder, die Wahl des Abschlussprüfers und Änderungen der Satzung der Gesellschaft. Jede Aktie der Continental AG gewährt eine Stimme. Aktien mit Mehrfach- oder Vorzugsstimmrechten oder ein Höchststimmrecht existieren nicht.

Jeder Aktionär, der sich rechtzeitig anmeldet und seine Berechtigung zur Teilnahme an der Hauptversammlung und zur Ausübung des Stimmrechts nachweist, ist zur Teilnahme an der Hauptversammlung berechtigt. Zur Erleichterung der Wahrnehmung ihrer Rechte und zur Vorbereitung der Aktionäre auf die Hauptversammlung werden diese bereits im Vorfeld der Hauptversammlung durch den Geschäftsbericht und die Einladung zur Versammlung umfassend über das abgelaufene Geschäftsjahr sowie die anstehenden Tagesordnungspunkte unterrichtet. Sämtliche Dokumente und Informationen zur Hauptversammlung, einschließlich des Geschäftsberichts, sind auch auf der Webseite der Gesellschaft in deutscher und englischer Sprache veröffentlicht. Um die Wahrnehmung der Aktionärsrechte zu erleichtern, bietet die Gesellschaft allen Aktionären, die ihre Stimmrechte nicht selbst ausüben können oder wollen, an, über einen weisungsgebundenen Stimmrechtsvertreter in der Hauptversammlung abzustimmen.

Erklärung nach § 161 AktG und Abweichungen vom Deutschen Corporate Governance Kodex

Im Dezember 2015 haben Vorstand und Aufsichtsrat die nachstehende jährliche Erklärung nach § 161 AktG abgegeben:

„Vorstand und Aufsichtsrat der Continental AG erklären gemäß § 161 AktG, dass den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex (Fassung vom 5. Mai 2015; vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des elektronischen Bundesanzeigers bekannt gemacht am 12. Juni 2015) mit den nachstehenden Einschränkungen entsprochen wurde und wird. Auf die Erklärung von Vorstand und Aufsichtsrat vom Dezember 2014 sowie auf vorangegangene Erklärungen nach § 161 AktG und die darin erläuterten Abweichungen von Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex wird Bezug genommen.

- › Nach Ziffer 5.4.1 Abs. 2 des Kodex soll der Aufsichtsrat konkrete Ziele für seine Zusammensetzung benennen, die unter anderem eine festzulegende Altersgrenze für Aufsichtsratsmitglieder berücksichtigen. Der Aufsichtsrat hat solche Ziele benannt. Dabei hat der Aufsichtsrat jedoch auf die Festlegung einer Altersgrenze verzichtet, weil er ein so pauschales Kriterium nicht für angemessen hält, um die Qualifikation eines einzelnen Kandidaten für die Wahl zum Mitglied des Aufsichtsrats zu bewerten.

Hannover, im Dezember 2015

Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Reitzle
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Dr. Elmar Degenhart
Vorsitzender des Vorstands*

Die Erklärung ist den Aktionären auf unserer Internetseite dauerhaft zugänglich gemacht worden. Dort sind auch frühere Erklärungen nach § 161 AktG einsehbar. Vorstand und Aufsichtsrat haben sich in den Corporate Governance-Grundsätzen der Continental AG verpflichtet, nicht nur Abweichungen von Kodex-Empfehlungen, sondern auch von Anregungen wie folgt zu erläutern:

- › Ziffer 2.3.3 des Kodex regt an, den Aktionären die Möglichkeit zu geben, die gesamte Hauptversammlung über moderne Kommunikationsmedien, z. B. das Internet, zu verfolgen. Entsprechend einer weitverbreiteten Praxis überträgt die Continental AG nur Teile der Hauptversammlung, insbesondere den Bericht des Aufsichtsrats und die Rede des Vorstandsvorsitzenden, im von der Satzung geregelten Rahmen im Internet.
- › Ziffer 3.7 Abs. 3 des Kodex regt an, dass der Vorstand in jedem Fall eines Übernahmeangebots eine außerordentliche Hauptversammlung einberuft. Vorstand und Aufsichtsrat halten es für sinnvoller, in der konkreten Situation zu entscheiden, ob die Einberufung einer Hauptversammlung dann angezeigt ist.

Die vollständigen Corporate Governance-Grundsätze der Continental AG sind im Internet veröffentlicht unter www.continental-ir.com.

Wesentliche Praktiken der Unternehmensführung

Neben den Corporate Governance-Grundsätzen sind die folgenden Prinzipien wesentliche Grundlagen unserer nachhaltigen und verantwortungsvollen Unternehmensführung:

- › BASICS – die Unternehmensleitsätze der Continental AG. Die Vision, die Werte und das Selbstbild des Konzerns sind als Leitlinien unseres Unternehmens seit 1989 in den BASICS niedergelegt.
- › Die Grundsätze unserer gesellschaftlichen Verantwortung.
- › Compliance mit dem verbindlichen Verhaltenskodex für alle Mitarbeiter bei Continental (siehe dazu im Einzelnen Seite 21).

Die genannten Dokumente sind auf der Continental-Internetseite unter www.continental-corporation.com zugänglich.

Rechnungslegung/Abschlussprüfung

Für die Rechnungslegung des Continental-Konzerns sind die International Financial Reporting Standards (IFRS) maßgeblich, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Grundlage des Jahresabschlusses der Continental AG sind die Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB). Zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2015 sowie für die Durchsicht von Zwischenfinanzberichten der Gesellschaft hat die Hauptversammlung am 30. April 2015 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hannover (KPMG), bestellt. KPMG prüft seit mehr als 20 Jahren den Konzern- und Einzelabschluss. Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer bei der KPMG ist seit 2012 Dirk Papenberg.

Internes Kontrollsystem und Risikomanagement

Zu einer sorgfältigen Unternehmensleitung und guten Corporate Governance gehört auch der verantwortungsbewusste Umgang des Unternehmens mit Risiken. Continental verfügt über ein konzernweites internes Kontroll- und Risikomanagementsystem, insbesondere im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess, mit dessen Hilfe die Risikosituation des Unternehmens analysiert und gesteuert wird. Das Risikomanagementsystem dient der Identifizierung und Beurteilung von Entwicklungen, die erhebliche Nachteile auslösen können, und der Vermeidung von Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden würden. Im Einzelnen berichten wir darüber im Risiko- und Chancenbericht, der Teil des Lageberichts zum Konzernabschluss ist.

Transparente und zeitnahe Kommunikation

Aktionäre, Analysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit werden gleichermaßen über die wesentlichen Entwicklungen und die Lage des Unternehmens unterrichtet. So stehen allen Aktionären unverzüglich sämtliche Informationen in deutscher und englischer Sprache zur Verfügung, die auch Finanzanalysten und vergleichbare Adressaten erhalten. Als zeitnahe Informationsquelle steht insbesondere die Internetseite der Continental AG zur Verfügung, wo unter anderem Finanzberichte, Präsentationen aus Analysten- und Investorenkonferenzen sowie Presse- und Ad-hoc-Mitteilungen der Gesellschaft abrufbar sind. Die Termine der wesentlichen wiederkehrenden Veröffentlichungen (Geschäftsbericht und Zwischenberichte) und Veranstaltungen sowie die Termine der Hauptversammlung und der Jahrespressekonferenz werden in einem Finanzkalender mit ausreichendem Zeitvorlauf auf der Internetseite der Gesellschaft publiziert. Die bisher bekannten Termine für 2016 und 2017 sind unter www.continental-ir.com im Internet aufgelistet.

Berichterstattung nach § 289a Abs. 2 Nr. 4 und 5 HGB

Nach § 96 Abs. 2 AktG in der Fassung des „Gesetzes zur Frauenquote“ setzt sich der Aufsichtsrat der Continental AG als börsennotierte Aktiengesellschaft, für die das Mitbestimmungsgesetz gilt, zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammen. Diese Mindestanteile sind ab dem 1. Januar 2016 zu beachten. Der Frauenanteil im Aufsichtsrat der Continental AG

liegt zurzeit bei 20 %. Bestehende Mandate können jedoch nach § 25 Abs. 2 Satz 3 EGAktG bis zu ihrem regulären Ende wahrgenommen werden. Sofern sich vor der nächsten turnusmäßigen Wahl die Notwendigkeit von Neubesetzungen ergibt, ist der Frauenanteil nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften zu steigern.

Nach § 111 Abs. 4 AktG in der Fassung des „Gesetzes zur Frauenquote“ hat der Aufsichtsrat eine Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand und eine Frist zu ihrer Erreichung festzulegen. Die nach § 25 Abs. 1 EGAktG bis spätestens 30. September 2015 erstmals festzulegende Frist darf nicht länger als bis zum 30. Juni 2017 dauern. Der Aufsichtsrat hat fristgemäß ein Ziel für den Frauenanteil im Vorstand festgelegt und eine Frist für seine Erreichung bis zum 31. Dezember 2016 bestimmt, um den Bezugszeitraum für die Zielerreichung mit dem Geschäftsjahr der Gesellschaft in Einklang zu bringen. Weil innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen kurzen Frist für die erste Zielvorgabe schon aufgrund der Mandatsdauer der heutigen Vorstandsmitglieder keine Änderungen zu erwarten sind, beschränkt sich das vom Aufsichtsrat festgelegte Ziel darauf, mindestens den Frauenanteil bei Beschlussfassung von 11 % beizubehalten. Das Ziel wurde zum 31. Dezember 2015 erreicht. Der Aufsichtsrat wird Ende 2016 über eine neue Zielvorgabe mit einer Frist von dann voraussichtlich fünf Jahren entscheiden.

Wie gesetzlich vorgeschrieben hat auch der Vorstand fristgemäß Zielgrößen für den Frauenanteil in den ersten beiden Führungsebenen der Continental AG unterhalb des Vorstands festgelegt. Aus den bereits erläuterten Gründen soll jeweils mindestens der bei Beschlussfassung erreichte Anteil zum 31. Dezember 2016 beibehalten werden. Für die erste Führungsebene ist damit Ziel, einen Frauenanteil von mindestens 17 % zu erreichen, für die zweite Führungsebene von über 30 %. Zum 31. Dezember 2015 liegt der Frauenanteil in der ersten Führungsebene bei 17 % und in der zweiten Führungsebene bei 35 %. Im Dezember 2016 wird der Vorstand neue Ziele festlegen. Über die gesetzlichen Anforderungen in Deutschland hinaus bleibt für die Continental als international tätiges Unternehmen das Ziel von vorrangiger Bedeutung, konzernweit den Frauenanteil in Führungspositionen kontinuierlich zu erhöhen.

Compliance

Einer unserer Grundwerte ist Vertrauen. Vertrauen setzt Integrität, Ehrlichkeit und Unbestechlichkeit voraus. Die Einhaltung aller auf die Continental AG und ihre Tochtergesellschaften anwendbaren gesetzlichen Vorschriften und aller internen Regeln durch Management und Mitarbeiter (Compliance) ist daher seit Langem Ziel des Unternehmens und fester Bestandteil der Unternehmenskultur. Neben unseren Unternehmensleitsätzen, den BASICS, und den Corporate Governance-Grundsätzen kommt dies insbesondere in den Grundsätzen unserer gesellschaftlichen Verantwortung und im für alle Mitarbeiter geltenden Verhaltenskodex zum Ausdruck. Der Vorstand bekennt sich ausdrücklich zu diesen Grundsätzen und dem „Null-Toleranz“-Prinzip, insbesondere gegenüber Korruption und Verstößen gegen das Kartellrecht.

Grundlage unseres Compliance-Managementsystems (CMS) ist eine umfassende Analyse der Compliance-Risiken des Unternehmens. Das Unternehmen und seine Geschäftsaktivitäten werden im Hinblick auf potenzielle Compliance-Risiken untersucht, die sich z. B. aus Strukturen und Abläufen, einer bestimmten Marktsituation, aber auch der Tätigkeit in bestimmten geografischen Regionen ergeben können. Berücksichtigt werden u. a. die Ergebnisse der regelmäßigen konzernweiten Risikoinventur genauso wie externe Quellen wie der „Corruption Perception Index“ von Transparency International. Konkretisiert und vertieft wird die Analyse vor allem durch eine Vielzahl von Interviews mit Management und Mitarbeitern aller Ebenen. Die Risikoanalyse ist kein einmaliger Vorgang, sondern bedarf der ständigen Überprüfung und Aktualisierung.

Die Compliance-Organisation wird operativ von der Leiterin der Compliance-Abteilung geführt. Sie untersteht dem Corporate Compliance-Officer, der direkt an den Finanzvorstand berichtet. Schwerpunkt der Arbeit der Compliance-Abteilung ist die Verhinderung von Verstößen gegen Kartell- und Wettbewerbsrecht, von Korruption sowie von Betrug und anderen Vermögensdelikten. Für andere Bereiche, in denen das Risiko von Compliance-Verstößen besteht, liegt die Verantwortung für das Compliance-Management bei den dafür zuständigen Fachbereichen, die diese Aufgabe schon seit Langem kompetent wahrnehmen und dabei von der Compliance-Abteilung unterstützt werden.

Das CMS besteht aus den drei Säulen Vorbeugung, Aufdeckung und Reaktion:

› Die erste Säule des CMS – die Vorbeugung – umfasst neben der Risikoanalyse insbesondere die Schulung der Mitarbeiter. Dabei legen wir großen Wert auf Präsenzveranstaltungen, bei denen die Mitarbeiter unmittelbar und persönlich angesprochen werden und ihre Fragen diskutieren können. Außerdem kommen E-Learning-Programme zum Einsatz. Der Vorbeugung dienen darüber hinaus die Beratung durch die Compliance-Abteilung zu konkreten Sachverhalten und die unternehmensinterne Veröffentlichung von Leitlinien zu Themen wie Kartellrecht und Verhalten gegenüber Wettbewerbern, Geben und Nehmen von Geschenken oder Sponsoring. Um Compliance-Verstöße durch Zulieferer, Dienstleister, Vertreter oder vergleichbare Dritte zu vermeiden, die nachteilige Auswirkungen auf Continental haben oder dem Unternehmen ggf. sogar nach Rechtsvorschriften wie dem „UK Bribery Act“ zugerechnet werden könnten, hat Continental einen

„Supplier Code of Conduct“ eingeführt, dessen Anerkennung grundsätzlich Voraussetzung für eine Geschäftsbeziehung ist. Bei Bedarf erfolgt eine „Supplier Due Diligence“ mit Blick auf Compliance-Themen.

› Die zweite Säule des CMS – die Aufdeckung – umfasst regelmäßige und anlassbezogene Prüfungen. Darüber hinaus ist Compliance stets Gegenstand der Prüfungen der Konzernrevision. Um Mitarbeitern und Dritten außerhalb des Konzerns die Möglichkeit zu geben, Verstöße gegen gesetzliche Vorschriften, Grundwerte und ethische Normen zu melden, hat die Continental AG eine Compliance & Anti-Korruptions-Hotline eingerichtet. Über die Hotline können, soweit gesetzlich zulässig, auch anonym Informationen zu potenziellen Rechtsverletzungen wie Bestechung oder kartellrechtswidrigem Verhalten, aber auch anderen Delikten oder Manipulation im Rahmen der Rechnungslegung mitgeteilt werden. Konzernrevision und Compliance-Abteilung prüfen und verfolgen Hinweise an diese Hotline weiter. Die Hotline ist weltweit in einer Vielzahl von Sprachen verfügbar. Die Anzahl der über die Hotline eingehenden Mitteilungen ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich angestiegen. Wir sehen dies als Zeichen der gewachsenen Sensibilität für Compliance-Themen und als Erfolg der Compliance-Arbeit.

› Die dritte Säule des CMS – die Reaktion – befasst sich mit den Konsequenzen festgestellter Compliance-Verstöße. Der Compliance-Bereich ist in die Entscheidung über notwendige Maßnahmen einschließlich etwaiger individueller Sanktionen einbezogen. Daneben erfolgt eine sorgfältige Analyse solcher Vorfälle durch die Compliance-Abteilung, um sicherzustellen, dass Einzelfälle nicht Symptom systemischer Schwächen sind und um etwaige Präventionslücken zu schließen.

2011 hat die Continental AG die Konzeption des CMS für die Bereiche Anti-Korruption, Wettbewerbs-/Kartellrecht, Betrug und sonstige Vermögensdelikte durch die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (EY) nach Prüfungsstandard PS 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer e. V. (IDW) prüfen lassen. EY hat ein uneingeschränktes Prüfungsurteil abgegeben. 2012 hat EY die Implementierung des CMS nach IDW PS 980 geprüft und ist Anfang 2013 zum gleichen Ergebnis gekommen. Zurzeit läuft die Prüfung der Wirksamkeit des CMS nach IDW PS 980.

Wesentliche Compliance-relevante Sachverhalte und Risiken sind im Risiko- und Chancenbericht (Seite 107 ff.) und im Anhang zum Konzernabschluss (Kapitel 33) näher erläutert.

Vergütungsbericht

Dieser Vergütungsbericht ist Teil des Lageberichts.

Grundzüge des Vergütungssystems des Vorstands

Nach dem Aktiengesetz (AktG) ist die Festsetzung der Vorstandsvergütung dem Plenum des Aufsichtsrats vorbehalten. Das Vergütungssystem des Vorstands, das der Aufsichtsrat im September 2013 beschlossen hat, gilt grundsätzlich für alle Vorstandsmitglieder, die im Geschäftsjahr 2015 im Amt waren. Bei der Festsetzung der Vergütung des Vorstands hat der Aufsichtsrat unter anderem die sonst im Unternehmen geltende Vergütungsstruktur und das Verhältnis der Vorstandsvergütung zur Vergütung des oberen Führungskreises und der Belegschaft in Deutschland insgesamt auch in der zeitlichen Entwicklung berücksichtigt. Die Hauptversammlung am 25. April 2014 hat dieses System der Vergütung der Vorstandsmitglieder nach § 120 Abs. 4 AktG gebilligt.

Die Vergütung der Mitglieder des Vorstands besteht aus einer Festvergütung, variablen Vergütungselementen, Nebenleistungen und einer Altersversorgung.

Jedes Vorstandsmitglied erhält Jahresfestbezüge, die in zwölf Monatsraten gezahlt werden. Die 2013 auf marktübliche Beträge angehobene Festvergütung wird frühestens 2017 erneut angepasst werden.

Als variable Vergütung erhalten die Vorstandsmitglieder einen Performance Bonus und ein aktienorientiertes Long Term Incentive (LTI). Der Performance Bonus geht von einem Zielbonus aus, den der Aufsichtsrat für jedes Vorstandsmitglied für eine Zielerreichung von 100 % festlegt, und wird dann entsprechend dem Erreichen bestimmter Ziele bei der Veränderung der Continental Value Contribution (CVC) gegenüber dem Vorjahr und bei der Kapitalrendite (ROCE) errechnet. Diese Kennzahlen beziehen sich bei den Vorstandsmitgliedern, die für eine Division verantwortlich sind, auf diese, bei den anderen auf den Konzern. Ergänzend zu den CVC- und ROCE-Zielen kann der Aufsichtsrat zu Beginn eines jeden Geschäftsjahres ein strategisches Ziel festlegen. Für 2015 hatte der Aufsichtsrat das Erreichen eines bestimmten Free Cashflow des Konzerns als Ziel beschlossen. Wenn bestimmte Mindestwerte nicht erreicht werden, kann sich der Performance Bonus auch auf null reduzieren. Um außergewöhnlichen Entwicklungen, die den Grad der Zielerreichung beeinflussen haben, Rechnung tragen zu können, hat der Aufsichtsrat das Recht, die festgestellte Zielerreichung, auf deren Grundlage der Performance Bonus errechnet wird, nach billigem Ermessen rückwirkend um bis zu 20 % nach oben oder unten zu korrigieren. In jedem Fall ist der Performance Bonus auf 150 % des Zielbonus begrenzt. Dies gilt unabhängig davon, ob ein ergänzendes strategisches Ziel beschlossen wird.

Der in einem Geschäftsjahr erzielte Performance Bonus wird in eine Einmalzahlung, die als Jahresbonus ausgezahlt wird (Sofortbetrag), und eine aufgeschobene Zahlung (Deferral) aufgeteilt. Nach den bis zum 31. Dezember 2013 geltenden Vereinbarungen lag der Sofortbetrag bei 40 % und das Deferral bei 60 % des Performance Bonus. Ab 2014 beläuft sich der Sofortbetrag auf 60 % und das Deferral auf 40 %. Das Deferral wird in virtuelle Aktien der Continental AG umgewandelt. Nach Ablauf einer Haltefrist von drei Jahren nach Ende des Geschäftsjahres, für das der jeweilige Performance Bonus festgestellt ist, wird der Wert dieser virtuellen

Aktien einschließlich des Werts der Dividenden ausgezahlt, die für die von der Haltefrist umfassten Geschäftsjahre ausgeschüttet wurden. Die Umwandlung des Deferral in virtuelle Aktien und die Auszahlung des Werts nach Ablauf der Haltefrist erfolgen auf Basis des Durchschnitts der Aktienkurse des Dreimonatszeitraums, welcher der ordentlichen Hauptversammlung im Jahr der Umwandlung bzw. im Jahr der Auszahlung unmittelbar vorhergeht. Der nach Ablauf der Haltefrist ausgezahlte Betrag eines Deferral, das sich auf ein Geschäftsjahr bis einschließlich 2013 bezieht, darf jedoch 50 % des Werts bei Umwandlung nicht unter- und dessen Dreifaches nicht überschreiten. Der Aufsichtsrat kann darüber hinaus den Auszahlungsbetrag eines solchen Deferral zum Ausgleich außergewöhnlicher Entwicklungen rückwirkend um bis zu 20 % nach oben oder unten anpassen. Für ab 2014 erworbene Deferrals ist die Garantie, dass nach Ablauf der Haltefrist mindestens 50 % des Ausgangswerts des Deferral ausgezahlt werden, ebenso entfallen wie die Möglichkeit des Aufsichtsrats, den Auszahlungsbetrag rückwirkend noch einmal zu ändern. Außerdem ist die mögliche Wertsteigerung des Deferral nunmehr auf 250 % des Ausgangsbetrags begrenzt.

Neben dem Performance Bonus kann im Einzelfall ein spezieller Bonus für besondere Projekte vereinbart oder ein Anerkennungsbonus gewährt werden. Ein solcher Anerkennungs- oder Sonderbonus darf jedoch mit dem Performance Bonus insgesamt 150 % des Zielbonus nicht übersteigen und wird ebenfalls in die Aufteilung in Sofortzahlung und Deferral einbezogen.

Ergänzt wird die variable Vergütung durch die Gewährung eines LTI, das den Anteil langfristiger Komponenten an der variablen Vergütung auf Basis der Zielwerte wieder auf 60 % und mehr anhebt und damit ihre Ausrichtung auf die nachhaltige Unternehmensentwicklung weiter verstärkt. Den LTI-Plan beschließt der Aufsichtsrat jährlich mit einer Laufzeit von jeweils vier Jahren. Er legt darin unter Berücksichtigung des Ergebnisses des Konzerns und der individuellen Leistung für jedes Vorstandsmitglied den Zielbonus fest, der bei 100 % Zielerreichung ausbezahlt wird. Erstes Kriterium der Zielerreichung ist der durchschnittliche CVC, den der Konzern in den vier Geschäftsjahren während der Laufzeit, beginnend mit dem Geschäftsjahr der Ausgabe der Tranche, tatsächlich erwirtschaftet. Dieser Wert wird mit dem durchschnittlichen CVC verglichen, der in der strategischen Planung für den entsprechenden Zeitraum festgelegt ist. Der Grad der Erreichung dieses Ziels kann zwischen 0 % und maximal 200 % variieren. Das andere Zielkriterium ist der „Total Shareholder Return“ (Kursentwicklung plus Dividenden) der Continental-Aktie während der Laufzeit der Tranche. Der Grad der Erreichung dieses Ziels wird mit dem Grad der Erreichung des CVC-Ziels multipliziert, um den Grad der Zielerreichung zu ermitteln, der für das nach Ende der Laufzeit tatsächlich auszuzahlende LTI maßgeblich ist. Er kann zwischen 0 % (keine Auszahlung) und 200 % (maximale Auszahlung) liegen.

Im Vorgriff auf den ab 2014 vorgesehenen Plan hat der Aufsichtsrat bereits 2013 den in diesem Geschäftsjahr amtierenden Vorstandsmitgliedern, mit Ausnahme von Frank Jourdan, ein LTI gewährt, dessen Konditionen denen entsprechen, die für den LTI-Plan 2013 des oberen Führungskreises gelten. Dieser Plan hat neben einem CVC-Ziel kein auf die Aktie, sondern ein auf den Free Cashflow im letzten Jahr der Laufzeit bezogenes Ziel. Der LTI-Plan 2013 ist im Einzelnen im Anhang zum Konzernabschluss bei den Erläute-

rungen zu sonstige finanzielle Verbindlichkeiten beschrieben (Kapitel 29). Frank Jourdan und Hans Jürgen Duensing haben die Ansprüche auf LTI, die ihnen 2010 bis 2013 bzw. 2011 bis 2014 als obere Führungskraft eingeräumt wurden, behalten.

Außerdem erhalten die Mitglieder des Vorstands bestimmte Nebenleistungen. Dazu gehören die Erstattung von Auslagen einschließlich etwaiger Umzugskosten und in der Regel befristete Zahlungen bei einer betrieblich veranlassten doppelten Haushaltsführung, die Stellung eines Dienstwagens und Versicherungsprämien für eine Gruppenunfall- und eine Vermögensschadenhaftpflichtversicherung (D&O-Versicherung). Die D&O-Versicherung sieht einen angemessenen Selbstbehalt vor, der den Anforderungen des § 93 Abs. 2 Satz 3 AktG entspricht. Bei längeren Tätigkeiten im Ausland werden Leistungen nach den Entsenderichtlinien für obere Führungskräfte gewährt. Die Nebenleistungen sind von den Vorstandsmitgliedern grundsätzlich selbst zu versteuern.

Für den Fall einer unverschuldeten Dienstunfähigkeit ist zusätzlich vereinbart, die Bezüge befristet fortzuzahlen.

Allen Vorstandsmitgliedern ist ein Ruhegehalt zugesagt, das nach Vollendung des 63. Lebensjahres, jedoch nicht vor Ausscheiden aus den Diensten der Gesellschaft, oder bei Berufsunfähigkeit gezahlt wird.

Die betriebliche Altersversorgung der Mitglieder des Vorstands wurde ab 1. Januar 2014 von einer reinen Leistungszusage auf eine beitragsorientierte Leistungszusage umgestellt. Dem Versorgungskonto des Vorstandsmitglieds wird jährlich ein „Kapitalbaustein“ gutgeschrieben. Dazu wird ein Betrag von 20 % der Summe aus Festvergütung und dem Zielwert des Performance Bonus mit einem Altersfaktor multipliziert, der eine angemessene Verzinsung abbildet. Die bis 31. Dezember 2013 geltende Versorgungszusage wurde durch einen „Startbaustein“ auf dem Kapitalkonto abgelöst. Mit Eintritt des Versorgungsfalls wird das Versorgungsguthaben als Einmalleistung, in Raten oder – aufgrund der zu erwartenden Höhe

des Versorgungsguthabens der Regelfall – als Rente ausgezahlt. Insgesamt sank das Versorgungsniveau durch die Umstellung auf etwa 80 % der bisherigen Zusagen. Eine Anpassung des Ruhegehalts nach Eintritt des Versorgungsfalls erfolgt nach § 16 BetrAVG.

Die Altersversorgung für Heinz-Gerhard Wente wurde aufgrund der kurzen Restlaufzeit seines Dienstvertrags nicht mehr auf das neue System umgestellt. Bei der Berechnung seines Ruhegehalts bleibt jedoch die Erhöhung der Vergütung zum 1. Januar 2014 unberücksichtigt. Das maximal erreichbare Ruhegehalt nach den bis 31. Dezember 2013 geltenden Vereinbarungen lag bei 50 % der zuletzt bezahlten Festbezüge und 12 % des Durchschnitts der in den letzten fünf Geschäftsjahren jeweils erzielten variablen Vergütung. Es bestand ein individuell festgelegter Ruhegehaltssockelbetrag. Pro Dienstjahr erlangte ein Mitglied des Vorstands eine Versorgungsanwartschaft in Höhe von 10 % der Differenz zwischen dem Ruhegehaltssockelbetrag und seinem maximalen Ruhegehaltsanspruch, bis nach zehn Jahren der volle Anspruch erreicht wurde. Anderweitige Einkünfte werden auf das Ruhegehalt angerechnet.

In den Dienstverträgen ist vereinbart, dass gegebenenfalls im Falle einer vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit zu vereinbarenden Zahlungen an das Vorstandsmitglied einschließlich Nebenleistungen nicht den Wert von zwei Jahresvergütungen und nicht den Wert der Vergütung für die Restlaufzeit des Vorstands-Dienstvertrags überschreiten sollen. Abfindungsvereinbarungen mit den Mitgliedern des Vorstands für den Fall eines Übernahmeangebots oder eines Kontrollwechsels bei der Gesellschaft bestehen nicht. Elke Strathmann, deren Bestellung zum Mitglied des Vorstands und Dienstvertrag zum 25. April 2014 vorzeitig einvernehmlich aufgehoben wurden, erhielt 2015 eine Karenzentschädigung in Höhe von 905 Tsd € für ein noch in diesem Geschäftsjahr geltendes nachvertragliches Wettbewerbsverbot. Heinz-Gerhard Wente, der am 30. April 2015 in den Ruhestand trat, wurde – unter Anrechnung seiner Altersversorgungsansprüche – eine Karenzentschädigung in Höhe von 430 Tsd € gezahlt.

Individuelle Vergütung

In den nachstehenden Tabellen sind die jedem einzelnen aktiven Mitglied des Vorstands gewährten Zuwendungen, Zuflüsse und der Versorgungsaufwand nach Maßgabe der Empfehlungen der Ziffer 4.2.5 Abs. 3 des Deutschen Corporate Governance Kodex individuell dargestellt:

in Tsd €	Gewährte Zuwendungen				Zufluss	
	2014	2015	2015 (Min)	2015 (Max)	2014	2015
Dr. E. Degenhart (Vorsitzender des Vorstands; Vorstand seit 12.08.2009)						
Festvergütung	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350	1.350
Nebenleistungen	19	29	29	29	19	29
Summe	1.369	1.379	1.379	1.379	1.369	1.379
Performance Bonus (Sofortbetrag)	1.110	1.110	0	1.665	1.468	1.665
Mehrfähige variable Vergütung	1.940	1.940	0	4.250	2.546	3.227
Performance Bonus (Deferral) [3 Jahre]	740	740	0	1.850	2.546	3.227
Long Term Incentive [4 Jahre]	1.200	1.200	0	2.400	–	–
Summe	4.419	4.429	1.379	7.294	5.383	6.271
Versorgungsaufwand	834	764	764	764	834	764
Gesamtvergütung	5.253	5.193	2.143	8.058	6.217	7.035
J. A. Avila (Vorstand Powertrain; Vorstand seit 01.01.2010)						
Festvergütung	800	800	800	800	800	800
Nebenleistungen	26	34	34	34	26	34
Summe	826	834	834	834	826	834
Performance Bonus (Sofortbetrag)	660	660	0	990	198	990
Mehrfähige variable Vergütung	990	990	0	2.200	1.573	2.216
Performance Bonus (Deferral) [3 Jahre]	440	440	0	1.100	1.573	2.216
Long Term Incentive [4 Jahre]	550	550	0	1.100	–	–
Summe	2.476	2.484	834	4.024	2.597	4.040
Versorgungsaufwand	-235 ¹	460	460	460	-235 ¹	460
Gesamtvergütung	2.241	2.944	1.294	4.484	2.362	4.500
Dr. R. Cramer (Vorstand China; Vorstand seit 12.08.2009)						
Festvergütung	800	800	800	800	800	800
Nebenleistungen	368	635	635	635	368	635
Summe	1.168	1.435	1.435	1.435	1.168	1.435
Performance Bonus (Sofortbetrag)	660	660	0	990	873	990
Mehrfähige variable Vergütung	990	990	0	2.200	2.059	2.249
Performance Bonus (Deferral) [3 Jahre]	440	440	0	1.100	2.059	2.249
Long Term Incentive [4 Jahre]	550	550	0	1.100	–	–
Summe	2.818	3.085	1.435	4.625	4.100	4.674
Versorgungsaufwand	470	477	477	477	470	477
Gesamtvergütung	3.288	3.562	1.912	5.102	4.570	5.151

¹ Bei J. A. Avila erfolgte die Berechnung des Versorgungsaufwands erstmals unter Berücksichtigung der im Jahr 2013 geänderten Altersversorgungssystematik inklusive der sich hieraus ergebenden nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwendungen. Die Umstellung der Altersversorgungssystematik stand unter der aufschiebenden Bedingung der Verlängerung des Dienstvertrags. Der angegebene Versorgungsaufwand resultierte aus dem Dienstzeitaufwand 2014 in Höhe von 795 Tsd € sowie den einmalig nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwendungen in Höhe von -1.030 Tsd €.

in Tsd €	Gewährte Zuwendungen				Zufluss	
	2014	2015	2015 (Min)	2015 (Max)	2014	2015
H.-J. Duensing (Vorstand ContiTech; Vorstand seit 01.05.2015)						
Festvergütung	–	533	533	533	–	533
Nebenleistungen	–	10	10	10	–	10
Summe	–	543	543	543	–	543
Performance Bonus (Sofortbetrag)	–	443	0	665	–	133
Mehrfährige variable Vergütung	–	845	0	1.838	–	145
Performance Bonus (Deferral) [3 Jahre]	–	295	0	738	–	–
Long Term Incentive [4 Jahre]	–	550	0	1.100	–	145
Summe	–	1.831	543	3.046	–	821
Versorgungsaufwand	–	348	348	348	–	348
Gesamtvergütung	–	2.179	891	3.394	–	1.169
F. Jourdan (Vorstand Chassis & Safety; Vorstand seit 25.09.2013)						
Festvergütung	800	800	800	800	800	800
Nebenleistungen	23	36	36	36	23	36
Summe	823	836	836	836	823	836
Performance Bonus (Sofortbetrag)	660	660	0	990	942	990
Mehrfährige variable Vergütung	990	990	0	2.200	195	181
Performance Bonus (Deferral) [3 Jahre]	440	440	0	1.100	–	–
Long Term Incentive [4 Jahre]	550	550	0	1.100	195	181
Summe	2.473	2.486	836	4.026	1.960	2.007
Versorgungsaufwand	970	572	572	572	970	572
Gesamtvergütung	3.443	3.058	1.408	4.598	2.930	2.579
H. Matschi (Vorstand Interior; Vorstand seit 12.08.2009)						
Festvergütung	800	800	800	800	800	800
Nebenleistungen	25	37	37	37	25	37
Summe	825	837	837	837	825	837
Performance Bonus (Sofortbetrag)	660	660	0	990	908	990
Mehrfährige variable Vergütung	990	990	0	2.200	1.157	1.201
Performance Bonus (Deferral) [3 Jahre]	440	440	0	1.100	1.157	1.201
Long Term Incentive [4 Jahre]	550	550	0	1.100	–	–
Summe	2.475	2.487	837	4.027	2.890	3.028
Versorgungsaufwand	895	465	465	465	895	465
Gesamtvergütung	3.370	2.952	1.302	4.492	3.785	3.493

in Tsd €	Gewährte Zuwendungen				Zufluss	
	2014	2015	2015 (Min)	2015 (Max)	2014	2015
Dr. A. Reinhart (Vorstand Personal; Vorstand seit 01.10.2014)						
Festvergütung	200	800	800	800	200	800
Nebenleistungen	38	11	11	11	38	11
Summe	238	811	811	811	238	811
Performance Bonus (Sofortbetrag)	166	660	0	990	220	990
Mehrfähige variable Vergütung	111	990	0	2.200	–	–
Performance Bonus (Deferral) [3 Jahre]	111	440	0	1.100	–	–
Long Term Incentive [4 Jahre]	–	550	0	1.100	–	–
Summe	515	2.461	811	4.001	458	1.801
Versorgungsaufwand	185	736	736	736	185	736
Gesamtvergütung	700	3.197	1.547	4.737	643	2.537
W. Schäfer (Vorstand Finanzen; Vorstand seit 01.01.2010)						
Festvergütung	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100
Nebenleistungen	21	28	28	28	21	28
Summe	1.121	1.128	1.128	1.128	1.121	1.128
Performance Bonus (Sofortbetrag)	660	660	0	990	873	990
Mehrfähige variable Vergütung	1.090	1.090	0	2.400	1.958	2.482
Performance Bonus (Deferral) [3 Jahre]	440	440	0	1.100	1.958	2.482
Long Term Incentive [4 Jahre]	650	650	0	1.300	–	–
Summe	2.871	2.878	1.128	4.518	3.952	4.600
Versorgungsaufwand	-1.538 ¹	525	525	525	-1.538 ¹	525
Gesamtvergütung	1.333	3.403	1.653	5.043	2.414	5.125
N. Setzer (Vorstand Reifen; Vorstand seit 12.08.2009)						
Festvergütung	800	800	800	800	800	800
Nebenleistungen	32	44	44	44	32	44
Summe	832	844	844	844	832	844
Performance Bonus (Sofortbetrag)	660	660	0	990	859	946
Mehrfähige variable Vergütung	990	990	0	2.200	2.314	2.138
Performance Bonus (Deferral) [3 Jahre]	440	440	0	1.100	2.314	2.138
Long Term Incentive [4 Jahre]	550	550	0	1.100	–	–
Summe	2.482	2.494	844	4.034	4.005	3.928
Versorgungsaufwand	578	543	543	543	578	543
Gesamtvergütung	3.060	3.037	1.387	4.577	4.583	4.471

¹ Bei W. Schäfer erfolgte die Berechnung des Versorgungsaufwands erstmals unter Berücksichtigung der im Jahr 2013 geänderten Altersversorgungssystematik inklusive der sich hieraus ergebenden nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwendungen. Die Umstellung der Altersversorgungssystematik stand unter der aufschiebenden Bedingung der Verlängerung des Dienstvertrags. Der angegebene Versorgungsaufwand resultierte aus dem Dienstzeitaufwand 2014 in Höhe von 1.054 Tsd € sowie den einmalig nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwendungen in Höhe von -2.592 Tsd €.

in Tsd €	Gewährte Zuwendungen				Zufluss	
	2014	2015	2015 (Min)	2015 (Max)	2014	2015
E. Strathmann (Vorstand Personal; Vorstand vom 01.01.2012 bis 25.04.2014)						
Festvergütung	193	–	–	–	193	–
Nebenleistungen	12	–	–	–	12	–
Summe	205	–	–	–	205	–
Performance Bonus (Sofortbetrag)	–	–	–	–	–	–
Mehrfährige variable Vergütung	–	–	–	–	–	–
Performance Bonus (Deferral) [3 Jahre]	–	–	–	–	–	–
Long Term Incentive [4 Jahre]	–	–	–	–	–	–
Summe	205	–	–	–	205	–
Versorgungsaufwand	256	–	–	–	256	–
Gesamtvergütung	461	–	–	–	461	–
H.-G. Wente (Vorstand ContiTech; Vorstand vom 03.05.2007 bis 30.04.2015)						
Festvergütung	800	267	267	267	800	267
Nebenleistungen	30	25	25	25	30	25
Summe	830	292	292	292	830	292
Performance Bonus (Sofortbetrag)	660	217	0	326	651	65
Mehrfährige variable Vergütung	990	190	0	453	2.176	2.303
Performance Bonus (Deferral) [3 Jahre]	440	145	0	363	2.176	2.303
Long Term Incentive [4 Jahre]	550	45	0	90	–	–
Summe	2.480	699	292	1.071	3.657	2.660
Versorgungsaufwand	0	0	0	0	0	0
Gesamtvergütung	2.480	699	292	1.071	3.657	2.660

Die Angaben zu Gewährung und Zufluss werden unterteilt in fixe und variable Vergütungsbestandteile und um Angaben zum Versorgungsaufwand ergänzt. Im Vorjahr enthält dieser ebenfalls die aus der Planänderung resultierenden nachträglich zu verrechnenden Dienstzeitaufwendungen. Die fixen Vergütungskomponenten beinhalten die erfolgsunabhängigen Festvergütungen und Nebenleistungen. Die variablen erfolgsabhängigen Vergütungskomponenten unterteilen sich in den Sofortbetrag aus dem Performance Bonus als kurzfristige Vergütungskomponente sowie die beiden langfristigen Komponenten Deferral des Performance Bonus und das LTI.

Als „Gewährte Zuwendungen“ werden der Sofortbetrag, das Deferral (unter Berücksichtigung der nach Ziffer 4.2.5 Abs. 3 des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) empfohlenen Mustertabellen) sowie das LTI jeweils mit dem Zusagewert im Zeitpunkt der Gewährung (entspricht einer Zielerreichung von 100 %) angegeben. Die Vergütungselemente werden um Angaben individuell erreichbarer Maximal- und Minimalvergütungen ergänzt.

Der im Berichtsjahr angegebene „Zufluss“ umfasst die tatsächlich zugeflossenen fixen Vergütungsbestandteile zuzüglich der im Zeitpunkt der Aufstellung des Vergütungsberichts feststehenden Beträge des Sofortbetrags, die im Folgejahr zufließen werden. Angaben zu den beiden langfristigen Bestandteilen Deferral und LTI betreffen tatsächliche Auszahlungen im Berichtsjahr. Zuflüsse aus mehrjährigen variablen Vergütungen, deren Planlaufzeit im Berichtsjahr endete, die aber erst im Folgejahr zur Auszahlung kommen, gab es im Berichtsjahr nicht. Den Empfehlungen der Ziffer 4.2.5 Abs. 3 DCGK folgend, entspricht der Versorgungsaufwand bei den Angaben zum Zufluss den gewährten Beträgen, obwohl er keinen tatsächlichen Zufluss im engeren Sinne darstellt.

Die Mitglieder des Vorstands haben im Geschäftsjahr 2015 von Dritten im Hinblick auf ihre Tätigkeit im Vorstand weder Leistungen erhalten, noch sind sie ihnen zugesagt worden.

Vorstandsvergütungen 2015

in Tsd €	Vergütungskomponenten			gesamt	aktienbasierte Vergütung ³
	fix ¹	variabel, kurzfristig	variabel, langfristig ²		
Dr. E. Degenhart	1.379	1.665	2.310	5.354	4.296
J. A. Avila	834	990	1.210	3.034	2.280
Dr. R. Cramer	1.435	990	1.210	3.635	2.181
H.-J. Duensing (ab 01.05.2015)	543	133	639	1.315	809
F. Jourdan	836	990	1.210	3.036	1.552
H. Matschi	837	990	1.210	3.037	2.151
Dr. A. Reinhart	811	990	1.210	3.011	1.363
W. Schäfer	1.128	990	1.310	3.428	2.688
N. Setzer	844	946	1.181	2.971	2.400
H.-G. Wente (bis 30.04.2015)	292	65	88	445	636
Summe	8.939	8.749	11.578	29.266	20.356

1 Die fixen Vergütungskomponenten beinhalten neben Bezügen in Geld auch unbare Elemente (u. a. entsendungsbedingte Leistungen und hier insbesondere übernommene Steuern, Kraftfahrzeugüberlassungen, Versicherungen).

2 Langfristige Komponente der variablen Vergütung, die zur Ausrichtung auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung in virtuelle Aktien der Continental AG umgerechnet wird, sowie die Gewährung des Long Term Incentive-Plans 2015.

3 Langfristige Komponente der variablen Vergütung, die zur Ausrichtung auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung in virtuelle Aktien der Continental AG umgerechnet wird, die Gewährung des Long Term Incentive-Plans 2015 sowie Wertveränderungen der in Vorjahren gewährten virtuellen Aktien und der Long Term Incentive-Pläne 2014 und 2015.

Vorstandsvergütungen 2014

in Tsd €	Vergütungskomponenten			gesamt	aktienbasierte Vergütung ³
	fix ¹	variabel, kurzfristig	variabel, langfristig ²		
Dr. E. Degenhart	1.369	1.468	2.179	5.016	3.152
J. A. Avila	826	198	682	1.706	1.249
Dr. R. Cramer	1.168	873	1.132	3.173	1.707
F. Jourdan	823	942	1.178	2.943	1.216
H. Matschi	825	908	1.155	2.888	1.565
Dr. A. Reinhart (ab 01.10.2014)	238	220	147	605	147
W. Schäfer	1.121	873	1.232	3.226	1.962
N. Setzer	832	859	1.123	2.814	1.817
E. Strathmann (bis 25.04.2014)	205	–	–	205	244
H.-G. Wente	830	651	984	2.465	1.653
Summe	8.237	6.992	9.812	25.041	14.712

1 Die fixen Vergütungskomponenten beinhalten neben Bezügen in Geld auch unbare Elemente (u. a. entsendungsbedingte Leistungen, Kraftfahrzeugüberlassungen, Versicherungen, Übernahme von Umzugskosten).

2 Langfristige Komponente der variablen Vergütung, die zur Ausrichtung auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung in virtuelle Aktien der Continental AG umgerechnet wird, sowie die Gewährung des Long Term Incentive-Plans 2014.

3 Langfristige Komponente der variablen Vergütung, die zur Ausrichtung auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung in virtuelle Aktien der Continental AG umgerechnet wird, die Gewährung des Long Term Incentive-Plans 2014 sowie Wertveränderungen der in Vorjahren gewährten virtuellen Aktien und des Long Term Incentive-Plans 2014.

Aktienbasierte Vergütung – Performance Bonus (Deferral)

Die in virtuelle Aktien der Continental AG umgewandelten Beträge der variablen Vergütung für aktive Vorstandsmitglieder haben sich wie folgt entwickelt:

in Stück	Bestand am 31.12.2013	Auszahlung	Zusagen	Bestand am 31.12.2014	Auszahlung	Zusagen	Bestand am 31.12.2015
Dr. E. Degenhart	41.361	-14.531	6.123	32.953	-15.660	4.520	21.813
J. A. Avila	24.536	-8.978	4.794	20.352	-10.757	609	10.204
Dr. R. Cramer	26.893	-11.750	2.904	18.047	-10.917	2.688	9.818
H.-J. Duensing (ab 01.05.2015)	–	–	–	–	–	–	–
F. Jourdan (ab 25.09.2013)	–	–	427	427	–	2.901	3.328
H. Matschi	16.663	-6.604	4.794	14.853	-5.828	2.795	11.820
Dr. A. Reinhart (ab 01.10.2014)	–	–	–	–	–	677	677
W. Schäfer	31.816	-11.177	4.710	25.349	-12.047	2.688	15.990
N. Setzer	31.518	-13.205	4.208	22.521	-10.376	2.643	14.788
E. Strathmann (bis 25.04.2014)	7.732	–	4.239	11.971	–	–	11.971
H.-G. Wente (bis 30.04.2015)	30.469	-12.419	3.981	22.031	-11.175	2.002	12.858
Summe	210.988	-78.664	36.180	168.504	-76.760	21.523	113.267

Im Berichtsjahr wurden an ausgeschiedene Vorstandsmitglieder Zusagen in Höhe von 0,5 Mio € (entspricht 2.002 Stück) gewährt und 3,7 Mio € ausgezahlt (entspricht 18.011 Stück). Zum 31. Dezember 2015 bestehen Zusagen mit einem Fair Value von 5,7 Mio € (entspricht 24.829 Stück).

Aufgrund der unternehmensindividuellen Ausgestaltung weisen die virtuellen Aktien im Vergleich zu Standardoptionen einige Besonderheiten auf, die in der Bewertung der virtuellen Aktien zu berücksichtigen sind.

Für die Bewertung der Bezugsrechte kommt eine Monte-Carlo-Simulation zum Einsatz. Dabei wird eine Simulation der lognormalverteilten Prozesse für den Kurs der Continental-Aktie durchgeführt. Das Bewertungsmodell berücksichtigt zudem die Durchschnittswertbildung der Aktienkurse im jeweiligen Referenzzeitraum und die Unter- und Obergrenze des Auszahlungsbetrags. Zum Bewertungsstichtag 31. Dezember 2015 wird mit folgenden Parametern gerechnet:

- › Kontinuierliche Zero-Zinssätze zum Bewertungsstichtag 31. Dezember 2015 in Höhe von -0,42 % für die Tranche 2012 und -0,37 % für die Tranche 2013 sowie -0,32 % für die Tranche 2014
- › Zinssatz basierend auf der Zinsstrukturkurve für Bundesanleihen
- › Dividendenzahlungen als arithmetisches Mittel basierend auf öffentlich verfügbaren Schätzungen für die Jahre 2016 und 2017; im Jahr 2015 lag die Dividende bei 3,25 € je Aktie, 2014 hat die Continental AG eine Dividende von 2,50 € je Aktie ausgeschüttet
- › Historische Volatilitäten auf Basis von täglichen XETRA-Schlusskursen für die Continental-Aktie bezogen auf die jeweilige Restlaufzeit der virtuellen Aktien. Für die Tranche 2012 liegt die Volatilität bei 29,52 %, für die Tranche 2013 bei 30,00 % und für die Tranche 2014 bei 27,57 %.

in Tsd €	Fair Value am 31.12.2013	Fair Value- Auszahlung	Fair Value- Änderung	Fair Value- Zusagen	Fair Value am 31.12.2014	Fair Value- Auszahlung	Fair Value- Änderung	Fair Value- Zusagen	Fair Value am 31.12.2015
Dr. E. Degenhart	6.530	-2.546	842	1.092	5.918	-3.227	1.309	1.032	5.032
J. A. Avila	3.886	-1.573	488	855	3.656	-2.216	777	139	2.356
Dr. R. Cramer	4.271	-2.059	514	518	3.244	-2.249	653	614	2.262
H.-J. Duensing (ab 01.05.2015)	–	–	–	–	–	–	–	–	–
F. Jourdan (ab 25.09.2013)	–	–	–	76	76	–	22	662	760
H. Matschi	2.635	-1.157	331	855	2.664	-1.201	622	638	2.723
Dr. A. Reinhart (ab 01.10.2014)	–	–	–	–	–	–	–	155	155
W. Schäfer	5.022	-1.958	646	840	4.550	-2.482	1.008	614	3.690
N. Setzer	4.987	-2.314	621	750	4.044	-2.138	902	604	3.412
E. Strathmann (bis 25.04.2014)	1.179	–	205	755	2.139	–	628	–	2.767
H.-G. Wente (bis 30.04.2015)	4.825	-2.176	598	710	3.957	-2.303	855	457	2.966
Summe	33.335	-13.783	4.245	6.451	30.248	-15.816	6.776	4.915	26.123

Aktienbasierte Vergütung – langfristige Bonuszusagen (LTI-Pläne ab 2014)

Die LTI-Pläne ab 2014 haben sich wie folgt entwickelt:

in Tsd €	Zusage LTI-Plan 2014	Fair Value- Änderung	Fair Value am 31.12.2014	Zusage LTI-Plan 2015	Fair Value- Änderungen	Fair Value am 31.12.2015 ¹
Dr. E. Degenhart	1.200	74	1.274	1.200	624	3.098
J. A. Avila	550	34	584	550	286	1.420
Dr. R. Cramer	550	34	584	550	286	1.420
H.-J. Duensing (ab 01.05.2015)	100	6	106	550	170	826
F. Jourdan	550	34	584	550	286	1.420
H. Matschi	550	34	584	550	286	1.420
Dr. A. Reinhart (ab 01.10.2014)	–	–	–	550	145	695
W. Schäfer	650	40	690	650	338	1.678
N. Setzer	550	34	584	550	286	1.420
H.-G. Wente (bis 30.04.2015)	550	34	584	45	-330 ²	299
Summe	5.250	324	5.574	5.745	2.377	13.696

¹ Zum Abschlussstichtag liegt der Grad der Erdienung der Tranche 2015 bei 25 %; die Tranche 2014 ist zu 50 % erdient.

² Aufgrund des Austritts von H.-G. Wente zum 30.04.2015 verfällt ein Teil der Zusagen der LTI-Pläne 2014 und 2015. Die Zusage im Jahr 2014 von 550 Tsd € reduzierte sich auf 183 Tsd €, sodass daraus ein um 343 Tsd € niedrigerer Fair Value von 241 Tsd € resultierte. Im Rahmen des LTI-Plans 2015 verbleibt H.-G. Wente eine anteilige Zusage von 45 Tsd €, die zum Bewertungsstichtag einen Fair Value von 58 Tsd € besitzt.

Zum Bewertungsstichtag 31. Dezember 2015 wird mit folgenden Parametern gerechnet:

- › Kontinuierliche Zero-Zinssätze zum Bewertungsstichtag 31. Dezember 2015 in Höhe von -0,34 % zum Fälligkeitstag und -0,30 % zum voraussichtlichen Auszahlungszeitpunkt für den LTI-Plan 2014 sowie -0,27 % zum Fälligkeitstag und -0,21 % zum voraussichtlichen Auszahlungszeitpunkt für den LTI-Plan 2015
- › Zinssatz basierend auf der Zinsstrukturkurve für Bundesanleihen

› Dividendenzahlungen als arithmetisches Mittel basierend auf öffentlich verfügbaren Schätzungen für die Jahre 2016 und 2017; im Jahr 2015 lag die Dividende bei 3,25 € je Aktie

› Historische Volatilitäten auf Basis von täglichen XETRA-Schlusskursen für die Continental-Aktie bezogen auf die jeweilige Restlaufzeit der virtuellen Aktien. Für den LTI-Plan 2014 liegt die Volatilität bei 28,18 %. Für den LTI-Plan 2015 liegt die Volatilität bei 27,27 %.

Altersvorsorgeaufwendungen

Der Anwartschaftsbarwert (Defined Benefit Obligation, DBO) sämtlicher Pensionszusagen der im Jahr 2015 aktiven Mitglieder des Vorstands stellt sich wie folgt dar:

in Tsd €	Defined Benefit Obligation	
	31.12.2015	31.12.2014
Dr. E. Degenhart	8.560	7.581
J. A. Avila	5.913	5.123
Dr. R. Cramer	2.671	2.191
H.-J. Duensing (ab 01.05.2015)	612	–
F. Jourdan	1.447	730
H. Matschi	3.751	3.411
Dr. A. Reinhart (ab 01.10.2014)	981	761
W. Schäfer	7.242	6.693
N. Setzer	2.904	2.365
H.-G. Wente (bis 30.04.2015)	8.588	7.355
Summe	42.669	36.210

Wir verweisen auf Kapitel 38 des Konzernanhangs hinsichtlich der Angaben zu Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands.

Vergütung des Aufsichtsrats

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist in § 16 der Satzung geregelt. Sie hat ebenfalls einen fixen und einen variablen Bestandteil. Dem Vorsitzenden sowie dem stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats und den Vorsitzenden und Mitgliedern der Ausschüsse steht eine höhere Vergütung zu.

Neben der Vergütung werden Sitzungsgelder gezahlt und die Auslagen erstattet. Die D&O-Versicherung deckt auch die Mitglieder des Aufsichtsrats ab. Der Selbstbehalt entspricht, wie vom Deutschen Corporate Governance Kodex empfohlen, ebenfalls den

gesetzlich nur für den Vorstand geltenden Anforderungen des § 93 Abs. 2 Satz 3 AktG.

Beratungs- oder sonstige Dienstleistungs- und Werkverträge zwischen der Gesellschaft und Mitgliedern des Aufsichtsrats oder ihnen nahestehenden Personen bestanden im vergangenen Jahr nicht.

Die nach diesen Vorschriften für 2015 gewährten Bezüge der Aufsichtsratsmitglieder sind in der folgenden Tabelle wiedergegeben.

Aufsichtsratsvergütungen

in Tsd €	Vergütungskomponenten			
	2015		2014	
	fix ¹	variabel	fix ¹	variabel
Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Reitzle	232	262	231	224
Hartmut Meine ²	118	132	118	112
Michael Deister (bis 25.04.2014) ²	–	–	38	35
Dr. Gunter Dunkel	81	87	80	75
Hans Fischl ²	81	87	93	87
Prof. Dr.-Ing. Peter Gutzmer	81	87	80	75
Peter Hausmann ²	122	132	120	112
Prof. Dr.-Ing. E. h. Hans-Olaf Henkel (bis 25.04.2014)	–	–	26	24
Michael Iglhaut ²	81	87	93	87
Jörg Köhlinger (bis 25.04.2014) ²	–	–	25	24
Prof. Dr. Klaus Mangold	81	87	80	75
Sabine Neuß (ab 25.04.2014)	81	87	55	52
Prof. Dr. Rolf Nonnenmacher (ab 01.10.2014)	198	219	49	47
Dirk Nordmann ²	122	132	108	100
Artur Otto (bis 30.04.2015) ²	27	28	80	75
Klaus Rosenfeld	119	132	121	112
Georg F. W. Schaeffler	123	132	122	112
Maria-Elisabeth Schaeffler-Thumann	81	87	118	112
Jörg Schönfelder ²	120	132	106	100
Stefan Scholz (ab 30.04.2015) ²	55	58	–	–
Elke Volkmann (ab 25.04.2014) ²	81	87	56	51
Kirsten Vörkel (ab 25.04.2014) ²	81	87	56	51
Dr. Bernd W. Voss (bis 30.09.2014)	–	–	140	140
Erwin Wörle ²	122	132	109	100
Prof. KR Ing. Siegfried Wolf	81	87	80	75
Summe	2.168	2.361	2.184	2.057

¹ Einschließlich Sitzungsgelder.

² Diese Arbeitnehmervertreter haben erklärt, dass sie ihre Aufsichtsratsvergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abführen und in einem Fall u. a. an andere Institutionen spenden.

Lagebericht

Der nachfolgende Lagebericht ist ein zusammengefasster Lagebericht i. S. d. §315 Abs. 3 HGB, da die künftigen Chancen und Risiken des Continental-Konzerns und der Muttergesellschaft, der Continental AG, untrennbar miteinander verbunden sind.

33 Unternehmensprofil	100 Die Continental AG
33 Konzernstruktur	Kurzfassung nach HGB
36 Konzernstrategie	
40 Divisionen und Geschäftsbereiche	103 Sonstige Angaben
40 Division Chassis & Safety	103 Abhängigkeitsbericht
42 Division Powertrain	104 Übernahmerelevante Angaben
44 Division Interior	und Erläuterungen
46 Division Reifen	104 Berichterstattung nach § 289
48 Division ContiTech	Abs. 4 HGB bzw. § 315 Abs. 4 HGB
50 Unternehmenssteuerung	105 Vergütung des Vorstands
53 Forschung und Entwicklung	105 Erklärung zur Unternehmensführung
56 Nachhaltigkeit	nach § 289a HGB
57 Mitarbeiter	
61 Umwelt	106 Nachtragsbericht
64 Gesellschaftliche Verantwortung	
66 Wirtschaftsbericht	107 Risiko- und Chancenbericht
66 Rahmenbedingungen	107 Risiko- und Chancenmanagement
66 Gesamtwirtschaftliche Entwicklung	und internes Kontrollsystem
67 Entwicklung wesentlicher	110 Wesentliche Risiken
Abnehmerbranchen	110 Finanzrisiken
70 Entwicklung der Rohstoffmärkte	111 Marktrisiken
72 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage	113 Operative Risiken
73 Ertragslage	115 Rechtliche, umweltbezogene
79 Finanzlage	und steuerliche Risiken
82 Vermögenslage	119 Wesentliche Chancen
84 Automotive Group	120 Aussage zur Gesamtrisiko- und
85 Entwicklung der Division Chassis & Safety	Gesamtchancensituation
87 Entwicklung der Division Powertrain	
90 Entwicklung der Division Interior	121 Prognosebericht
93 Rubber Group	121 Künftige Rahmenbedingungen
94 Entwicklung der Division Reifen	121 Prognose der gesamtwirtschaftlichen
97 Entwicklung der Division ContiTech	Entwicklung
	122 Prognose der Entwicklung wesentlicher
	Abnehmerbranchen
	123 Ausblick des Continental-Konzerns



Unternehmensprofil > Konzernstruktur

Hohe Flexibilität und schnelle Reaktion sind Voraussetzungen für ein erfolgreiches operatives Geschäft. Unsere Konzernstruktur ist auf nachhaltige Wertschaffung ausgerichtet.

Markt- und kundenorientierte Konzernstruktur

Neben der Continental AG, einer Aktiengesellschaft nach deutschem Recht, als Muttergesellschaft umfasst der Continental-Konzern 502 Gesellschaften einschließlich nicht beherrschter Unternehmen. Das Continental-Team besteht aus 207.899 Mitarbeitern an 430 Standorten in 55 Ländern.

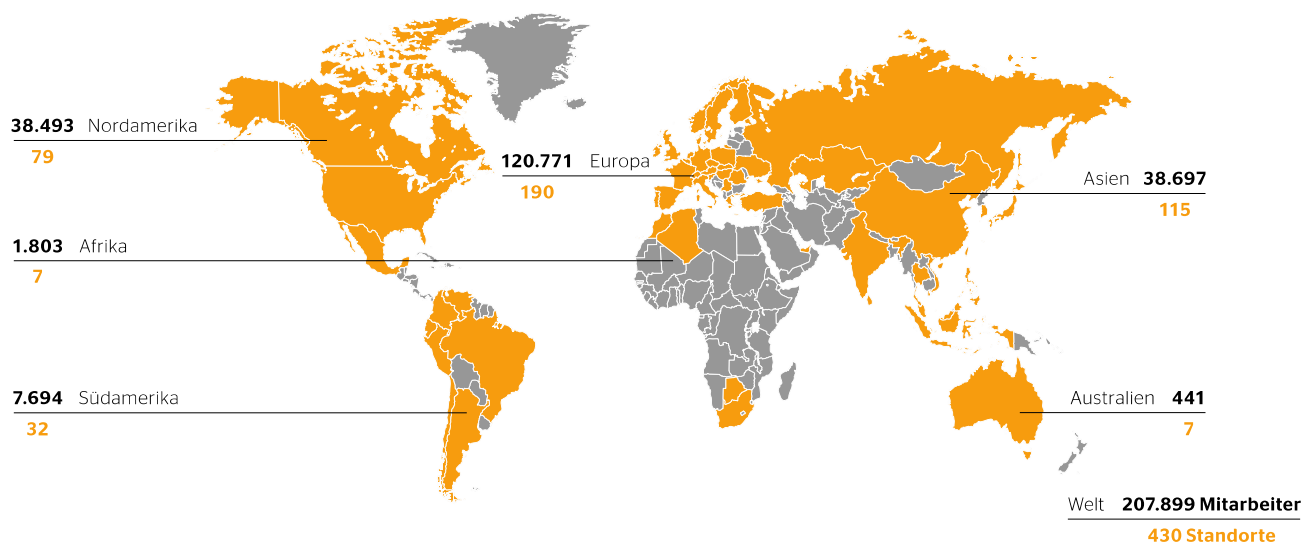
Unsere Kunden stammen aus der Automobilindustrie, aus verschiedenen industriellen Schlüsselbranchen (z. B. Schienenverkehr, Maschinen-, Apparate- und Bergbau) sowie aus dem Endkundenmarkt. Sie werden weltweit mit qualitativ hochwertigen, innovativen oder etablierten Produkten, Systemen und Lösungen beliefert. Markt- und Kundennähe sind dabei wesentliche Erfolgsfaktoren. Die globale Konzernstruktur basiert auf einer Balance aus dezentralen Strukturen und zentralen Funktionen. Unsere Unternehmenskultur und unsere Werte schaffen und fördern ein einheitliches Verständnis unserer Zusammenarbeit über organisatorische und geografische Grenzen hinweg.

Unsere Organisation bewirkt, dass zentrale Managementbereiche und operative Aufgaben aufeinander abgestimmt sind. Sie ermöglicht, flexibel und schnell auf Marktbedingungen sowie Kundenanforderungen zu reagieren, und sorgt dafür, dass der Erfolg unseres Unternehmens einer nachhaltigen Wertschaffung entspricht.

Der Continental-Konzern ist in die Automotive Group und die Rubber Group gegliedert. Diese umfassen im Berichtsjahr fünf Divisionen mit 28 Geschäftsbereichen. Produkte und Produktgruppen bzw. bestimmte Regionen bilden die Grundlage für die Zuordnung zu einer Division und zu einem Geschäftsbereich. Unterschiede ergeben sich vorwiegend durch technologische Anforderungen sowie Innovations- und Produktzyklen, die Rohstoffbasis und Produktionstechnologie sowie im Hinblick auf die zugrundeliegenden Wirtschaftszyklen, die Wettbewerbsstruktur und sich daraus ergebenden Wachstumschancen. Divisionen und Geschäftsbereiche haben eine durchgängige Geschäftsverantwortung einschließlich der Ergebnisverantwortung.

Die Automotive Group setzt sich aus den Divisionen Chassis & Safety, Powertrain und Interior zusammen. Mit einem Umsatz von insgesamt rund 23,6 Mrd € erwirtschaftet die Automotive Group 60 % des Konzernumsatzes. Die Rubber Group umfasst unsere auf Kautschuk und Kunststoff basierenden Aktivitäten, d. h. die beiden Divisionen Reifen und ContiTech. Die Rubber Group steht für rund 15,7 Mrd € Umsatz und damit für 40 % des Umsatzes im Continental-Konzern.

430 Standorte in 55 Ländern



Continental-Konzernstruktur im Überblick

Continental-Konzern

Umsatz: 39,2 Mrd €; Mitarbeiter: 207.899

Automotive Group			Rubber Group	
Umsatz: 23,6 Mrd €; Mitarbeiter: 115.888			Umsatz: 15,7 Mrd €; Mitarbeiter: 91.603	
Chassis & Safety Umsatz: 8,4 Mrd € Mitarbeiter: 40.062	Powertrain Umsatz: 7,1 Mrd € Mitarbeiter: 35.364	Interior Umsatz: 8,2 Mrd € Mitarbeiter: 40.462	Reifen Umsatz: 10,4 Mrd € Mitarbeiter: 48.955	ContiTech Umsatz: 5,4 Mrd € Mitarbeiter: 42.648

Automotive Group:

- › Die Division Chassis & Safety entwickelt, produziert und vertreibt intelligente Systeme zur Verbesserung der Fahrsicherheit und -dynamik.
- › Die Division Powertrain integriert innovative und effiziente Systemlösungen rund um den Antriebsstrang in Fahrzeuge aller Klassen.
- › Spezialisiert auf das Informationsmanagement entwickelt und produziert die Division Interior Informations-, Kommunikations- und Vernetzungslösungen.

Rubber Group:

- › Die Division Reifen steht für kurze Bremswege und hohen Grip, um maximale Sicherheit zu gewährleisten und gleichzeitig durch minimierten Rollwiderstand den Kraftstoffverbrauch zu senken.
- › Die Division ContiTech entwickelt, produziert und vermarktet Produkte für den Maschinen- und Anlagenbau, den Bergbau, die Automobilindustrie sowie weitere wichtige Industrien.

Weltweit vernetzte Wertschöpfung

Forschung und Entwicklung (F&E) erfolgt an 147 Standorten in 35 Ländern überwiegend eng am Kunden vor Ort, um flexibel auf individuelle Kundenanforderungen und regionale Marktbedingungen reagieren zu können. Dies gilt vor allem für die dezentral ange-

siedelten F&E-Projekte der Automotive Group und der Division ContiTech. Für das Reifengeschäft bestehen weltweit überwiegend ähnliche Produkthanforderungen, die entsprechend den jeweiligen Marktanforderungen angepasst werden. Vor diesem Hintergrund ist die F&E in der Division Reifen weitgehend zentral strukturiert. Im Continental-Konzern werden jährlich rund 6 % vom Umsatz in F&E investiert. Schwerpunkte sind zukunftsweisende Projekte der Automotive Group. Hierauf entfällt ein Großteil der gesamten Aufwendungen für F&E. Der Anteil der F&E-Aufwendungen im Verhältnis zum Umsatz in der Automotive Group ist deutlich höher als in der Rubber Group (weitere Erläuterungen im Kapitel Forschung und Entwicklung).

Continental verwendet ein breites Spektrum an Rohstoffen und Vorprodukten. Das Einkaufsvolumen beträgt rund 17,4 Mrd €. Wichtige Rohstoffe für die Automotive Group sind Stahl, Aluminium, Edelmetalle, Kupfer und Kunststoffe. Einen Schwerpunkt im Einkauf von Material und Vorprodukten bilden Elektronik und elektromechanische Komponenten, die im Konzern zusammen etwa 43 % des Gesamtvolumens ausmachen. Ein Viertel des Einkaufs entfällt auf mechanische Komponenten. Für die Rubber Group sind Naturkautschuke und ölbasierte Chemikalien, wie synthetische Kautschuke und Ruße, wichtige Rohstoffe. Deren Einkaufsvolumen beläuft sich zusammen auf knapp ein Fünftel des Gesamtvolumens für Produktionsmaterial (weitere Erläuterungen im Kapitel Wirtschaftsbericht, Abschnitt Entwicklung der Rohstoffmärkte).

Global vernetzte Wertschöpfung

F&E	Einkauf	Produktion	Vertrieb
Innovativ 2,4 Mrd € Aufwand	Vielfältig 17,4 Mrd € Volumen	Weltweit 208 Standorte	Vor Ort 39,2 Mrd € Umsatz

Produktion und Vertrieb sind in den Automotive-Divisionen und in der Division ContiTech entsprechend unserer Strategie kundenorientiert und regional flächendeckend organisiert (weitere Erläuterungen im Kapitel Konzernstrategie). Unsere Reifenproduktion, bei der Skaleneffekte bedeutend sind, ist mit großen Standorten in Europa, den USA und China in den drei nach Produktion und Fahrzeugbestand dominierenden Automobilmärkten vertreten. Insofern sind niedrige Produktionskosten gekoppelt mit großen Volumina oder mit regional hoher Wachstumsdynamik wesentliche Erfolgsfaktoren. Der Vertrieb in der Division Reifen erfolgt weltweit über das eigene Händlernetz mit rund 2.000 Reifenfach- und Franchisebetrieben sowie über den Reifenhandel allgemein.

Die Automobilindustrie (Erstausrüstung) stellt mit einem Anteil von 72 % am Konzernumsatz unseren größten Kundenkreis. Entsprechend hoch ist die Bedeutung dieser Industrie für das Wachstum der Automotive Group. In der Rubber Group dominiert das Reifengeschäft mit Endkunden. Bei ContiTech spielen neben der Automobilindustrie auch andere Schlüsselindustrien eine wichtige Rolle; diese sind z.B. der Maschinen- und Anlagenbau, Anwendungen im Bergbau oder in der Ölindustrie.

Konzernstrategie

Ziele unserer auf sieben Handlungsfeldern basierenden Strategie sind ein ausgewogenes Produktportfolio, Technologieführerschaft und eine führende Marktposition in den für uns relevanten Marktsegmenten sowie Agilität und Kundennähe.

Unsere Finanzierungsstruktur haben wir in den vergangenen Jahren neu ausgerichtet. Mit einer Eigenkapitalquote von 40 % und einem Verschuldungsgrad von 27 % haben wir uns die notwendige Flexibilität geschaffen, kurzfristig auf Entwicklungen reagieren zu können, sollten sich Chancen ergeben, unser Technologieportfolio zu erweitern oder zu stärken. Der Zukauf von Elektrobit Automotive, der uns noch besser in die Lage versetzt, Softwarelösungen für unsere Kunden zur Vernetzung von Systemen unterschiedlicher Domänen im Fahrzeug zu entwickeln, ist ein Beleg hierfür. Wichtigstes Ziel bleibt allerdings die Stärkung des Geschäfts außerhalb der Automobilerstausrüstung. Wir handeln weiterhin bedacht und sehen uns nicht unter Zugzwang, Ziele um ihrer selbst willen zu erreichen. Wichtiger als Größe sind uns Wertschaffung und Stärkung unserer Kompetenzen.

Sieben strategische Handlungsfelder zur nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts

Unsere Strategie umfasst sieben sich gegenseitig ergänzende Handlungsfelder, die darauf ausgerichtet sind, nachhaltig Wert zu schaffen und die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens zu sichern. Wir konnten in den vergangenen fünf Jahren einige wichtige Zwischenziele unserer Strategie erreichen.

1. Wertsteigerung - dauerhafte Steigerung des Unternehmenswerts

Ziel: Unser Geschäftsmodell basiert auf den drei Wertströmen Innovationsfähigkeit, Produktivität und profitables Wachstum. Eine dauerhafte Steigerung des Unternehmenswerts bedeutet für uns

nachhaltigen, dauerhaften Erfolg unter Berücksichtigung der Kapitalkosten. Unsere Zielmarke liegt bei mindestens 20 % Rendite auf das betrieblich gebundene Kapital.

Status: Dieses Ziel konnten wir das zweite Jahr in Folge erreichen und haben im Berichtsjahr die Zielmarke mit 20,9 % nach 20,0 % im Jahr 2014 überschritten.

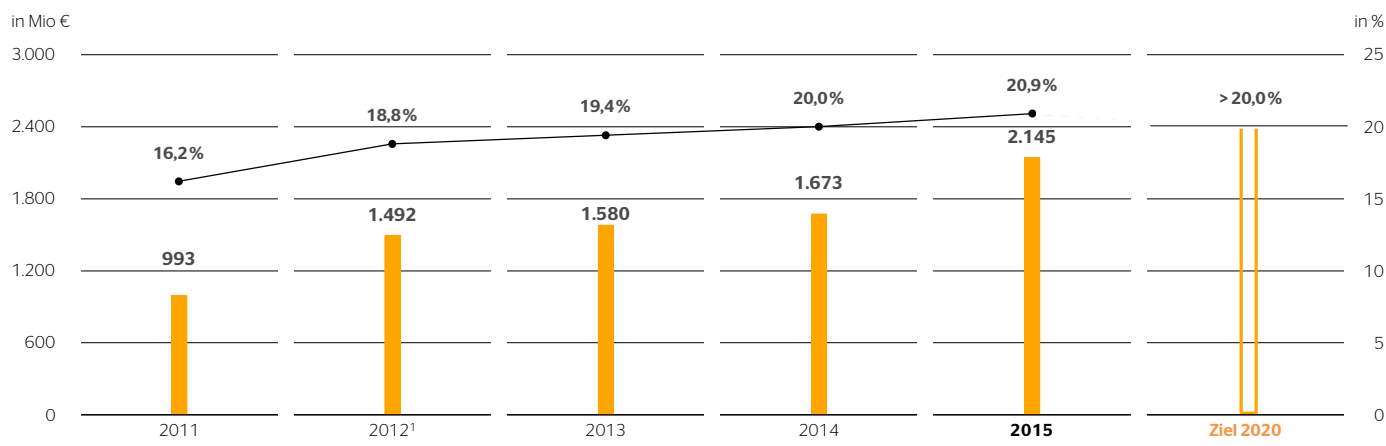
2. Regionale Umsatzbalance - weltweit ausgewogene Umsatzverteilung

Ziel: Den Konzernumsatzanteil in den asiatischen Märkten sukzessive auf 30 % steigern. In China wollen wir in den nächsten Jahren überproportional wachsen. In Nord- und Südamerika soll der Umsatzanteil von insgesamt mindestens 25 % gehalten werden. Wir wollen eine weltweit ausgewogene regionale Umsatzverteilung erreichen. Damit erhöhen wir unsere Unabhängigkeit von einzelnen regionalen Absatzmärkten. Um das zu erreichen, nutzen wir die Chancen, die sich auf den wachsenden Märkten in Asien und Nordamerika bieten, während wir unsere starke Marktposition in Europa festigen. Mittel- bis langfristig wollen wir damit unser Geschäftsmodell regional noch stärker ausbalancieren. So werden wir weniger anfällig für Konjunkturschwankungen in einzelnen Regionen der Welt.

Status: In den vergangenen Jahren haben wir hierbei schon wesentliche Fortschritte erzielt. Im Berichtsjahr lag der Umsatzanteil in Asien bei 20 %. In Nord- und Südamerika lag der Umsatzanteil bei insgesamt 29 %.

Steigerung des Wertbeitrags

Kapitalrendite (ROCE)



Continental Value Contribution (CVC)

¹ Ab 2012 wird IAS 19 (überarbeitet 2011), Leistungen an Arbeitnehmer, angewendet.

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

Ziel: In den Bereichen Kundenorientierung, Qualität und Marktanteil wollen wir dauerhaft zu den drei weltweit führenden Anbietern gehören. So können wir unsere Zukunft aus einer führenden Position heraus planen und damit die Entwicklung einzelner Branchen maßgeblich mitgestalten.

Status: Wesentlicher Erfolgsfaktor und Treiber für die künftige Entwicklung ist unsere starke Präsenz in den innovativen, zukunfts-trächtigen Technologiebereichen der Kraftfahrzeugindustrie. Unser Portfolio besteht etwa zur Hälfte aus den 20 weltweit am stärksten wachsenden Produktsegmenten der Automobilindustrie. Bei vielen Technologien zählen wir zu den führenden Unternehmen der Automobilzulieferindustrie. Das gilt ebenso für unsere Reifensparte, wie für das Geschäft mit den Automobilherstellern und für andere Industrien in der Division ContiTech.

4. Im Markt für den Markt - hoher Lokalisierungsgrad

Ziel: Ein hoher Lokalisierungsgrad kennzeichnet unser globales Geschäftsmodell. Zahlreiche Produktanwendungen werden lokal entwickelt und produziert. Dort kommen wir am besten den Bedürfnissen und Anforderungen unserer Kunden nach. Durch unsere weltweit arbeitende Entwicklung und Fertigung können wir Lösungen und Produkte für hochwertige Fahrzeuge ebenso wie für erschwingliche Autos und maßgeschneiderte Industrieanwendungen anbieten. Mindestens acht von zehn Applikationsentwicklungen sollen vor Ort entstehen, ebenso hoch soll der Produktionsanteil vor Ort sein.

Status: Derzeit verfügen wir in 35 von 55 Ländern, in denen wir vertreten sind, über Produktionsstätten. Gleichzeitig kaufen wir, soweit dies möglich und wirtschaftlich ist, lokal ein und vermarkten lokal. In den kommenden Jahren werden wir weiter hart daran arbeiten, auch einen der asiatischen Hersteller zu unseren fünf größten Automobilkunden zählen zu können. Das wollen wir durch einen hohen Lokalisierungsgrad erreichen.

5. Ausgewogenes Kundenportfolio - Balance zwischen Automobilbranche und anderen Industrien

Ziel: Durch ein ausgewogenes Kundenportfolio wollen wir die Abhängigkeit von der Automobilkonjunktur verringern. Dafür streben wir eine Erhöhung des Geschäfts in Branchen außerhalb der Automobilerüstung bei gleichzeitig weiterem Wachstum im Geschäft mit den Automobilherstellern an. Bis zum Jahr 2020 wollen wir den Umsatzanteil mit Endverbrauchern und Industriekunden aus anderen Branchen in Richtung 40 % steigern. Die Basis hierfür bilden unsere Reifen- und ContiTech-Aktivitäten. Das Geschäft außerhalb der Automobilerüstung erlaubt uns, Verzögerungen oder Beschleunigungen bei den oben beschriebenen Herausforderungen besser auszugleichen.

Zur Erreichung dieses Ziels verfolgen wir drei Ansätze:

- › Wir investieren im Reifenbereich in zusätzliche Produktionskapazitäten, die überwiegend auf das Endkundengeschäft ausgerichtet sind.

- › Wir stärken das automobiler Endkundengeschäft durch kundenspezifische Lösungen und Produkte.
- › Wir steigern den Umsatz mit Industriekunden aus Branchen außerhalb der Automobilindustrie sowohl organisch als auch über Akquisitionen.

Status: 2015 lag der Umsatzanteil mit Endverbrauchern und Industriekunden bei 28 %.

6. Technologische Balance - Mix aus etablierten und Vorreitertechnologien

Ziel: Unser Produktportfolio soll aus einem profitablen und zukunfts-fähigen Mix aus etablierten Technologien und Vorreiter-technologien bestehen. In wachstumsstarken Märkten oder Marktsegmenten setzen und begleiten wir neue Trends und Standards. In etablierten Kernmärkten stellen wir sicher, dass wir unsere Position als einer der führenden Automobilzulieferer und Industriepartner stetig weiterentwickeln. So kann Continental in allen Phasen der jeweiligen Produktlebenszyklen präsent und wettbewerbsfähig sein.

Status: In der Automotive Group zählen wir zu den führenden Anbietern bei Fahrerassistenzsystemen, bei Einspritzsystemen für verbrauchsarme, aufgeladene Diesel- und Benzinmotoren, bei der Elektromobilität sowie bei schlüssellosen Zugangssystemen und Display-Lösungen im Innenraum des Fahrzeugs.

7. Menschen, die begeistern - in einer Kultur, die inspiriert

Ziel: Wegweisende Lösungen entstehen nur in einem vertrauensvollen Umfeld. Continental ist bestrebt, in allen Divisionen und Funktionen eine Kultur des Vertrauens und der Eigenverantwortung zu fördern, Fehlertoleranz als lernendes System zu pflegen und Spielräume zu geben. Zur Entwicklung unserer Unternehmenskultur fördern und gestalten wir mit zahlreichen Initiativen ein Arbeitsklima, das von Vertrauen sowie gegenseitiger Wertschätzung gekennzeichnet ist. So schaffen wir ein Umfeld für neue Ideen und Initiativen sowie einen umfassenden Wissensaustausch und eine wertsteigernde Zusammenarbeit. Durch Netzwerkzusammenarbeit ohne organisatorische oder hierarchische Grenzen können wir effizienter zu besseren Lösungen kommen sowie Trends und Marktveränderungen schneller erfassen.

Status: Bei einer Mitarbeiterbefragung im Berichtsjahr gaben 85 % der Befragten an, dass sie unsere Unternehmenswerte - Vertrauen, Gewinnermentalität, Freiheit, Verbundenheit - voll unterstützen.

Automobilindustrie im Wandel

Die Automobilindustrie, die in den vergangenen 100 Jahren durch Fahrzeugproduzenten, die Zulieferindustrie, Autohändler, Konsolidierung und Globalisierung, die Optimierung der Mechanik, den Verbrennungsmotor sowie den Einzug der Elektronik geprägt war, steht vor tiefgreifenden Veränderungen. Die wohl unmittelbarste ist die Digitalisierung, gefolgt von der Elektrifizierung des Antriebs bis hin zur Frage, wie wir als Individuen Mobilität in Zukunft erfahren wollen.

Unser Ziel ist es, über unsere sieben strategischen Handlungsfelder diese Herausforderungen anzunehmen und wertsteigernd für Continental weiterzuentwickeln.

Chancen durch Digitalisierung

Um weiterhin dauerhaft zu wachsen, nutzen wir die Chancen, die sich durch die Digitalisierung eröffnen. Eine Wertsteigerung allein durch die Optimierung der reinen Mechanik stößt zunehmend an ihre Grenzen.

Die Digitalisierung und Vernetzung der physischen Welt (Internet der Dinge) ist ein massiver Treiber wirtschaftlichen Wachstums. Sie ist umfassend ausgerichtet und erfasst Objekte, Produkte und Prozesse jedweder Art. Im Internet der Dinge können mithilfe der Digitalisierung potenziell 1,6 Billionen Objekte vernetzt werden. 14 Mrd Objekte (rund 1 % des Potenzials) sind bereits vernetzt. Es gibt noch eine enorme nicht ausgeschöpfte Leistungskraft. Der positive Einfluss dieser Entwicklung auf die Gesamtwirtschaft wird im Jahr 2020 auf ca. 6 Billionen US-Dollar geschätzt. Allein bis 2020 werden 50 Mrd Geräte und Maschinen sowie mehr als 250 Mio Fahrzeuge vernetzt sein. Hieraus resultiert ein beachtliches Umsatzpotenzial für die Automobilindustrie. 2020 liegt das geschätzte Marktvolumen bei 57 Mrd €.

Mit Fahrerassistenzsystemen und anderen digitalisierten Technologien wie Elektronik, Sensorik und Software erzielen wir heute bereits etwa 60 % unseres Umsatzes in der Automotive Group. Das waren im Berichtsjahr über 14 Mrd €.

Entlang der Megatrends der Industrie verfolgt Continental mit der Digitalisierung drei maßgebliche Ziele:

- › Null Unfälle im Straßenverkehr.
- › Saubere Luft durch geringeren Verbrauch an Treibstoff und weniger Emissionen.
- › Mehr Komfort, bessere Information sowie Unterhaltung und Fahrfreude.

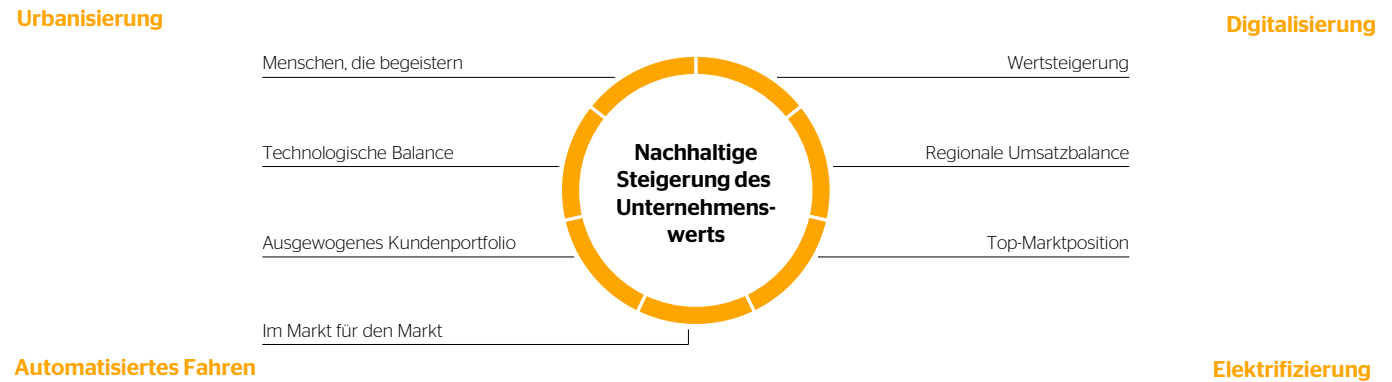
Chancen durch Elektrifizierung

Neben Technologien zur Optimierung des Verbrennungsmotors entwickeln wir Technologien, die den Verbrennungsmotor unterstützen, die über begrenzte Zeiträume rein elektrisches Fahren ermöglichen oder ganz ohne ihn auskommen. Unser Portfolio umfasst Elektroniklösungen für 12-Volt- und 48-Volt-Antriebe, Hybrid- und Plug-in-Varianten sowie reine Elektromotoren. Über die Bremsenergieerückgewinnung hinaus liegt unsere Kompetenz auch in der Leistungselektronik, d. h. der intelligenten Steuerung der während der Fahrt aus Verbrennungs- und Elektromotor sowie aus der Batterie zur Verfügung stehenden Energie. Allerdings hat sich in den vergangenen Jahren gezeigt, dass die von der Industrie angebotenen Lösungen den Kundenansprüchen derzeit noch nicht genügen. Mit Blick auf die erhebliche Luftverschmutzung in China oder Indien sowie allgemein in den Ballungsräumen, den sogenannten Megacitys, sind wir davon überzeugt, dass sich der Elektromotor als eine Antriebsvariante durchsetzen wird. Wichtig für den Erfolg der Technologie werden folgende Meilensteine sein:

- › Die Batterie muss eine Reichweite von mindestens 500 Kilometern haben.
- › Sie muss Ladezyklen von mehr als 200.000 Kilometern standhalten.
- › Sie muss schnell – und dabei möglichst kabellos – wieder aufladbar sein.
- › Der Preis pro Kilowattstunde muss um mehr als zwei Drittel auf unter 100 € reduziert werden.

Wir rechnen damit, dass mehr als 20 % der im Jahr 2025 produzierten Fahrzeuge mit elektrifiziertem Antrieb unterwegs sein werden. Den Anteil der Elektrofahrzeuge, die ohne Verbrennungsmotor betrieben werden, schätzen wir auf nur 3 % ein. Unser Umsatzanteil im Jahr 2020 in der Division Powertrain wird dieses Verhältnis widerspiegeln. Das bedeutet, dass wir weiterhin erhebliche Investitionen in diese Technologien planen.

Konzernstrategie im Überblick



Chancen durch automatisiertes Fahren

Auf Basis der heutigen Fahrerassistenzsysteme wird es in Zukunft möglich sein, dem Fahrer einen Teil seiner Zeit, die er im Fahrzeug verbringt, zur freien Verfügung zu stellen. Zeit, in der das Auto das Fahrgeschehen überwacht und steuert. Viele berechtigte Fragen und Zweifel zu diesem Thema sind heute noch nicht beantwortet bzw. ausgeräumt. Fakt ist jedoch, dass das Fahrzeug in aller Regel erheblich weniger Fehler beim Fahren macht als der Mensch. Mit unseren Sensor- und Kameralösungen, mit unserer Kompetenz bei elektronischen Steuereinheiten und der Vernetzung von Fahrzeugen sind wir bereits heute in einer starken Ausgangsposition. Außerdem eröffnet der Eintritt neuer Anbieter aus der Technologiebranche zusätzliche Umsatzchancen, die wir mit unserer bewiesenen Kompetenz nutzen wollen. Eine Konsequenz kann auch eine Neudefinition von individueller Mobilität sein. Das Schlagwort lautet „Shared Mobility“, also die intensivere Nutzung des Fahrzeugs nicht von einem Besitzer, sondern von mehreren Nutzern. Die notwendigen Verstärkungen unseres Portfolios, um auch bei dieser Entwick-

lung weiter zu den führenden Anbietern zu zählen, tätigen wir bereits heute. Entscheidend hierbei wird unsere Fähigkeit sein, auf neue Entwicklungen zeitnah zu reagieren.

Chancen durch Urbanisierung

Bereits heute leben mehr als 50% der Weltbevölkerung in Großstädten, d. h. dass heute ein Großteil der Fahrzeugflotte von mehr als 1 Mrd Fahrzeuge dort unterwegs ist. Prognosen besagen, dass im Jahr 2050 mehr als zwei Drittel der Menschen in Großstädten leben werden und dass die Fahrzeugflotte auf über 2 Mrd Fahrzeuge steigen wird. Das bedeutet enorme Herausforderungen an die Infrastruktur, die Sicherheit und die Emissionseigenschaften von Fahrzeugen. Letztlich bedingt die Urbanisierung neue Antriebskonzepte und Konzepte zur Vernetzung und Nutzung von Fahrzeugen, damit eine saubere und uneingeschränkte Mobilität Realität werden kann. Sie wirkt damit unterstützend für die Chancen, die sich aus der Digitalisierung, Elektrifizierung und dem automatisierten Fahren ergeben.

Divisionen und Geschäftsbereiche

Division Chassis & Safety

- › 40.062 Mitarbeiter
- › 111 Standorte in 22 Ländern
- › Umsatzanstieg um 12,4 % auf 8,4 Mrd €

Für die Division Chassis & Safety ist die Richtung klar: Die Zukunft der Mobilität führt zum automatisierten Fahren. Integrale aktive und passive Sicherheitstechnologien und Produkte zur Unterstützung der Fahrzeugdynamik sorgen für mehr Sicherheit und Komfort.

Laut Weltgesundheitsorganisation sterben noch immer weltweit über 1,2 Millionen Menschen pro Jahr im Straßenverkehr, zusätzlich werden Millionen Menschen bei Unfällen verletzt. Hauptursache ist menschliches Versagen. Studien sprechen von mehr als 90 % Teilverschulden durch den Fahrer, in über 70 % ist der Mensch alleiniger Unfallverursacher. Um die Zahl der Unfälle weiter zu senken, ist es daher notwendig, den Fahrer beim Fahren zu unterstützen. Der Weg dorthin beinhaltet den kontinuierlichen Ausbau und höhere Ausstattungsraten mit elektronischen Fahrerassistenzsystemen sowie die schrittweise Automatisierung von Fahraufgaben bis hin zum vollautomatisierten Fahren. Die Elektronik wird zunehmend intelligenter und schafft so beste Voraussetzungen für die Realisierung der „Vision Zero“, unserer Vision vom unfallfreien Fahren.

Globalisierung, Wachstum und Spitzenleistung sind die wesentlichen strategischen Antriebskräfte der Division, die in vier Geschäftsbereiche unterteilt ist:

- › **Vehicle Dynamics** vereint Produkte und Systeme für die Quer-, Längs- und Vertikaldynamik. Dazu gehören skalierbare elektronische Bremssysteme und Softwarelösungen für die Fahrzeugstabilität und den Fahrkomfort für Autos und Motorräder sowie Fahrwerkelektronik und Luftfedersysteme.
- › **Hydraulic Brake Systems** ist einer der führenden Anbieter hydraulischer Bremssysteme. Hier werden Lösungen für die klassische Bremsentechnik und optimal angepasste Betätigungssysteme entwickelt und gefertigt. Das Produktportfolio umfasst sowohl die konventionellen Produkte wie Bremskraftverstärker und Bremsschläuche als auch die unterschiedlichen Bremsenprodukte wie Scheiben-, Feststell- und Trommelbremsen, Festsattel sowie die elektrische Parkbremse (EPB). Die EPB hat den Vorteil, sowohl die Handbremse zu ersetzen als auch zusätzliche Sicherheitsfunktionen zu integrieren.
- › **Passive Safety & Sensorics** treibt die Verbindung von Fahrdynamik- und Umfoldsensorik mit Systemen der passiven Sicherheit voran. So entstehen leistungsfähige, integrale Schutzsysteme für Insassen sowie Fußgänger und Radfahrer. Durch die V2X-Kommunikation (Fahrzeug zu Fahrzeug und Fahrzeug zu Infrastruktur) entsteht eine Schwarmintelligenz, in der Fahrzeuge quasi „um die Ecke“ sehen und somit vorausschauende Sicherheitsstrategien realisieren können.

- › **Advanced Driver Assistance Systems** steht für innovative Fahrerassistenzsysteme. Sie sind die Basis für die Automatisierung der Fahrzeuge, agieren mithilfe von Umfoldsensoren wie Kamera, Radar und Lidar und realisieren so unterschiedliche Sicherheits- und Komfortfunktionen. Autofahrer werden zum einen in alltäglichen Situationen wie dem Parken (mit Surround View, einem 360°-Kamerasystem für die Rundumsicht) oder der Fahrt im fließenden Verkehr unterstützt. Zum anderen stehen die Systeme in Gefahrensituationen bereit, um den Fahrer zu warnen und wenn notwendig aktiv einzugreifen (Notbremsassistent). Damit tragen unsere Produkte entscheidend zur Unfallvermeidung bei.

Unsere Wachstumsperspektiven

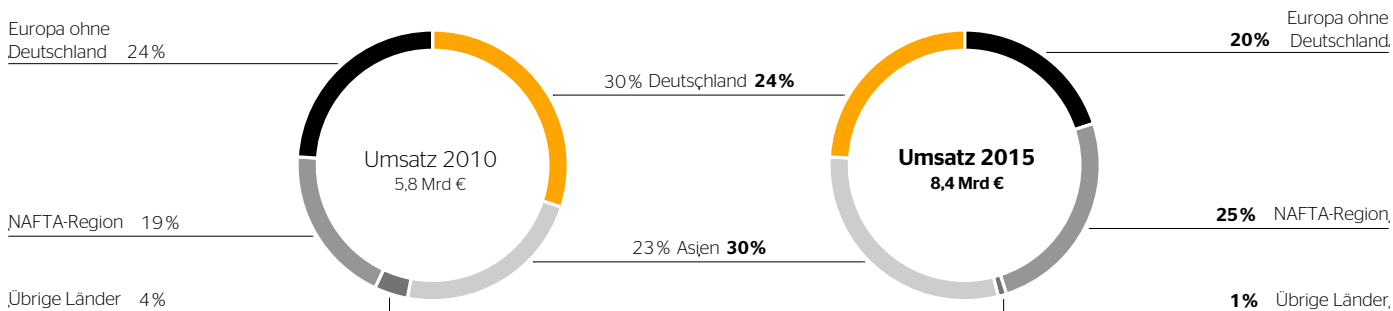
Chancen für ein Volumenwachstum ergeben sich aus verschiedenen Einflussfaktoren, beispielsweise durch:

- › den verstärkten Einsatz von Fahrerassistenzsystemen aufgrund steigenden Sicherheitsbewusstseins in der Bevölkerung
- › eine weltweite Marktdurchdringung der elektrischen Parkbremse auch in kleinen Fahrzeugsegmenten
- › eine größere Marktdurchdringung bei elektronischen Bremssystemen (MK 100)
- › den Marktanlauf der innovativen elektro-hydraulischen Bremse MK C1 im „One Box-Design“, das die Bremsbetätigung, den Bremskraftverstärker und das Regelsystem zu einem System zusammenfasst
- › unser Wachstum in der NAFTA-Region und den asiatischen Märkten sowie unsere verstärkte lokale Präsenz
- › die Verschärfung der Gesetzgebung für Sicherheitstechnologien weltweit und das Bewertungsschema des Europäischen Neuwagen-Bewertungs-Programms (European New Car Assessment Programme, Euro NCAP).

Die Division Chassis & Safety ist in bestehenden Märkten mit innovativen Produkten sowie bei Neuentwicklungen bestens für die Zukunft vorbereitet. Gründe dafür sind eine bessere Marktdurchdringung, steigende Installationsraten bei ABS, ESC, Sensoren und passiver Sicherheit sowie ein zunehmender Einsatz von Fahrerassistenzsystemen und elektrischen Parkbremsen in den meisten Fahrzeugklassen. Dabei profitieren wir besonders von günstigen Rahmenbedingungen: Der Wachstumsmarkt Asien und die internationale Gesetzgebung hinsichtlich des Einsatzes von ABS (zukünftig auch für Motorräder in Europa), der elektronischen Stabilitätskontrolle ESC und von Airbags bereiten den Weg für weiteres Wachstum.

Zukunftsweisende Fahrerassistenzsysteme werden immer stärker in Prüf- und Bewertungsprotokollen berücksichtigt. So ist zukünftig beim Euro NCAP-Rating das Maximum von fünf Sternen nur noch mit Fahrerassistenzsystemen realisierbar.

Division Chassis & Safety: Umsatz nach Märkten



Der Elektronik kommt in der kontinuierlichen Entwicklung der elektronischen Fahrerassistenz und der zunehmenden Automatisierung eine entscheidende Bedeutung zu. Schon heute beträgt der Elektronikanteil eines Durchschnitts-Pkw fast ein Drittel des Produktionswerts mit bis zu 90 Steuereinheiten für Antriebsstrang, Innenausstattung und Chassis.

Der nächste große Schritt umfasst die Vernetzung der elektronischen Einzelsysteme zu erweiterten Funktionsblöcken und deren Gruppierung zu Domänen. Die integrale Sicherheit, das Zusammenspiel der aktiven und passiven Sicherheit, hilft dem Fahrer, heikle Verkehrssituationen besser zu bewältigen und Verkehrsteilnehmer wirkungsvoller zu schützen. Die Nachfrage nach komplexen Fahrzeugfunktionen und vernetzten Systemen wächst somit rasant. So verschiebt sich nach internen Berechnungen der Anteil von System- gegenüber Komponentenprojekten allein bei Fahrerassistenzsystemen in den kommenden zwei Jahren von 30 % auf rund 50 %.

Um sich für die hieraus resultierenden Marktanforderungen und Wachstumsmöglichkeiten leistungsstärker aufzustellen, hat die Division Chassis & Safety ihr Profil erweitert und die Kompetenz und Kapazität im Systembereich gestärkt. Die Division hat die technische Expertise, um für die Automobilhersteller sowohl einzelne Komponenten als auch Systemverbunde zu entwickeln. Mit den innerhalb von Chassis & Safety Systems ausgebauten Funktionen

- > Systemkonzept (Anforderungsmanagement, Architektur, Safety & Security)
- > Design (Funktionsentwicklung, Simulation, Systemlayout)
- > Test & Integration (Test, Hardware in the Loop, Verifizierung und Validierung)

hat sich die Division dem Markt organisatorisch angepasst und kann so Systemgeschäftschancen auch geschäftsbereichsübergreifend nutzen.

Division Powertrain

- › 35.364 Mitarbeiter
- › 90 Standorte in 22 Ländern
- › Umsatzanstieg um 8,8 % auf 7,1 Mrd €

In der Division Powertrain integrieren wir innovative und effiziente Systemlösungen rund um den Antriebsstrang in Fahrzeuge aller Klassen. Unter dem Leitgedanken „Clean Power“ machen unsere Produkte das Autofahren umweltschonender und erschwinglicher. Darüber hinaus steigern sie Komfort und Fahrspaß.

Unseren Kunden bieten wir ein umfangreiches Portfolio von Benzin- und Dieseleinspritzsystemen über Turbolader, Motor- und Getriebesteuerungen inklusive Sensoren und Aktuatoren, Abgasnachbehandlungs- sowie Kraftstoffördersysteme bis hin zu Komponenten und Systemen für Hybrid- und Elektroantriebe.

Die Division umfasst fünf Geschäftsbereiche:

- › **Engine Systems** verfolgt das Ziel von mehr Dynamik und weniger Verbrauch. Hier werden innovative Systemlösungen für umweltschonende und zukunftssichere Verbrennungsmotoren entwickelt und produziert.
- › **Fuel & Exhaust Management** sorgt für eine geringere Abgasbelastung der Natur trotz steigenden Verkehrsaufkommens. Das Produktportfolio umfasst Kraftstoffördereinheiten und deren Komponenten sowie Katalysatoren, Abgasnachbehandlungssysteme und SCR-Dosiersysteme (Selective Catalytic Reduction, SCR).
- › **Hybrid Electric Vehicle** liefert Hauptkomponenten für die Antriebselektrifizierung in Hybrid- und Elektrofahrzeugen. Im Vordergrund steht die Elektrifizierung nach Maß – für jeden Fahrzeugtyp ein kosteneffizientes Konzept zur Antriebselektrifizierung.
- › **Sensors & Actuators** arbeitet an der Senkung von Kohlendioxid- und Schadstoffemissionen. Dies ermöglichen Sensoren und Aktuatoren in Kombination mit fortschrittlichen Motormanagementsystemen.
- › **Transmission** entwickelt und produziert zukunftsweisende elektronische und elektromechanische Steuerungen für alle relevanten Getriebetypen und Antriebsstrangapplikationen. Das Angebot reicht von High End-Systemen bis hin zu kostenoptimierten Lösungen für die Wachstumsmärkte.

Unsere Wachstumsperspektiven

Das Bedürfnis nach individueller Mobilität wird global weiterhin wachsen. Zugleich werden weltweit die gesetzlichen Grenzwerte für die CO₂- und Schadstoffemissionen von Fahrzeugen weiter verschärft, d. h., der Bedarf an verbrauchs- und emissionsreduzierten Antriebstechnologien wächst. Diese Entwicklung bietet der Division Powertrain Wachstumsperspektiven in verschiedenen Marktbereichen wie:

- › elektrifizierte Antriebe
- › Direkteinspritzung und Turboaufladung
- › elektronische Steuerungssysteme
- › Abgasnachbehandlung.

Unser Ziel ist es, die Effizienz herkömmlicher Verbrennungsmotoren zu erhöhen sowie Lösungen zur Elektrifizierung des Antriebsstrangs endkundengerecht und kosteneffizient zu gestalten.

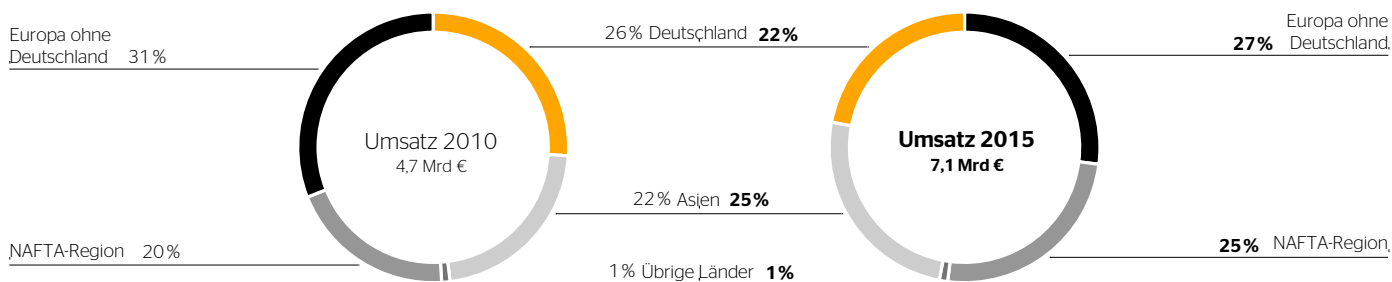
Wachstumsmarkt elektrifizierte Antriebe:

Die Elektrifizierung wird langfristig einen unverzichtbaren Beitrag zu effizienteren und emissionsärmeren Fahrzeugen leisten. Continental sieht die Lösungen für den Massenmarkt bei der abgestuften Hybridisierung „Elektrifizierung nach Maß“ und bietet hierfür einen Technologiebaukasten, mit dem Fahrzeughersteller aktuelle Fahrzeugmodelle bei transparentem Kosten-Nutzen-Verhältnis zwischen zwölf und 400 Volt abgestuft hybridisieren können. Einen großen Schwerpunkt setzt Continental dabei auf das neue Antriebssystem „48-Volt Eco Drive“. Die neue kostengünstige Hybridtechnologie bietet Funktionen, die bisher nur bei den Hochvolt-Hybridssystemen zu finden sind – das Abschalten des Verbrennungsmotors während der Fahrt (Segeln bzw. Coasting), einen sehr schnellen, komfortablen Motorstart und eine effiziente Bremsenergierückgewinnung (Rekuperation). Durch seine leichte Integrierbarkeit und die überschaubaren Batteriekosten – aufgrund des relativ kleinen 48-Volt-Akkus – ist das System sehr wirtschaftlich und entspricht den Forderungen der Automobilhersteller nach kostengünstigen Lösungen für saubere Antriebe mit einem Systempreis im mittleren zweistelligen Euro-Bereich pro Gramm CO₂-Reduzierung. Der „48-Volt Eco Drive“ lässt sich sowohl mit Benzinalen auch mit Dieselmotoren kombinieren und ermöglicht in beiden Fällen eine deutliche Verringerung von Kraftstoffverbrauch und Schadstoffemissionen. So senkt das Mildhybridsystem bei einem Kompaktwagen mit 1,2 l Benzinmotor den Durchschnittsverbrauch im innerstädtischen Verkehr um rund 21 %. Mit dem System lassen sich auch die Stickoxidemissionen von Dieselfahrzeugen deutlich reduzieren. 2016 wird der „48-Volt Eco Drive“ erstmals in Serie gehen.

Wachstumsmarkt Direkteinspritzung und Turboaufladung:

Kleinere, aufgeladene Motoren verringern CO₂-Emissionen. Wir sorgen mit wegweisenden, innovativen Turbolader- und Injekortechologien dafür, dass moderne Verbrennungsmotoren auf lange Sicht in puncto Wirtschaftlichkeit, Umweltfreundlichkeit und Leistungsentfaltung wettbewerbsfähig zu alternativen Antrieben bleiben. Mit der Weltneuheit Turbolader mit Aluminiumturbinengehäuse führen wir die Weiterentwicklung fort.

Division Powertrain: Umsatz nach Märkten



Wachstumsmarkt elektronische Steuerungssysteme:

Eine große zukünftige Herausforderung ist, die thermische, mechanische und elektrische Energie im Fahrzeug unter hochkomplexen Anforderungen möglichst effizient und präzise zu nutzen. Während die Motorsteuerung heute ausschließlich auf Signalen von im Fahrzeug befindlichen Sensoren basiert, wird zukünftig auch verstärkt auf Informationen aus externen Quellen wie andere Fahrzeuge oder aus einer Cloud zurückgegriffen.

Durch die Vernetzung des Antriebsstrangs mit der Cloud, vernetztes Energiemanagement (connected energy management) genannt, wird dem Endkunden bei der Verbrauchsreduktion ein signifikanter Mehrwert geboten. Der Verbrennungsmotor wird mit einem besseren Wirkungsgrad betrieben und bei einer Hybridstrategie möglichst oft ausgeschaltet. Unter Zuhilfenahme von Echtzeit-Verkehrsdaten oder Ampelphasen kann das Fahrzeug z. B. selbstständig entscheiden, zu welchem Zeitpunkt der Motor ausgeschaltet werden kann ohne dabei den Verkehrsfluss negativ zu beeinträchtigen oder die Fahrdauer zu verlängern.

Anstelle eines einzigen Energieflusses gilt es somit zukünftig, die Balance und Fließrichtung von diversen Energieströmen zu regeln. Bedingt durch diese vielfältigen Optionen der Elektrifizierung sowie durch alternative Kraftstoffe steigt der mögliche Umfang der Funktionen im Motorsteuergerät stark an.

Um diese Vielfalt umsetzen zu können, sind modulare Konzepte, wie sie in der Motorsteuerungsarchitektur EMS 3 von Continental existieren, unerlässlich. Dieses auf AUTOSAR 4.0 (Standard für elektronische Komponenten in der Automobilindustrie) basierende Konzept ist eine entscheidende Hilfe, um zukünftige, wachsende Anforderungen hinsichtlich Komplexität, Ausfallsicherheit, kurzer Entwicklungszeiten, wachsender Modellvielfalt und steigender Funktionsumfänge zu bewältigen. Analog zur Motorsteuerung wird auch die Entwicklungsarbeit bei Getriebesteuergeräten die neuesten Trends - vor allem auch im Bereich der Hybridtechnologie - unterstützen.

Wachstumsmarkt Abgasnachbehandlung:

Der SCR-Markt (Selective Catalytic Reduction, SCR) ist ein weiterer Wachstumsmarkt, den wir mit einem vielfältigen Produktportfolio bedienen. Mit Einführung der Euro-6-Gesetzgebung werden die Stickstoffgrenzwerte gegenüber Euro-5 mehr als halbiert. Durch eine SCR-Abgasnachbehandlung kann die Verbrennung weiter hinsichtlich der Reduzierung des CO₂-Ausstoßes und Verbrauchsverringerung optimiert werden. Durch die Integration des Abgaspezialisten Emitec können wir heute zudem komplette Systeme für die Abgasnachbehandlung anbieten.

Zudem sehen wir Wachstumschancen nicht nur im Pkw-Markt sondern auch im Bereich der Zweiräder und im Lkw-Markt.

Division Interior

- › 40.462 Mitarbeiter
- › 102 Standorte in 25 Ländern
- › Umsatzanstieg um 16,5 % auf 8,2 Mrd €

Spezialisiert auf das Informationsmanagement entwickelt und produziert die Division Interior Informations-, Kommunikations- und Vernetzungslösungen. Mit unseren Produkten, Systemen und Diensten ermöglichen, steuern und optimieren wir den komplexen Informationsfluss zwischen Fahrer, Mitfahrern, mobilen Endgeräten und dem Fahrzeug einerseits sowie andererseits dem Umfeld, anderen Fahrzeugen und dem Internet der Dinge. Dabei bündeln wir das Expertenwissen ganzer Industrien und arbeiten mit führenden Unternehmen anderer Branchen partnerschaftlich zusammen.

Unter unserer Vision „Always On“ verstehen wir das ganzheitlich vernetzte Fahrzeug der Zukunft als Partner, der Fahrer und Fahrzeuginsassen unterstützt. Der Mensch befindet sich dabei stets im Mittelpunkt. Um dem gerecht zu werden, setzen wir intelligente Technologien so um, dass sie intuitiv verständlich und ganzheitlich bedienbar sind.

Die Division setzt sich aus fünf Geschäftsbereichen zusammen:

- › **Instrumentation & Driver HMI** steht für Anzeige- und Bediensysteme. Die Produktpalette reicht von traditionellen Kombi-Instrumenten bis zu komplexen Instrumenten mit Farbdisplays sowie innovativen Head-up-Displays. Darüber hinaus werden zentrale Eingabegeräte, Innenraumkameras und integrierte Systeme für Cockpit-Module angeboten.
- › **Infotainment & Connectivity** konzentriert sich auf Infotainmentsysteme sowie die Verbindung zur Außenwelt. Entwicklungsschwerpunkte sind die Integration von zeitgemäßem Entertainment, komfortable Anbindung mobiler Endgeräte und Telematiklösungen.
- › **Intelligent Transportation Systems** ist auf die Datenvernetzung von Transportinfrastruktur, Fahrzeugen und Nutzern durch Informations- und Kommunikationstechnologie ausgerichtet, wie Anwendungen, die über Gefahren und Hindernisse auf der Strecke informieren, sowie Funktionen für das Reise-, Flotten- und Verkehrsmanagement.
- › **Body & Security** entwickelt und produziert Elektroniksysteme, die den Zugang zum Fahrzeug ermöglichen, die Fahrberechtigung sicherstellen und die Verfügbarkeit von Sicherheits- und Komfortfunktionen im Fahrzeug gewährleisten.
- › **Commercial Vehicles & Aftermarket** bündelt die vielfältigen Aktivitäten im Bereich Nutz- und Spezialfahrzeuge sowie die Handelsaktivitäten im Ersatzteilgeschäft. Das globale Netz an Vertriebs- und Servicegesellschaften stellt dabei die Nähe zu den Kunden vor Ort sicher.

Unsere Wachstumsperspektiven

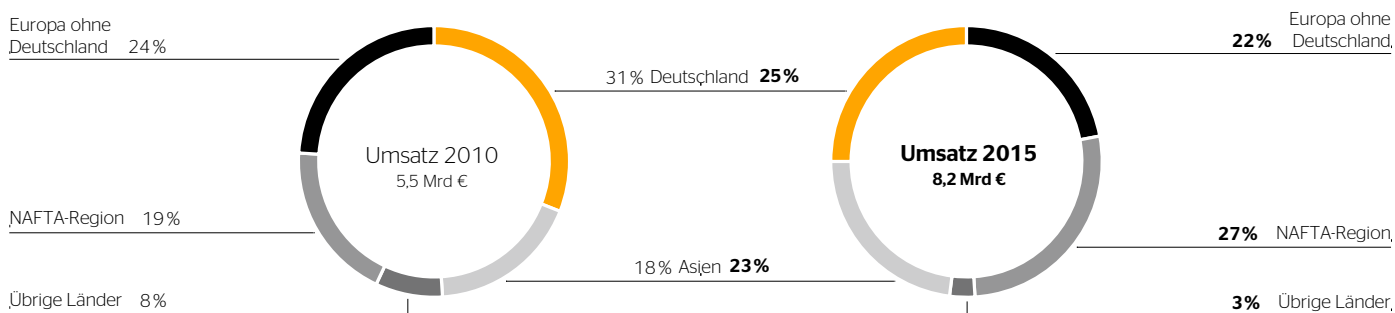
Für die permanente Ausweitung unserer Geschäftsaktivitäten richten wir unseren Fokus auf:

- › die Vernetzung des Fahrers mit dem Fahrzeug und der Umwelt durch die Ausweitung des Infotainmentangebots (z. B. Integration von mobilen Endgeräten oder Backend-Anbindung)
- › beste Kosten-Nutzen-Basis sowie flexible Lösungen für unterschiedliche Märkte zur Vernetzung, Anzeige und Interaktion mit dem Fahrer
- › individuelle und ganzheitliche Antworten auf neue Anforderungen zur Nutzung von Technologien wie beispielsweise der Augmented Reality (erweiterte Realität)
- › die erweiterte Nutzung von Navigationsdaten zur Steuerung anderer Fahrzeugsysteme durch unser eHorizon-Konzept
- › ganzheitliche Funktions- und Bediensysteme für steigende, spezifische Fahrzeuganforderungen
- › den konsequenten Ausbau von System- und Softwarekompetenz sowie die Zusammenarbeit mit führenden Unternehmen anderer Branchen
- › die Wegbereitung für das automatisierte Fahren durch eine Schnittstelle des Menschen zur Fahrzeugelektronik und vice versa
- › intelligente Serviceleistungen als Antwort auf neue legislative Anforderungen wie Reifendruckkontrolle oder automatisches Notrufsystem
- › zukünftige Transportsysteme und intelligente Mobilität durch unterstützende Dienste.

Auf Basis unseres umfassenden Produkt- und Kompetenzportfolios kann eine rasche, plattformübergreifende Adaption unserer Lösungen auch für neue Segmente gewährleistet werden. Dabei verfolgen wir weiterhin das Ziel, mit unseren Produkten auf allen globalen Märkten präsent zu sein und zunehmend japanische Automobilhersteller zu beliefern. Hierbei setzen wir anhaltend auf das höchste Maß an Kundenzufriedenheit, Innovationsstärke und unsere Systemkompetenz.

Seit einigen Jahren bestimmen die Entwicklungen der Konsumgüterindustrie immer mehr die Erwartungen der Fahrer bezüglich der Informationssysteme im Fahrzeug. Anzahl und Fläche der Displays im Fahrzeug wachsen stark – ein Trend, dessen Ende noch lange nicht in Sicht ist. Unsere Entwickler im Geschäftsbereich Instrumentation & Driver HMI arbeiten kontinuierlich an Lösungen, die den Fahrer trotz gesteigerter Informationsdichte entlasten und zu mehr Komfort beim Autofahren beitragen, wie beispielsweise voll-digitale Kombi-Instrumente sowie Head-up-Displays.

Division Interior: Umsatz nach Märkten



Um die gestiegene Komplexität beherrschen zu können, wird die natürliche Interaktion mit dem Fahrzeug immer bedeutender. Technologien dafür sind Touch-Lösungen für Displays, Touchpads und weitere Bedienoberflächen. Such- und Aktivierungshaptiken helfen dem Fahrer bei der intuitiven Bedienung. Auch durch unsere Innenraumkamera treten Autofahrer in einen ständigen Dialog mit ihrem Fahrzeug – auch ohne Worte – und bekommen die relevanten Informationen zur richtigen Zeit und in der richtigen Art und Weise. Erste Produktaufträge können wir bereits verzeichnen. Um gestiegene Ansprüche an Produktdifferenzierung bedienen zu können, gewinnen zudem authentische Materialien wie Echtholz und Metalle für Bedienoberflächen immer mehr an Bedeutung.

Der Trend des allzeit vernetzten Fahrzeugs spiegelt sich vor allem im Geschäftsbereich Infotainment & Connectivity wider. Das Auto wird Teil des Internet der Dinge. Dabei setzen wir auf eine schnelle und zuverlässige Datenverbindung wie den LTE-Standard (Long Term Evolution, LTE). Die Integration von Applikationen ist – neben einer gesicherten Datenübertragung – von hoher Relevanz. Dieser komplexen Aufgabe stellen wir uns durch die branchenübergreifende Zusammenarbeit mit Partnern wie führenden IT-Unternehmen. In diesem Kontext sind vor allem mobile Endgeräte wie das Smartphone hervorzuheben, welche sich nahezu unentbehrlich in den Alltag des Menschen eingefügt haben. Durch eine zuverlässige Interaktion mit den Fahrzeugkomponenten wird das Infotainment-Erlebnis im Fahrzeug erweitert und mit neuen, aktuellen Inhalten angereichert. Um dies zu realisieren, bieten unsere Plattformen entsprechende Schnittstellen und unterstützen Standards. Aufgrund der dynamischen Entwicklung im Bereich Unterhaltungselektronik werden legislative Regulierungen angestrebt, um die Sicherheitsaspekte des Autofahrens abzudecken. Unser Produktportfolio enthält bereits spezielle Notrufsysteme wie das eCall-System. Durch stetige Marktbeobachtungen und die Analyse weiterer Gesetzesentwicklungen können wir schnell auf neue Anforderungen reagieren.

Im Jahr 2014 haben wir durch die Gründung des Geschäftsbereichs Intelligent Transportation Systems einen wichtigen Schritt zur Mobilität der Zukunft gemacht. Hierbei werden drei Wachstumsbereiche fokussiert: erstens die Steigerung von Effizienz,

Sicherheit und Komfort des Fahrzeuges selbst durch unser eHorizon-Konzept (z. B. CO₂-Reduktion, Unterstützung durch Fahrerassistenzsysteme, automatisiertes Fahren); zweitens die Fähigkeit von Fahrzeugen, untereinander Informationen in Echtzeit auszutauschen; drittens über das Fahrzeug hinaus der Bereich Verkehrsmanagement (z. B. Reiseplanung, Parkplatzmanagement, Flottensystemlösungen).

Die Fahrzeugvernetzung im Geschäftsbereich Body & Security betrifft auch den Bereich Gateways und Antennenmodule. Mit Techniken wie NFC (Near Field Communication, NFC) lassen sich neue Funktionen, wie z. B. digitale Schlüssel, über das Smartphone realisieren. Unser neu gegründetes Joint Venture OTA keys mit dem belgischen Automobil-Service-Spezialist D'Ieteren bietet dabei die Entwicklung und Durchführung von verschiedenen zusätzlichen Leistungen an. Die Relevanz solcher Angebote spiegelt sich in ersten Aufträgen wider. Neue legislative Vorgaben erfüllen wir mit Diensten im Bereich Wartung, Sicherheit und Komfort – z. B. durch unsere Reifendrucksensoren mit Informationen für verbundene Flottensysteme, Profiltiefe oder komfortable Reifendruckkontrolle über das Smartphone. Daneben zeigt der Bereich Licht mit der starken Zunahme von LED-Lösungen ein deutliches Wachstumspotenzial. Hier positionieren wir uns als Innovator für LED-Lichtsteuerelemente.

Unser Angebot an Services im Rahmen des Wachstumsmarkts für zusätzliche Leistungen bauen wir kontinuierlich durch den Geschäftsbereich Commercial Vehicles & Aftermarket aus. Neue Lösungen für Nutzfahrzeuge, wie z. B. ProViuMirror oder aerodynamische Lösungen zur Kraftstoffeinsparung, erweitern unser Portfolio. Hier verstärken wir unser Angebot deutlich für Landwirtschafts- und Baufahrzeuge. Neben (Fern-)Diagnoselösungen bieten wir mit unserem eHorizon einen signifikanten Mehrwert, um auch Nutzfahrzeuge sicherer und effizienter zu machen. Besonders hervorzuheben ist die integrierte Mensch-Maschine-Schnittstelle im Nutzfahrzeug (inkl. Head-up-Display) als Treiber für erhöhte Sicherheit insbesondere im Zusammenhang mit automatisiertem Fahren. Unsere Erfolge im Bereich Tachograf sowie neue Gesetzgebungen und der Bedarf an Zusatzdienstleistungen sind die Basis für weiteres Wachstum in Russland und der NAFTA-Region.

Division Reifen

- › 48.955 Mitarbeiter
- › 75 Standorte in 46 Ländern
- › Umsatzanstieg um 6,4 % auf 10,4 Mrd €

Reifen sind die einzige Verbindung des Fahrzeugs mit der Fahrbahn. Sie müssen alle auftretenden Kräfte auf einer nur etwa postkartengroßen Fläche auf die Straße bringen. In kritischen Situationen entscheidet das Technologieniveau der Reifen darüber, ob ein Fahrzeug noch rechtzeitig zum Stehen kommt oder bei Kurvenfahrten in der Spur bleibt.

Die Division Reifen steht für kurze Bremswege und hohen Grip, um maximale Sicherheit zu gewährleisten und gleichzeitig durch minimierten Rollwiderstand den Kraftstoffverbrauch zu senken.

Die Division gliedert sich in sechs Geschäftsbereiche:

- › **Pkw-Reifen-Erstausrüstung** steht für das globale Geschäft mit den Automobilherstellern. Weltweit werden Produkte der Premium-Marke Continental und in der NAFTA-Region zusätzlich der Qualitätsmarke General Tire vertrieben. Verschiedene Pannelaufsysteme, die im Falle eines Luftdruckverlusts eine Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt ermöglichen, gehören ebenfalls zum Angebot.

Das Pkw-Reifenersatzgeschäft gliedert sich in die Geschäftsbereiche:

- › **EMEA** (Europa, Mittlerer Osten und Afrika)
- › **The Americas** (Nord-, Mittel- und Südamerika)
- › **APAC** (Asien und Pazifik-Region).

Neben den weltweit vertriebenen Reifen der Premium-Marke Continental und der Budget-Marke Barum werden die regionalen Qualitäts-Marken Uniroyal, Semperit, General Tire, Viking, Gislaved, Euzkadi, Sime Tyres sowie die regionalen Budget-Marken Mabor und Matador vermarktet. Unter dem Dach von ContiTrade sind dem Ersatzgeschäft EMEA auch unsere europäischen Handelsgesellschaften mit mehr als 2.000 Reifenfach- und Franchisebetrieben zugeordnet.

- › **Nutzfahrzeugreifen** umfasst eine umfangreiche Palette an Lkw-, Bus- und Spezialreifen. Im Mittelpunkt steht der unternehmerisch denkende Kunde. Er bekommt den passenden Reifen und begleitende Serviceleistungen und Lösungen für ein professionelles Reifenmanagement. Das bedeutet niedrigere Gesamtkosten für die gesamte Flotte und damit optimale Wirtschaftlichkeit.
- › **Zweiradreifen** hat von City-, Trekking-, Mountainbike- und High-Performance-Rennreifen bis hin zu Motorradreifen (Scooter-, Enduro- und High-Performance-Straßenreifen) ein breites Produktspektrum im Angebot.

Umsatzverteilung

Der Umsatz der Division Reifen entfällt zu 29 % auf das Geschäft mit den Fahrzeugherstellern und zu 71 % auf das Ersatzgeschäft.

Unsere Wachstumsperspektiven

Im Bereich Pkw-Reifen setzen wir die evolutionäre Weiterentwicklung unserer Premium-Produkte mit einer kontinuierlichen Verbesserung der wichtigsten Eigenschaften fort. Dies geschieht durch:

- › die Anpassung neuer Produktlinien speziell an die sehr unterschiedlichen regionalen Anforderungen hinsichtlich Temperatur, Straßenbeschaffenheit und gesetzlicher Vorgaben
- › weitere Verbesserungen der Leistungseigenschaften für die besonders anspruchsvollen und umkämpften Produktsegmente High-Performance-Reifen und Premium-Winterreifen
- › die kontinuierliche Reduzierung des Rollwiderstands, ohne Kompromisse bei den Sicherheitseigenschaften einzugehen.

Im Geschäftsbereich Nutzfahrzeugreifen setzen wir in unserem Premiumsegment insbesondere auf:

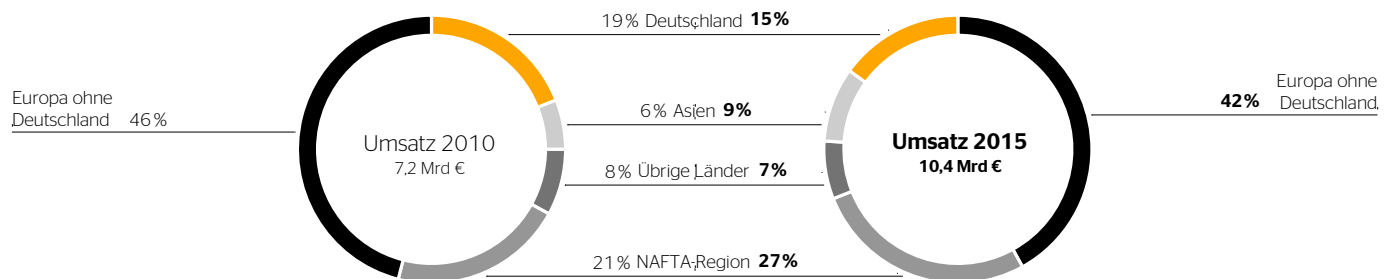
- › die enge Zusammenarbeit mit unseren Flottenkunden, bis hin zur gemeinsamen Entwicklung von individuellen Lösungen für das Reifenmanagement
- › den kontinuierlichen Ausbau unseres ContiLifeCycle-Angebots vom Neureifen bis zur Runderneuerung.

Für Pkw- wie Nutzfahrzeugreifen verfolgt die Division außerdem weiterhin:

- › den Ausbau der Produktions- und Vertriebskapazitäten mit Fokus auf die Wachstumsregionen USA, Europa und BRIC (Brasilien, Russland, Indien, China)
- › die Entwicklung innovativer Materialien, wie z. B. Naturkautschuk aus Löwenzahnwurzeln.

Die Division Reifen hat Ende 2015 die zweite Phase ihrer langfristigen Wachstumsstrategie Vision 2025 erfolgreich abgeschlossen. Dazu zählten auf der Investitionsseite sowohl der Neubau der drei Greenfield-Werke in Hefei, China, Kaluga, Russland, und Sumter, USA, als auch der konsequente Ausbau zahlreicher bestehender Werke weltweit mit rund 350 Mio € pro Jahr. 2015 startete u. a. die Erweiterung der Lkw-Reifenproduktion in Otrokovice, Tschechien, in die Investitionen in Höhe von 165 Mio € geflossen sind. Continentals weltweit größtes Reifenwerk wird damit seine Produktionskapazität auf 1,5 Mio Lkw- und Busreifen pro Jahr steigern. Auch die Lkw-Reifenwerke in Puchov, Slowakei, und Mount Vernon, USA, nahmen ihre Erweiterungen und neuen Automatisierungssysteme in Betrieb. Für das Pkw-Reifenwerk in Hefei wurden im Berichtsjahr die Weichen für die dritte Ausbaustufe gestellt, in der die jährliche Kapazität durch weitere Investitionen in Höhe von 250 Mio € in den nächsten Jahren auf 14 Mio Reifen ausgebaut wird.

Division Reifen: Umsatz nach Märkten



In Korbach, Deutschland, schreitet auf dem Gelände des bestehenden Reifenwerks die Ausstattung des neuen High Technology Performance Center fort, in dem ab Sommer 2016 nicht nur die besonders anspruchsvollen Reifen für das imageträchtige Segment der sportlichen Fahrzeuge in den Größen von 19 bis 23 Zoll hergestellt werden. Aus dem High Technology Performance Center heraus, in das insgesamt rund 45 Mio € investiert werden, wird künftig auch die zentrale Prozessoptimierung für alle Reifenwerke weltweit organisiert.

Im September wurde der neue Supersportreifen SportContact 6 vorgestellt. Während der sehr umfangreichen Präsentation konnten mehr als 1.100 Kunden und Medienvertreter mittels eingesetzter Messtechnik die hervorragenden Leistungseigenschaften des SportContact 6 in Sachen maximaler Grip, höchste Präzision und Hochgeschwindigkeitstauglichkeit bis 350 km/h selbst erfahren.

Im Dezember wurde im Rahmen des Continental TechnikForum 2015 der Nachfolger des sehr erfolgreichen ContiWinterContact TS 850 vorgestellt. Der neue WinterContact TS 860, unser Spitzenprodukt für die kalte Jahreszeit, kommt ab Herbst 2016 in den Handel und soll die einzigartige Erfolgsgeschichte seines Vorgängers in den Volumengrößen von 14 bis 17 Zoll fortsetzen. Im Geschäftsjahr 2015 hat Continental weltweit wieder mehr als 21 Mio Winterreifen verkauft und damit die Volumina aus den Vorjahren trotz eines milden Winterbeginns bestätigt.

Im Geschäftsbereich Nutzfahrzeugreifen konnten wir 2015 unseren Wachstumskurs beim direkten Flottengeschäft fortsetzen. Die Weiterentwicklung von Lösungen rund um das Reifenmanagement der Flotten ist hierfür maßgeblicher Treiber. So haben wir auf der Terminal Operations Conference and Exhibition (TOC) 2015 in Rotterdam, Niederlande, eine der weltweit größten Fachausstellungen für Hafen-, Schiffs- und Terminaltechnik, mit der ContiFlexBox erstmals eine Telematiklösung, basierend auf unserem Reifendruckkontrollsystem ContiPressureCheck™, vorgestellt. Außerdem wurde mit der Einführung der Conti Hybrid Antriebsachs- und Trailerreifen in der Region EMEA der Launch der volumenstärksten Lkw-Reifenlinie im Format 22.5 Zoll erfolgreich fortgeführt. Mit dem ContiRe CityService haben wir erstmals einen heißrunderneuten

Reifen einsatzspezifisch für Entsorgungsfahrzeuge entwickelt. Darüber hinaus konnten wir mit neuen Lenk- und Antriebsachsreifen in der Dimension 315/80 R 22.5 den Grundstein zur Erneuerung und Erweiterung des Nutzfahrzeugreifenportfolios der Marken Semperit, Uniroyal, Barum und Matador legen.

Neben dem Endkundengeschäft treiben wir unser Wachstum im Nutzfahrzeugreifenbereich über den Eintritt in neue Märkte voran, sowohl geografisch als auch hinsichtlich der Reifenanwendungen. Die Markteinführung von Radialreifen für Baumaschinen mit dem Conti EM-Master und dem Conti RDT-Master sind dafür Beispiele aus dem Bereich der Spezialreifen. Unseren erfolgreichen Weg im Erstausrüstungsgeschäft für Lkw-Reifen konnten wir ebenfalls fortsetzen. Für unseren weiteren Wachstumskurs setzen wir hier auf den Ausbau der Kooperationen mit renommierten Lkw-, Bus- und Anhängerherstellern, unter anderem in Wachstumsregionen wie Mittlerer Osten/Nordafrika, Südamerika und Asien.

Unser Vertriebsnetzwerk BestDrive hat sich unter dem Dach von ContiTrade zum einzigen Netzwerk weltweit weiterentwickelt, das auf allen fünf Kontinenten aktiv ist. Damit wird die Premium-Handelsmarke BestDrive massiv gestärkt und der Marktzugang besonders durch die Expansion der Franchisepartner sichergestellt. Die daraus resultierende deutlich erweiterte Präsenz erhöht die Attraktivität besonders für Kunden aus dem stark an Bedeutung gewinnenden Bereich Flotten- und Reifenmanagement.

Für die weitere internationale Steigerung des Bekanntheitsgrads der Premium-Reifenmarke Continental setzen wir auch in Zukunft auf Fußball-Sponsoring als strategische Kommunikationsplattform. Nach dem erfolgreichen AFC Asian Cup 2015 in Australien haben wir ein umfangreiches Rechtspaket als offizieller Sponsor des AFC Asian Cup 2019 erworben, der in den Vereinigten Arabischen Emiraten stattfinden wird. Im kommenden Sommer steht die UEFA EURO 2016™ in Frankreich auf dem Programm, und auch in den USA und Kanada setzen wir das Sponsoring der Major League Soccer fort, wo Continental als offizieller Sponsor und exklusiver Reifenpartner bei der Liga, beim Pokalwettbewerb und beim All-Star-Spiel engagiert ist.

Division ContiTech

- › 42.648 Mitarbeiter
- › 194 Standorte in 44 Ländern
- › Umsatzanstieg um 36,5 % auf 5,4 Mrd €

Die Division ContiTech ist einer der weltweit führenden Anbieter technischer Elastomerprodukte und ein Spezialist für Kunststofftechnologie. Wir entwickeln, produzieren und vermarkten Funktionsteile, Komponenten und Systeme für den Maschinen- und Anlagenbau, den Bergbau, die Automobilindustrie sowie weitere wichtige Industrien.

Den verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen haben wir stets im Blick. Wir adaptieren früh wesentliche technologische Trends wie Funktionsintegration, Leichtbau oder die Reduzierung von Komplexität. Dafür halten wir bereits heute eine Vielzahl von Produkten und Dienstleistungen bereit.

ContiTech umfasst seit Anfang 2016 neun Geschäftsbereiche, da der ehemalige Geschäftsbereich Fluid Technology in die Geschäftsbereiche Mobile Fluid Systems und Industrial Fluid Systems gegliedert wurde:

- › **Air Spring Systems** konzentriert sich auf Komponenten und Komplettsysteme für regelbare Luftfedern in Nutzfahrzeugen, Bussen, Schienenfahrzeugen, stationären Maschinen und Fundamentlagerungen. Für den Anlagen- und Maschinenbau werden Balgzylinder und Gummikompensatoren gefertigt.
- › **Benecke-Kaliko Group** stellt in enger Entwicklungspartnerschaft mit der Automobil- und anderen Industrien technische, dekorative und individualisierbare Oberflächenmaterialien her.
- › **Compounding Technology** bietet internen und externen Kunden Kautschukmischungen und -platten für unterschiedlichste Einsatzbereiche. Der Werkstoff ist Grundlage verschiedenster Gummiprodukte.
- › **Conveyor Belt Group** ist Entwicklungspartner, Hersteller und Systemlieferant von Stahlseil- und Textilfördergurten, Servicematerial und Spezialprodukten für eine Vielzahl von Industrien. Zusätzlich im Angebot ist ein weltweiter Montage- und Wartungsservice.
- › **Elastomer Coatings** steht für innovative Drucktücher, Membranenstoffe und Membranen, Stoffe für Rettungsinseln und Schutz- sowie Taucheranzüge, flexible Tanks und Gasspeicher-membranen.
- › **Industrial Fluid Systems** umfasst die Entwicklung und Produktion von Schläuchen und Schlauchsystemen für Handwerk und Bau, die Lebensmittel- und Getränkeindustrie, die chemische und petrochemische Produktion sowie für Wasseraufbereitung, Bergbau, Stahlherstellung und Maschinenbau.

› **Mobile Fluid Systems** entwickelt und produziert Schläuche aus Elastomeren und Kunststoffen sowie Schlauch- und Rohrleitungen aus Stahl, Edelstahl und Aluminium, abgestimmt auf individuelle Aggregate und Komponenten für die Automobil- und Nutzfahrzeugindustrie.

› **Power Transmission Group** bietet von Antriebsriemen und abgestimmten Komponenten bis zu kompletten Riementriebsystemen Produkte und Systeme, die in der Automobilindustrie sowie im Maschinen- und Apparatebau eingesetzt werden.

› **Vibration Control** ist Spezialist für die Schwingungs- und Dichtungstechnik sowie die Geräuschisolierung sowohl für die Automobilindustrie, für Industriefahrzeuge als auch für Maschinen, Anlagen und Motoren in unterschiedlichen Industriebereichen.

Umsatzverteilung

Der Umsatz der Division ContiTech entfällt zu 50 % auf das Geschäft mit den Fahrzeugherstellern und zu 50 % auf das Geschäft mit anderen Industrien sowie das Ersatzgeschäft.

Unsere Wachstumsperspektiven

Chancen für Wachstum sehen wir:

- › in Asien und der NAFTA-Region
- › in Produktinnovationen und neuen Branchen
- › im Service für unsere Kunden.

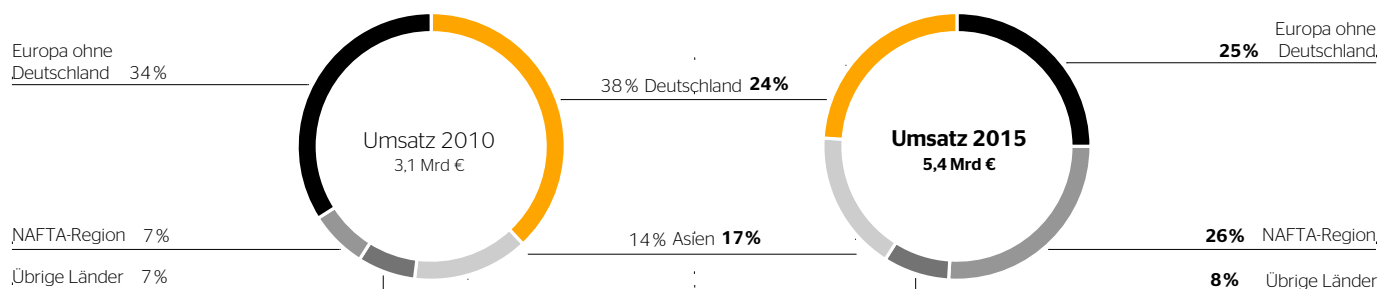
Die Übernahme von Veyance Technologies hat unsere Präsenz in der NAFTA-Region signifikant gestärkt. So ist die Conveyor Belt Group mit ihren Produktionsstätten dort so stark wie nie zuvor vertreten. Auch die Soft-Touch-Oberflächen der Benecke-Kaliko Group werden in der NAFTA-Region immer stärker nachgefragt, weshalb wir 2015 unsere Produktionskapazität in Mexiko verdoppelt haben.

Asien steht, sowohl in der Automobilindustrie als auch in anderen Industrien, weiterhin im Fokus. Für den Markt sehen wir großes Potenzial in der Produktion umweltschonender Automobilinnenraumoberflächen. Eigens dafür hat die Benecke-Kaliko Group 2015 ein zweites Werk in Changzhou, China, gebaut. Für den Bereich Heizungs-, Klima- und Ladeluftschläuche wurde das Werk in Changshu, China, erweitert, um der gestiegenen Nachfrage nachzukommen. Außerdem wurde die Produktion von Aufzugsriemen in China gestartet.

Für Industrial Fluid Systems ergeben sich insbesondere Wachstumsfelder in nicht ölabhängigen Industrien. So werden wir in den Ausbau des Werks für Wasserschläuche in Mount Pleasant, USA, investieren. Im Hinblick auf eine weitere Globalisierung sieht der Geschäftsbereich Potenziale außerhalb seiner derzeitigen Schwerpunkte Nordamerika und Europa.

Für Mobile Fluid Systems eröffnet vor allem der wachsende Markt für Hybridmotoren und 48-Volt-Systeme sowie der generelle Trend zum Leichtbau neue Chancen. Unterstützt durch den Einsatz kleinerer Motoren sowie gestiegene Anforderungen bei größeren

Division ContiTech: Umsatz nach Märkten



Motoren werden sich die Volumina für Turboladerschläuche weiter erhöhen.

Auch die Einführung der neuen, klimaschonenden Kältemittel, die dadurch notwendige Umrüstung der Klimasysteme sowie die Verschärfung der Abgasnormen mit den daraus resultierenden Anforderungen bei Kraftstoff- und Dieselpartikelfilterleitungen bieten weitere Chancen.

Produktinnovationen und neue Branchen eröffnen weitere Wachstumsmöglichkeiten. Ein Beispiel ist der Bereich Off-Highway. Dabei sind Gummiraupenkettensysteme der Conveyor Belt Group besonders erfolgversprechend. Sie kommen in der Landwirtschaft und der Bauindustrie zum Einsatz, vor allem in schweren mobilen Maschinen wie Traktoren, Mähreschern und Straßenbaumaschinen.

Auch bei Air Spring Systems rückt der Bereich Off-Highway und hier besonders der Agrarsektor stärker in den Fokus. Vor allem in den USA, wo Landwirte sehr große Maschinen einsetzen, können Luftfedersysteme die Wirksamkeit bei Aussaat und Ernte verbessern. Gespräche mit Herstellern laufen bereits. Durch eine enge Zusammenarbeit mit anderen Continental-Divisionen ergeben sich zusätzliche Synergien.

Die Conveyor Belt Group stärkt ihr Geschäft außerhalb der Minenindustrie, um von Marktschwankungen unabhängiger zu werden. Im Fokus stehen neben der Agrarbranche die Zement- und Stahlindustrie, Umschlagshäfen, die Energieindustrie, der Tunnelbau oder die Baubranche. Ein wichtiges Produkt für die Zukunft sind leichte Fördergurte, die in vielen Serviceanwendungen gefragt sind. Zu den Kunden weltweit gehören Logistikunternehmen, aber auch Kunden aus der Lebensmittelverarbeitung und aus dem Bereich der landwirtschaftlichen Maschinen.

Vibration Control baut seine Vorreiterrolle im Leichtbau weiter aus: Der Geschäftsbereich hat ein Federbeinstützlager aus Polyamid entwickelt. Es ist das erste Lager aus diesem Material, das im Fahrwerk von Pkw sowohl in der Vorder- als auch der Hinterachse eingesetzt wird. Im Vergleich zu bisherigen Varianten aus Stahl oder

Aluminium spart es rund 25 % Gewicht ein und hat eine längere Einsatzdauer.

Die Benecke-Kaliko Group hat durch den Zukauf zweier Werke im spanischen Pamplona und im polnischen Wagrowiec sein Produktportfolio stark erweitert. Jetzt wird eine ganze Bandbreite von innovativen Oberflächenmaterialien für Industriezweige außerhalb des Automobilbereichs angeboten, beispielsweise für die Möbel- oder Modeindustrie. Weiteres Wachstum sehen wir nach wie vor in Europa.

Die Power Transmission Group sieht Wachstumsmöglichkeiten sowohl im Automotive Aftermarket als auch im Industriegeschäft. Für den Automotive Aftermarket wurde die Produktpalette um Kits mit Wasserpumpen erweitert. Im Industriegeschäft wird u. a. eine noch stärkere Marktposition für Riemen im Aufzuggeschäft angestrebt. Weitere Wachstumsmöglichkeiten ergeben sich im automobilen Erstausrüstungsgeschäft z. B. mit weiteren Projekten für den Zahnriemen in Öl oder neu entwickelte Keilrippenriemen für Hybridfahrzeuge. Den Trend Elektromobilität hat die Power Transmission Group ebenfalls aufgenommen und liefert ein Riemensystem für E-Bikes. Darüber hinaus wird die Entwicklung von Pedelec-Systemen in Zusammenarbeit mit anderen Geschäftsbereichen des Continental-Konzerns unterstützt.

Compounding Technology plant Mengensteigerungen in China zur Unterstützung des Wachstumskurses der ContiTech-Gesellschaften vor Ort und profitiert außerdem von der steigenden Nachfrage nach Spezialmischungen. Deshalb wurde u. a. in einen zweiten Silikonmischer für den Standort Waltershausen, Deutschland, investiert.

Elastomer Coatings sieht bei Drucktüchern für den Digitaldruck viel Potenzial. Gute Marktchancen ergeben sich zusätzlich für den Bereich Engineered Coated Systems durch einen neu entwickelten Stoff für Trockentauchzüge.

Unternehmenssteuerung

Die dauerhafte Steigerung unseres Unternehmenswerts ist ein Kernelement unserer Strategie. Die Finanzierungsstrategie unterstützt wertschaffendes Wachstum.

Wertmanagement

Wesentliche finanzielle Leistungsindikatoren für Continental sind die Entwicklung des Umsatzes, des betrieblich gebundenen Kapitals (Capital Employed) und der bereinigten EBIT-Marge sowie die Höhe der Investitionen und der Free Cashflow. Um die finanziellen Leistungsindikatoren auch für Steuerungszwecke einsetzen zu können und die Interdependenzen zwischen diesen Indikatoren abzubilden, verdichten wir diese im Rahmen eines Werttreibersystems zu Kennzahlen. Im Mittelpunkt unserer Unternehmensziele steht dabei die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts jedes einzelnen Geschäftsbereichs. Dieses Ziel wird erreicht, wenn eine positive Rendite auf das im jeweiligen Geschäftsbereich betrieblich gebundene Kapital erzielt wird. Gleichzeitig muss diese Rendite jedoch dauerhaft über den Finanzierungskosten von Eigen- und Fremdkapital, die zur Anschaffung des betrieblichen Kapitals aufgewendet werden, liegen. Entscheidend ist dabei auch, dass Jahr für Jahr der absolute Wertbeitrag erhöht wird. Dies kann über eine Steigerung der Rendite auf das eingesetzte Kapital (bei konstanten Kapitalkosten), eine Absenkung 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 Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT), das betrieblich gebundene Kapital und die durchschnittlichen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital, WACC). Die Kapitalkosten werden aus dem gewichteten Verhältnis von Eigen- zu Fremdkapitalkosten ermittelt.

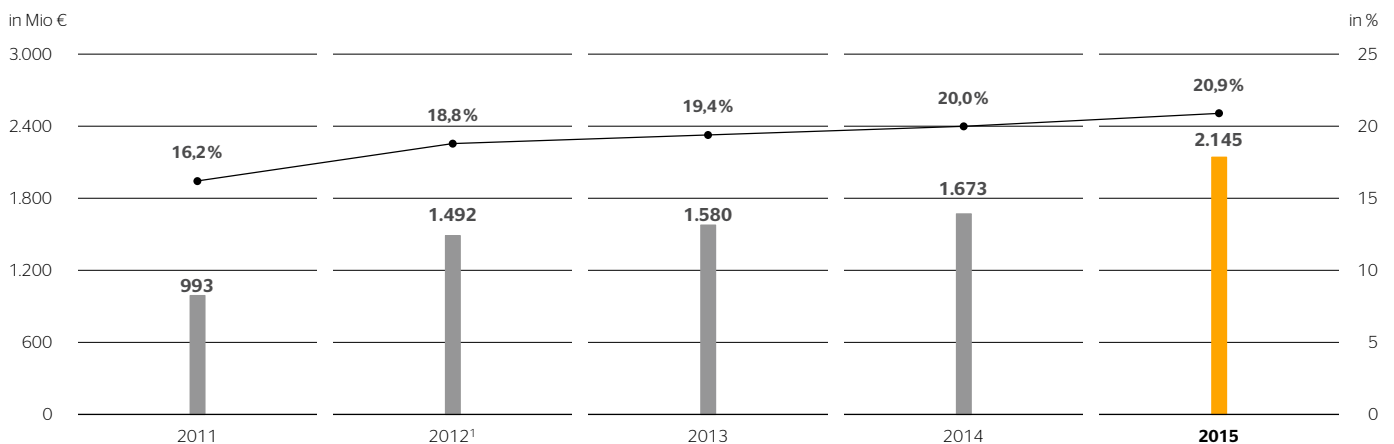
Das operative Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT) wird aus dem laufenden Umsatzprozess ermittelt. Es ergibt sich als Saldo von Umsatz und Kosten zuzüglich Beteiligungsergebnis,

aber vor Zinsergebnis und Ertragsteuern. Im Jahr 2015 lag das EBIT des Konzerns bei 4,1 Mrd €.

- Das betrieblich gebundene Kapital sind die Mittel, die zur Erzielung des Umsatzes im Unternehmen gebunden sind. Sie werden bei Continental als Durchschnitt der Bestände der operativen Aktiva zu den jeweiligen Quartalsstichtagen ermittelt. Im Jahr 2015 lagen die durchschnittlichen operativen Aktiva bei 19,7 Mrd €.
- Setzt man die beiden ermittelten Größen in Bezug zueinander, dann 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 2015 bei 20,9% und stieg damit das sechste Jahr in Folge.
- Um zu überprüfen, wie hoch die Finanzierungskosten liegen, die zur Anschaffung des betrieblich gebundenen Kapitals aufgewendet wurden, wird der durchschnittliche gewichtete Kapitalkostensatz (WACC) ermittelt. Die Eigenkapitalkosten orientieren sich am Ertrag aus einer risikolosen Alternativenanlage zuzüglich Marktrisiko prämie, wobei das spezifische Risiko von Continental berücksichtigt wird. Die Grundlage zur Bestimmung der Fremdkapitalkosten bildet der gewichtete Fremdkapitalkostensatz, zu dem sich Continental verschuldet. Im mehrjährigen Durchschnitt betragen die Kapitalkosten für unser Unternehmen rund 10%.

Steigerung des Wertbeitrags

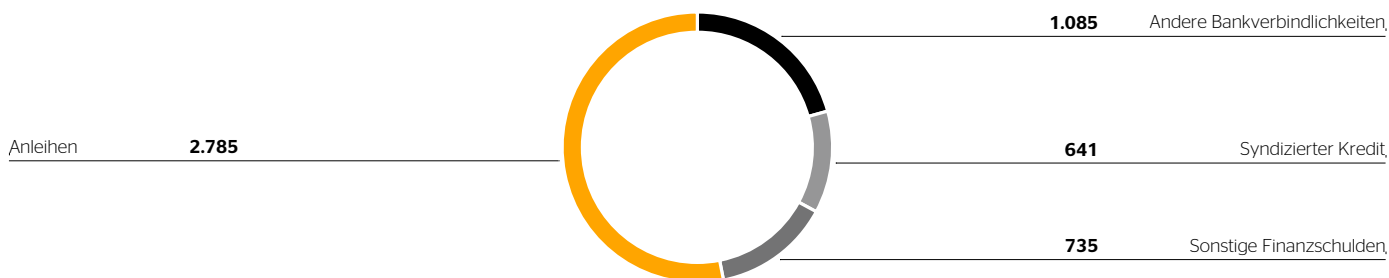
Kapitalrendite (ROCE)



Continental Value Contribution (CVC)

¹ Ab 2012 wird IAS 19 (überarbeitet 2011), Leistungen an Arbeitnehmer, angewendet.

Zusammensetzung der Brutto-Finanzschulden (5.245 Mio €)



- Nur wenn die Kapitalrendite (ROCE) über den durchschnittlich gewichteten Kapitalkosten (WACC) liegt, wird ein Mehrwert erwirtschaftet. Diesen Mehrwert, der sich aus der Subtraktion des WACC vom ROCE multipliziert mit den durchschnittlichen operativen Aktiva ergibt, bezeichnen wir als Continental Value Contribution (CVC). Durch die Steigerung des ROCE um 0,9 Prozentpunkte konnte auch im Jahr 2015 der CVC gegenüber dem Vorjahr erhöht werden.
- Nachhaltig wird der Unternehmenswert nach unserer Definition erst dann gesteigert, wenn der CVC von Jahr zu Jahr einen positiven Wertzuwachs aufweist. Im Jahr 2015 stieg der CVC das sechste Jahr in Folge.

Unser Ziel ist es, den laufenden Investitionsbedarf aus dem operativen Cashflow zu finanzieren. Andere Investitionsvorhaben, wie z. B. Akquisitionen, sollen je nach Verschuldungsgrad und Liquiditätssituation mit einer ausgewogenen Mischung aus Eigen- und Fremdmitteln finanziert werden, um kontinuierlich eine Verbesserung im jeweiligen Kapitalmarktumfeld zu erreichen. Grundsätzlich haben wir das Ziel, dass sich das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu Eigenkapital (Gearing Ratio) in den kommenden Jahren unter 20% bewegen und 60% nicht nachhaltig überschreiten soll. Sofern durch außergewöhnliche Finanzierungsanlässe oder besondere Marktgegebenheiten gerechtfertigt, kann diese Obergrenze unter bestimmten Voraussetzungen überschritten werden. Die Eigenkapitalquote soll 35% übersteigen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr lag die Eigenkapitalquote bei 40,2% und die Gearing Ratio bei 26,8%.

Kapitalrendite (ROCE) nach Divisionen (in %)	2015	2014
Chassis & Safety	19,0	17,2
Powertrain	14,3	-3,5
Interior	19,2	15,9
Reifen	39,2	37,1
ContiTech	5,3	30,8
Continental-Konzern	20,9	20,0

Finanzierungsstrategie

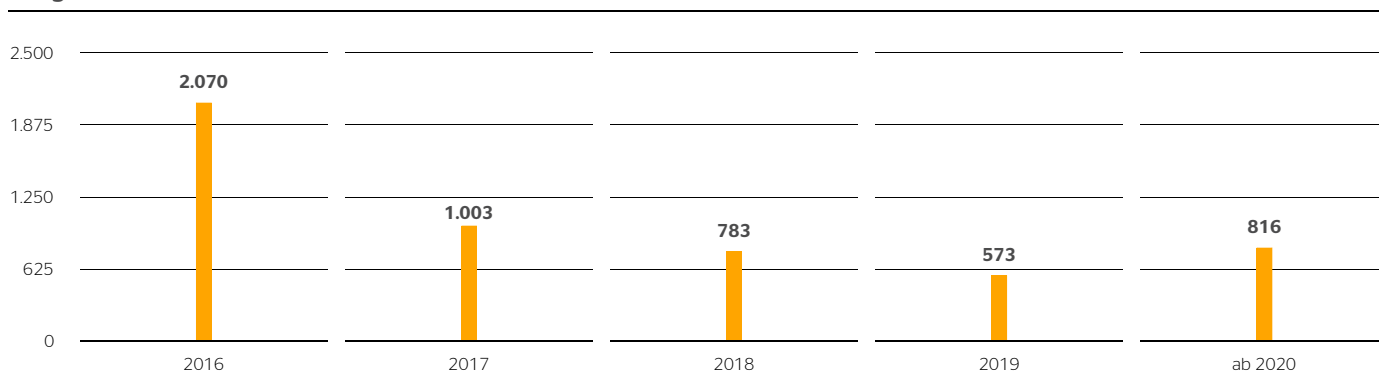
Unsere Finanzierungsstrategie zielt auf die Unterstützung eines wertschaffenden Wachstums des Continental-Konzerns bei gleichzeitiger Beachtung einer für die Chancen und Risiken unseres Geschäfts adäquaten Struktur von Eigen- und Fremdkapital.

Die Zentralfunktion 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 lag im langfristigen Mittel zwischen 5% und 6% des Umsatzes. Für das Jahr 2016 wird die Investitionsquote vor Akquisitionen erneut bei rund 6% vom Umsatz erwartet.

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 an Finanzierungsinstrumenten nutzen. Zum Jahresende 2015 bestand der Mix aus Anleihen (53%), syndiziertem Kredit (12%), anderen Bankverbindlichkeiten (21%) und sonstigen Finanzschulden (14%), bezogen auf die Brutto-Finanzschulden in Höhe von 5.244,8 Mio €. Im April 2016 läuft das Festdarlehen als Teil des syndizierten Kredits aus. Das Festdarlehen beläuft sich aktuell auf 350,0 Mio €. Die revolvingende Kreditlinie über 3,0 Mrd € läuft bis April 2020. Der Finanzierungsmix wird sich nicht wesentlich verändern.

Der Konzern strebt grundsätzlich an, stichtagbezogen eine Liquidität zwischen 1,0 Mrd € und 1,5 Mrd € vorzuhalten, welche durch zugesagte ungenutzte Kreditlinien von Banken ergänzt wird, um jederzeit den Liquiditätsbedarf abdecken zu können. Dieser schwankt während des Kalenderjahres insbesondere aufgrund der Saisonalität einzelner Geschäftsfelder. Zudem wird die Höhe des Liquiditätsbedarfs durch das Konzernwachstum beeinflusst. Die flüssigen Mittel zum 31. Dezember 2015 lagen bei 1.621,5 Mio €. Es bestanden darüber hinaus zugesagte und nicht gezogene Kreditlinien in Höhe von 3.611,5 Mio €.

Fälligkeiten der Brutto-Finanzschulden (5.245 Mio €)



Zum 31. Dezember 2015 beliefen sich die Brutto-Finanzschulden auf 5.244,8 Mio €. Größtes Finanzierungsinstrument ist ein syndizierter Kredit im Volumen von 3,35 Mrd €. Er besteht aus einem Festdarlehen über nominal 350,0 Mio € und einer revolvingenden Kreditlinie über 3,0 Mrd €. Das Festdarlehen hat eine Laufzeit bis April 2016 und die revolvingende Kreditlinie wird im April 2020 fällig. Zum 31. Dezember 2015 lag die Ausnutzung der revolvingenden Kreditlinie bei 297,9 Mio €.

Rund 52 % der Brutto-Finanzschulden werden zwischen März 2017 und September 2020 fällig und sind über den Kapitalmarkt in Form von Anleihen finanziert. Die Zinskupons variieren zwischen 0,5 % und 3,125 %. Die Rückzahlungsbeträge je Fälligkeit liegen bei 750,0 Mio € jeweils in den Jahren 2017, 2018 und 2020 sowie bei 500,0 Mio € im Jahr 2019. Zum 31. Dezember 2015 bestanden neben den erwähnten Finanzierungsformen zusätzlich bilaterale Kreditlinien mit verschiedenen Kreditinstituten in Höhe von 2.005,1 Mio €. Neben Finanzierungsleasing gehören aktuell andere Instrumente wie Forderungsverkäufe und Commercial Paper-Programme zu den Finanzierungsinstrumenten des Konzerns.

Laufzeitenprofil

Continental strebt grundsätzlich ein ausgewogenes Laufzeitenprofil ihrer Fälligkeiten an, um die im jeweiligen Jahr fällig werdenden Beträge möglichst aus dem Free Cashflow tilgen zu können. In den Jahren 2016 und 2017 stehen neben den kurzfristigen Fälligkeiten, die in aller Regel in das nächste Jahr weitergerollt werden, die Fälligkeit des Festdarlehens über aktuell 350,0 Mio € sowie die Rückzahlung der im März 2017 fälligen Anleihe über 750,0 Mio € an. Aufgrund der soliden Finanzierungssituation des Unternehmens gehen wir aktuell davon aus, das Festdarlehen nicht zu verlängern.

Continental-Kreditrating weiter verbessert

Continental wurde im Berichtszeitraum von den drei Ratingagenturen Standard & Poor's (S&P), Fitch und Moody's eingestuft. Auch nach Abschluss des Kaufs von Veyance Technologies am 30. Januar und von Elektrobit Automotive am 1. Juli 2015 bestätigten alle drei Agenturen das Kreditrating der Continental AG im Investment Grade-Bereich. Grund hierfür ist die weiterhin sehr gute operative Entwicklung des Unternehmens. Die Ratingagentur Moody's hob das Rating für Continental aufgrund der soliden Geschäftsentwicklung am 30. Juni 2015 auf Baa1 an. Zuvor hatte S&P am 20. Mai 2015 das Rating für Continental mit BBB bestätigt, den Ausblick aber von stabil auf positiv angehoben.

Kreditrating von Continental

	2015	2014
Standard & Poor's¹		
langfristig	BBB	BBB
kurzfristig	A-2	A-2
Ausblick	positive	stable
Fitch²		
langfristig	BBB	BBB
kurzfristig	F2	F2
Ausblick	positive	positive
Moody's³		
langfristig	Baa1	Baa3
kurzfristig	kein Rating	kein Rating
Ausblick	stable	stable

¹ Vertragsverhältnis seit 19. Mai 2000.

² Vertragsverhältnis seit 7. November 2013.

³ Kein Vertragsverhältnis seit 1. Februar 2014.

Forschung und Entwicklung

Schwerpunkte unserer Forschung und Entwicklung sind die Themen Sicherheit im Straßenverkehr, saubere Luft sowie mehr Komfort und Fahrfreude.

Schwerpunkte unserer Forschung und Entwicklung (F&E) im Berichtsjahr waren Produkte rund um die Themen Sicherheit im Straßenverkehr, saubere Luft sowie mehr Komfort und Fahrfreude. Hierfür entwickeln wir weltweit Lösungen.

Vom rein mechanischen Produkt entwickelt sich das Auto im Laufe der Zeit zu einem rollenden Computer. Mehr als 170 Sensoren, ca. 90 elektronische Steuereinheiten und über 150 Aktuatoren sind in modernen Fahrzeugen verbaut. Die Automobilindustrie vernetzt sich sowohl mit dem, als auch über das Internet und kann so über das eigentliche Fahren hinaus neue digitale Dienstleistungen rund um die Mobilität anbieten.

Früher agierten elektronische Systeme, Sensoren und Aktuatoren getrennt voneinander und waren jeweils für eine Funktion zuständig. Heute arbeiten sie in einem Netzwerk zusammen. Künftig werden Fahrzeuge dadurch erheblich leistungsfähiger. Sie werden in der Lage sein, miteinander über Netzwerke zu kommunizieren. So entsteht ein lernendes Komplettsystem, das wegweisend sein wird für vorausschauendes Fahren und maximale Fahrsicherheit.

Kosten für Forschung und Entwicklung erneut gestiegen

Der Aufwand für F&E des Konzerns stieg im Berichtsjahr um 14,6 % auf 2.449,6 Mio €. Dies entspricht einer Forschungs- und Entwicklungsquote von 6,2 %. Bezogen auf das Automotive-Geschäft, in dem wir im Berichtsjahr 23,6 Mrd € Umsatz erzielt haben, beträgt die Quote 8,9 %. Im Vergleich dazu beträgt die Investitionsquote des Konzerns 5,6 %.

Sensoren - Datensammler für mehr Sicherheit

Sensoren erfassen im Fahrzeug dessen Umfeld und reagieren darauf. Bei Continental geschieht dies nach dem Ablaufmuster „Sense-Plan-Act“ (Situation erfassen, Reaktion vorbereiten, agieren). Das Fahrzeug erhält durch Sensoren analog zum Menschen Fähig-

keiten zur Datenaufnahme, Datenverarbeitung und zum Informationsaustausch.

Fahrzeuge sammeln während der Fahrt durch Sensorik zahlreiche Informationen über sich verändernde Ereignisse wie Staus, Unfälle, Ampelschaltungen, Warnbeschilderungen oder den Fahrbahnzustand. Sensorik und Vernetzung machen das Auto zukünftig zum Teil des Internets.

Die sensorische Sensibilität beginnt schon im Reifen. In Zukunft werden wir in die Reifen Sensoren einbauen, mit denen das Fahrzeug die Beschaffenheit der Fahrbahn unmittelbar ertasten kann. So werden die Reifen zu einem wichtigen Teil unseres Sensornetzwerks im Auto. Damit ergänzen wir unser lernendes Komplettsystem für das vorausschauende Fahren. Denn je mehr ein Fahrzeug über die vor ihm liegende Strecke weiß, desto besser kann es seine Funktionen darauf einstellen.

Road Database - die Straßendatenbank

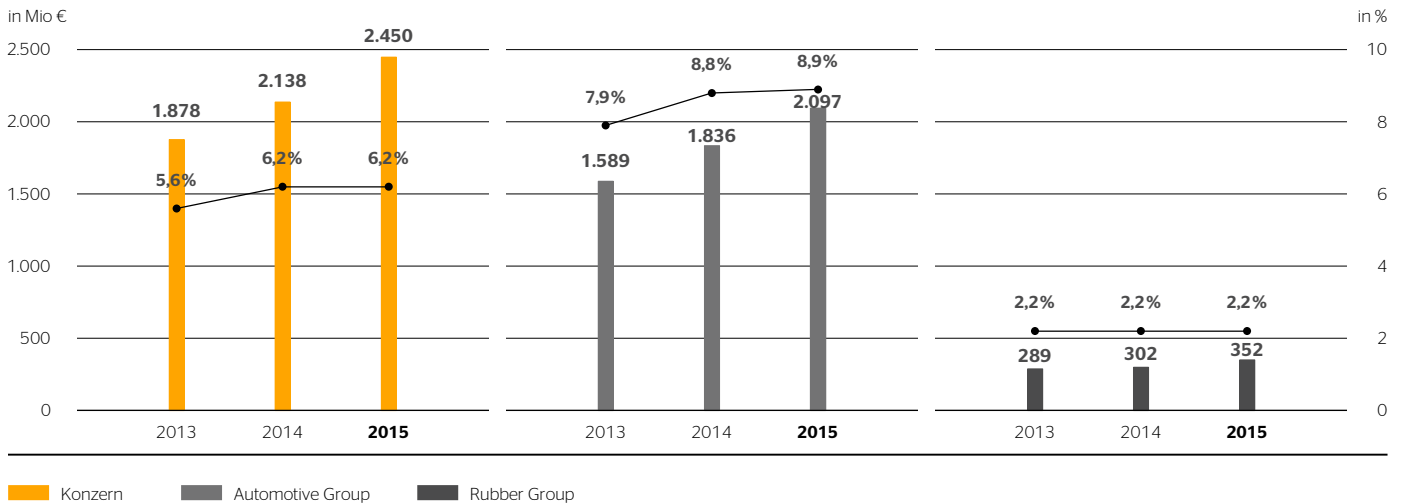
Vernetzte Fahrzeuge können die über Sensoren generierten Informationen entweder über Verkehrsgrößrechner (Backend) oder direkt an andere Verkehrsteilnehmer weitergeben. Aus dieser Datensammlung entsteht ein aktuelles und hochgenaues Bild des Straßennetzwerks und Verkehrsflusses.

Mit der Road Database präsentierten wir im Berichtsjahr eine Technologie, um Fahrerassistenzsysteme mit hochpräzisen Streckeninformationen zu versorgen. Die Road Database sammelt dafür Informationen von verschiedenen Fahrzeugsensoren und setzt diese zu einem maschinenlesbaren Bild der Straße zusammen. Der bisher verfolgte Ansatz, hochpräzise Karten allein durch Vermessung und Datenerfassung zu erstellen, ist sehr aufwändig, teuer und zeitintensiv. Darüber hinaus entsteht das Problem, dass die erfassten Straßeninformationen oft nicht aktuell genug sind. Mit der

	2015		2014	
	in Mio €	in % vom Umsatz	in Mio €	in % vom Umsatz
Forschungs- und Entwicklungskosten				
Chassis & Safety	691,2	8,2	629,5	8,4
Powertrain	708,7	10,0	635,1	9,8
Interior	697,3	8,6	570,9	8,2
Reifen	244,9	2,4	216,9	2,2
ContiTech	107,5	2,0	85,3	2,2
Continental-Konzern	2.449,6	6,2	2.137,7	6,2
Aktivierung von Forschungs- und Entwicklungskosten	78,7		57,9	
in % der Forschungs- und Entwicklungskosten	3,1		2,6	
Abschreibungen auf aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten	51,6		58,5	

F&E-Kosten

F&E-Quote



Road Database können Assistenzsysteme vorausschauender arbeiten und dadurch das Fahren komfortabler und sicherer machen. Je mehr Fahrzeuge und Hersteller das System nutzen, umso präziser und zeitnaher werden die zur Verfügung gestellten Informationen. Das System ist je nach Einsatzzweck als Ergänzung oder Alternative zu konventionellen digitalen Straßenkarten nutzbar.

Elektronischer Horizont lernt während der Fahrt

Die Road Database versorgt Fahrerassistenzsysteme mit einer Fülle von Daten. Ein Beispiel dafür ist der elektronische Horizont, eHorizon. Seit 2012 ist er in seiner statischen Variante in Lkw in Verwendung. Dort nutzt er Informationen zum Höhenprofil der Strecke, um Getriebe und Antrieb effizient einzustellen. So können über 1.500 l Kraftstoffeinsparung pro Lkw und Jahr erreicht werden.

Es gibt Situationen, beispielsweise ein Unfall hinter der nächsten Kurve, die nicht früh genug vom menschlichen Auge oder den Fahrzeugsensoren entdeckt werden können. Mit dem dynamischen eHorizon erlebt der Fahrer, wie ihm von anderen Fahrzeugen gesammelte Informationen einen Blick „um die Ecke“ ermöglichen. Der Fahrer wird so bereits vor Gefahren gewarnt, bevor er die Situation selbst erfassen kann. Mit dem dynamischen eHorizon lernt ein Fahrzeug künftig während der Fahrt ständig dazu. Dafür benötigt unser System einerseits deutlich weniger Datenaufwand als herkömmliche Navigationssysteme, andererseits liefert es umfangreiche aktuelle Informationen. Der Fahrer wird frühzeitig gewarnt, ggf. erfolgt eine Anpassung des Fahrstils, der Verkehrsfluss insgesamt wird sicherer und effizienter. Z. B. wird die Routenführung individuell an die aktuelle Lage angepasst. Darüber hinaus bietet der dynamische eHorizon die Verknüpfung mit mobilen, smarten Kommunikationsgeräten. Er unterstützt damit die nahtlose Vernetzung der Fahrzeuginsassen mit deren digitalen Lebenswelten und den künftig nutzbaren digitalen Servicediensten.

Mildhybridsystem für weniger Kraftstoffverbrauch

Ein weiterer Schwerpunkt unserer Entwicklungsarbeit ist die Effizienzsteigerung. Um den strenger werdenden Abgasvorgaben nachzukommen, hat Continental ein Mildhybridsystem mit 48-Volt-Bordnetz entwickelt. Dabei entlastet ein kleiner Elektromotor den Benzin- oder Dieselmotor in verschiedenen Fahrsituationen. Das Mildhybridsystem mit 48-Volt-Bordnetz verbraucht ein Fünftel weniger Treibstoff, ist relativ kostengünstig und kann in allen Fahrzeugklassen eingesetzt werden. Die Serienproduktion in Europa, Asien und den USA startet im Jahr 2016.

Die Vernetzung des 48-Volt-Systems mit dem dynamischen eHorizon, der auch auf Informationen aus der Cloud zurückgreift, ermöglicht ein erhebliches Einsparpotenzial von Kraftstoff. Aufgrund dynamischer Daten wie Ampelphasen oder variabler Geschwindigkeitsbegrenzungen können wir das Energiemanagement unter Antizipation von Ereignissen vor dem Fahrzeug anpassen. Somit werden noch effizientere Fahrstrategien mit einer optimalen Kombination von Engine-off-Coasting (das sogenannte Segeln bei abgeschaltetem Motor) und regenerativem Bremsen ermöglicht. Das vernetzte Energiemanagement reduziert so insgesamt den Kraftstoffverbrauch um zusätzliche 2 % bis 3 %.

Kamera-Monitor-System statt Außen- und Innenspiegel

Kameratechnologien halten immer stärker Einzug in die unterschiedlichsten Fahrzeugklassen. Mitte Juli 2015 präsentierten wir erstmals einen Versuchsträger mit Kamera-Monitor-System, das die Außen- und den Innenspiegel eines Pkw ersetzt. Im Versuchsträger sind drei Kameras eingebaut, die technisch Surround View-Kameras entsprechen, jedoch über einen anderen Öffnungswinkel verfügen. Anstelle der bisherigen Rückspiegel zeigen Monitore mit organischen Leuchtdioden dem Fahrer in den jeweils gewohnten Blickrichtungen das Geschehen im rückwärtigen und seitlichen Fahr-

zeugumfeld. Vorteile neben einem größeren Sichtfeld sind Verkehrssituationserkennung mit Fahrerassistenzfunktionen, wesentlich geringere Verschmutzungsempfindlichkeit, bessere Sicht bei Dämmerung und Nässe, weniger Verbrauch sowie reduzierte Windgeräusche.

Kleinere und leichtere Spikes für mehr Grip und weniger Abrieb

Mehrere Granitplatten müssen 400 Mal vom bespikten Reifen mit 100 km/h überrollt werden. Vor und nach den Überfahrten werden die Platten gewogen und so der Abrieb ermittelt. Liegen die Werte in den vorgeschriebenen Grenzen, erhält der Reifen in Skandinavien seine Zulassung. Die Gesetzgeber wollen so verhindern, dass Spikes einen zu hohen Abnutzungseffekt auf die Straßen haben.

Gemeinsam mit der Universität Karlsruhe (KIT) haben wir eine Testmethode entwickelt und Spikeversuche durchgeführt. Bei diesen Tests stellten die Wissenschaftler fest, dass kleinere und leichtere Spikes deutlich weniger Abrieb verursachen als Modelle mit größerem Gewicht. Daher hat Continental eine neuartige, besonders leichte Spikeversion für den IceContact 2 entwickelt, der in Skandinavien, den baltischen Ländern und Russland im Handel ist. Die neuartigen Spikes sind 25 % leichter als die des Vorgängermodells. Damit können abhängig von der Reifengröße rund 50 % mehr Spikes an einem Reifen angebracht werden, was die Traktions- und Bremsleistung des Reifens auf Eis steigert, ohne dass sich der Abrieb der Straßenoberfläche erhöht. Ein weiterer Effekt der neuen Spikes ist das geringere Abrollgeräusch der Reifen.

Besonders große Fortschritte haben wir zudem bei der Spikefestigkeit gemacht. Die neuen Spikes vom IceContact 2 werden mit einer speziellen Beschichtung (Coating) versehen, von speziell dafür entwickelten Robotern in den Reifen eingebracht und in einem zusätzlichen Einheitschritt so fest mit dem Gummi des Laufstrei-

fens verbunden (StudOn-Retention-Technologie), dass sie rund 400 % mehr Haftkraft aufbringen, als dies bei den herkömmlichen Verfahren möglich ist. Continental setzt diese patentierte Technologie als erster Reifenhersteller weltweit mit dem Ergebnis ein, dass die Vorteile der neuen Spikes nun über die gesamte Lebensdauer der Reifen genutzt werden können.

Dynactiv Power für autarke Strom- und Wasserversorgung

Der Mangel an Energie und Wasser kennzeichnet weite Teile unseres Planeten, sodass eine zuverlässige Energie- und Wasserversorgung nicht immer gesichert ist. Länder, deren Klima durch eine lange Trockenzeit geprägt ist, die jedoch im Jahresverlauf auch etwa drei bis fünf Monate ausreichend Niederschlag aufweisen, können ländliche Regionen und Ballungsräume nur schwer mit dem erforderlichen Maß an Wasser versorgen. Großen Flächenstaaten wie den USA, Australien, China oder Saudi-Arabien fällt dies ebenso schwer wie finanzschwachen, von internationaler Unterstützung abhängigen Ländern. Mit dem Produkt Dynactiv Power haben wir eine spezielle lichtundurchlässige Folie mit multifunktionalen Eigenschaften entwickelt. Sie verschließt zum einen große Wasserflächen komplett und schützt Wasserreservoirs zuverlässig vor Schmutz und Verdunstung – bis zu 40 % mehr Brauchwasser bleibt damit erhalten. Zum anderen werden auf die Folie Photovoltaik-Module laminiert, die die Nutzung von Sonnenenergie für umliegende Haushalte oder den Betrieb von Pumpstationen möglich machen. Der Folienverbund produziert in der Spitze bis zu 500 Kilowatt Strom pro 10.000 m². Bei einem Reservoir mit 100.000 m² entspricht dies der Leistung eines Kleinkraftwerks mit bis zu 5,0 Megawatt Leistung.

Diese Innovation ermöglicht den Transport von Wasser über autark betriebene Pumpstationen und Becken in abgelegene Regionen. Dazu kommt die Selbstversorgung mit Sonnenenergie in Gebieten ohne nennenswerten Zugang zu anderen Energiequellen.

Nachhaltigkeit

Nachhaltiges Wirtschaften ist in unserem Wertesystem und unserer Unternehmensstrategie verankert. Das bedeutet, dass wir Verantwortung übernehmen – für unsere Mitarbeiter ebenso wie für die Umwelt und die Gesellschaft.

Unser Ziel ist es, Mobilität effizienter, sicherer und nachhaltiger zu machen. Darauf richten wir unsere Technologien, Lösungen und Serviceleistungen aus. Wir schützen das Leben und die Gesundheit von Menschen, wir verbessern ihre Lebensqualität, wir treiben den Fortschritt voran. Nicht zuletzt arbeiten wir an Lösungen, die die Umwelt schonen, und fördern unsere Mitarbeiter bei ihrer individuellen Zukunftsgestaltung.

Nachhaltiges Wirtschaften und gesellschaftliche Verantwortung gehören zum Wertefundament von Continental. Beides stärkt die Kultur des Füreinander und trägt zu einer zukunftsorientierten und wertebasierten Unternehmensführung bei. Als Unterzeichner des Global Compact der Vereinten Nationen setzen wir uns für dessen zehn Prinzipien auf den Gebieten Menschenrechte, Arbeitsnormen, Umweltschutz sowie Korruptionsbekämpfung ein.

Unsere Leistungsfähigkeit richten wir sowohl nach finanziellen als auch nach nichtfinanziellen Indikatoren und Kriterien aus. Entscheidend ist, dass Nachhaltigkeitsziele und -maßnahmen Wert schaffen. Denn nur dann sind sie im Unternehmen akzeptiert und extern glaubwürdig. Mehr zum Thema der nichtfinanziellen Leistungsindikatoren, die sich schwerpunktmäßig auf eine nachhaltige Nutzung der Umweltressourcen beziehen, finden sich auf Seite 61 ff. Details zum Thema Nachhaltigkeit sowie unser Nachhaltigkeitsbericht nach GRI-Standards (Global Reporting Initiative, GRI) können abgerufen werden unter www.continental-nachhaltigkeit.de. Der GRI-Bericht soll Transparenz schaffen und stellt deshalb neben unseren vielfältigen Aktivitäten und Leistungen auch jene Bereiche dar, in denen wir uns weiter verbessern müssen.

Zur Steuerung der Nachhaltigkeitspolitik und der Unternehmensverantwortung wurde Ende 2010 ein Nachhaltigkeitsrat etabliert. Ihm gehören zwei Mitglieder des Vorstands sowie Vertreter der Bereiche Umwelt, Personal, Recht und Compliance, Konzernsicherheit und Gesundheit, Investor Relations, Konzernrevision, Konzernrechnungswesen sowie Unternehmenskommunikation an. Den Vorsitz hat Personalvorstand Dr. Ariane Reinhart. Der Nachhaltigkeitsrat tagt viermal jährlich sowie zu entsprechenden Anlässen. Der Bereich Umwelt ist direkt dem Vorstandsvorsitzenden Dr. Elmar Degenhart unterstellt.

Zu einer sorgfältigen Unternehmensleitung und guten Corporate Governance gehört auch der verantwortungsbewusste Umgang des Unternehmens mit Risiken. Continental verfügt über ein konzernweites internes Kontroll- und Risikomanagementsystem, mit dessen Hilfe die Risikosituation des Unternehmens analysiert und gesteuert wird.

Verantwortung für ökonomischen Erfolg

Nachhaltiges und ökonomisches Handeln ist für Continental kein Widerspruch. Im Gegenteil: Durch das konsequente Verfolgen unserer Nachhaltigkeitsziele in den Bereichen Umwelt, Mitarbeiter und Gesellschaft steigern wir den Unternehmenswert. Denn erst durch die Verknüpfung mit dem wirtschaftlichen Erfolg erreichen wir die interne sowie externe Akzeptanz, die ein auf Nachhaltigkeit ausgerichtetes unternehmerisches Handeln auch langfristig möglich macht.

Verantwortung für unsere Mitarbeiter

Es sind die Mitarbeiter, die unser Unternehmen vorantreiben und seinen Erfolg bestimmen. Ihre Kompetenz und Motivation lassen uns die Ziele erreichen, die wir uns gesteckt haben. Entsprechend wichtig und essenziell ist daher unsere Verantwortung gegenüber unseren Beschäftigten. Unsere Personalarbeit übernimmt dabei zentrale Aufgaben: Die Rekrutierung talentierter Nachwuchskräfte gehört ebenso dazu wie die Ausbildung junger Menschen in zukunftsfähigen Berufen. Zudem fördern wir unsere Mitarbeiter gezielt, unterstützen sie bei Weiterbildungs- und Qualifizierungsmaßnahmen und tragen Sorge für ihre Gesundheit und Leistungsfähigkeit.

Verantwortung für die Umwelt

Der Schutz der Umwelt ist wesentlicher Bestandteil unseres Handelns, denn unternehmerisches Wachstum geht mit einer zunehmenden Rohstoffnutzung, einem höheren Energiebedarf und steigenden Emissionen einher. Deshalb haben wir bereits in den 1990er Jahren den Umweltschutz als konkretes Ziel in unseren unternehmerischen Leitlinien festgeschrieben. Heute ist das Umweltmanagement weit umfangreicher definiert und aufgestellt. Es bezieht sämtliche Wertschöpfungsstufen und die Lebenszyklen der Continental-Produkte ein. Unsere Umweltverantwortung erstreckt sich somit von der Forschung und Entwicklung und dem Einkauf von Rohstoffen und Komponenten über die Logistik und die Produktion bis zur Nutzung und Verwertung unserer Produkte.

Verantwortung gegenüber der Gesellschaft

Als global agierendes Unternehmen übernimmt Continental weltweit gesellschaftliche Verantwortung, achtet die Gesetze und respektiert die Kultur jedes Landes. Durch Profitabilität schaffen wir die Voraussetzung für die Sicherung von Arbeitsplätzen in vielen Regionen der Welt. Zugleich wollen wir auch für die Menschen, die im Umfeld unserer Standorte leben oder arbeiten, Wert schaffen. Unsere vielfältigen Initiativen werden zumeist dezentral direkt vor Ort gesteuert. Unser freiwilliges Engagement konzentriert sich auf drei Bereiche, in denen wir uns aufgrund unseres Geschäftsmodells, unserer Herausforderungen oder unseres Selbstverständnisses positionieren und eine zukunftsorientierte Entwicklung fördern wollen: Soziales und Verkehrssicherheit, Bildung und Wissenschaft sowie Sport.

Mitarbeiter

Die Fertigkeiten und Fähigkeiten unserer Mitarbeiter sowie ihre Leistungen sind das Fundament unseres Erfolgs. Unsere Wachstumsstrategie basiert auf Technologieführerschaft, einem steigenden Softwaregeschäft und unserer Position als wegweisender Arbeitgeber. Die Menschen bei Continental sind dafür die Garanten. Die sorgfältige Auswahl von Mitarbeitern, deren passgenaue Beauftragung mit Aufgaben sowie deren berufliche und persönliche Weiterentwicklung sind Kernaufgaben des weltweiten Human Relations-Team. Personalarbeit ist damit ein wertschöpfender Teil unserer nachhaltigen Wachstumsstrategie – und Wegbereiter für unseren dauerhaften Unternehmenserfolg.

Vier Werte – Basis unserer Unternehmenskultur

Die Basis unserer Unternehmenskultur sind unsere vier Werte: Vertrauen, Gewinnermentalität, Freiheit und Verbundenheit. Sie bilden die Grundlage für die Art und Weise, wie wir mit unseren Kunden und Partnern umgehen sowie in unserer Organisation untereinander zusammenarbeiten, unsere Mitarbeiter führen und Interessengegensätze lösen. Wir sind überzeugt: Werte schaffen Wert. Die stetige Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur ist daher ein entscheidender Teil unserer Zukunftsfähigkeit und Wertschöpfung.

Vor diesem Hintergrund gewinnt die Mitarbeiterumfrage „Our Basics live“, an der sich im Berichtsjahr weltweit mehr als 140.000 Mitarbeiter beteiligten, besondere Bedeutung. Sie belegt: Unsere Unternehmenswerte werden gelebt. Rund 80 % der Befragten – und damit rund zehn Prozentpunkte mehr als bei der vorherigen Befragung 2011 – sind stolz darauf, für Continental zu arbeiten. 85 % gaben an, die vier Unternehmenswerte voll zu unterstützen. Sie wünschen sich aber auch deren noch bessere Umsetzung im Arbeitsalltag. Als besonders wichtig wurde der Wert Vertrauen aufgefasst, gefolgt von Gewinnermentalität, Freiheit und Verbundenheit. Verbesserungsbedarf sehen die Befragten darüber hinaus bei der Weiterentwicklung der Führungskultur sowie bei Chancengleichheit und Vielfalt.

Das ist für uns ein klarer Auftrag. Wir werden an unserer Führungskultur sowie an der größeren Vielfalt in unserem Unternehmen weiter arbeiten und planen für 2016 umfassende Initiativen. Dazu gehört die weltweite Umsetzung unserer neuen Entwicklungsprogramme für Führungskräfte, ebenso wie die konsequente Berücksichtigung dieser Themenfelder im Rahmen unserer Auswahl- und Besetzungsentscheidungen.

Personalarbeit als Wegbereiter

Wir sehen unsere Mitarbeiter nicht als Ressourcen. Vielmehr geht es uns um den Bezug, den wir in unserer Zusammenarbeit miteinander haben, und um die gemeinsam gelebten Werte. Die Beziehung zu unseren Mitarbeitern ist von einer ganzheitlichen Betrachtungsweise geprägt, bei der die Menschen respektiert, ihre Leistungen wertgeschätzt und ihre Fähigkeiten und Fertigkeiten zur bestmöglichen Entfaltung gebracht werden.

Die Personalarbeit versteht sich hierbei als strategischer Berater: Wir sind für neue Mitarbeiter Wegbereiter für einen guten Start bei Continental, begleiten die Menschen aktiv auf ihrem beruflichen Entwicklungsweg, fördern die Entfaltung ihrer Talente – und schaffen dadurch konkreten Mehrwert für die Mitarbeiter, die Kunden, das Unternehmen und die übrigen Stakeholder.

Wegbereiter für neue Mitarbeiter in unser Unternehmen

› Strategische Personalplanung

Vor dem Hintergrund zukünftigen Wachstums und immer kürzerer Innovationszyklen müssen wir bereits heute unseren Personalbedarf von morgen erkennen und sichern. Deshalb werden die weltweiten Human Relations-Teams frühzeitig in den Produktentwicklungsprozess eingebunden und bilden einen engen Schulterschluss mit den Geschäftsbereichen. Wir setzen auf eine strategische Personalplanung. Im Jahr 2015 haben wir ein Pilotprojekt abgeschlossen, mit dem wir den Detaillierungsgrad unserer Planungen weiter erhöht und zugleich eine einheitliche und verlässlichere Basis für das Vorgehen zur strategischen und divisionsübergreifenden Personalplanung geschaffen haben. Dabei simulieren wir zum einen die voraussichtliche Entwicklung unserer heutigen Belegschaft auf Basis von Renteneintritten, Fluktuation etc. und zum anderen den steigenden Personalbedarf, den wir zur erfolgreichen Realisierung unserer Geschäftsziele benötigen. Ein Abgleich beider Entwicklungen erlaubt es uns, zukünftige Handlungsfelder sowohl quantitativer als auch qualitativer Art frühzeitig zu identifizieren, um so die erforderlichen Kompetenzen rechtzeitig aufzubauen. Kompetenzmanagement hilft beispielsweise dabei zu identifizieren, wie sich die Herausforderungen des digitalen Wandels auf die Anforderungen an den einzelnen Mitarbeiter auswirken, um im nächsten Schritt entsprechende Weiterbildungsmaßnahmen vorbereitend zu initiieren.

Damit verbessern wir die Transparenz und Berechenbarkeit von Personalentscheidungen und -investitionen. Wir ermöglichen so eine schnellere und passgenauere Besetzung – sei es durch Talentförderung und berufliche Weiterbildung oder durch externes Recruiting.

Für die operative Umsetzung der strategischen Personalplanung haben wir mit einheitlichen Prozessen und Prinzipien für das Kompetenzmanagement 2015 einen gemeinsamen Rahmen geschaffen.

› Let your ideas shape the future

Continental ist ein fortschrittlicher und attraktiver Arbeitgeber. Vor allem für Ingenieure und Facharbeiter sind wir interessant, zunehmend aber auch für IT-Experten. Diese Entwicklung begrüßen wir angesichts der zunehmenden Digitalisierung sehr und wollen unsere Attraktivität gerade für diese Berufsgruppe noch weiter steigern. Unser Ziel: Technologieführerschaft und Top-Arbeitgeber innerhalb unserer Branchen weltweit.

Mit unserer Arbeitgebermarke Let your ideas shape the future sprechen wir potenzielle Bewerber an. Die Kampagne wurde 2015 weltweit ausgerollt und nutzt dabei sowohl klassische Plattformen wie Messen und Events als auch zunehmend verschiedene Social Media-Kanäle.

Personalkennzahlen	31.12.2015	31.12.2014
Gesamtzahl Beschäftigte	207.899	189.168
davon Stammpersonal gesamt	193.694	177.703
im Ausland	141.199	128.060
in Deutschland	52.495	49.643
Auszubildende ¹	2.097	2.026
Frauenanteil in %	27,1	27,3
durchschnittliche Betriebszugehörigkeit ¹ (in Jahren)	14,7	14,8
Durchschnittsalter der Beschäftigten ¹ (in Jahren)	43,2	43,2

¹ In Deutschland.

> „Best-Fit“

Im Jahr 2015 haben sich bei Continental weltweit insgesamt rund 315.000 Menschen beworben. Allein in Deutschland sind die Bewerbungen gegenüber 2014 um über 35 % auf über 100.000 gestiegen. Diese sehr hohe Zahl ist nicht nur ein herausragender Beleg für unsere Attraktivität als Arbeitgeber, sie erfordert auch ebenso effiziente wie homogene Prozesse, um in der Vielzahl an Bewerbern die zu Continental passenden zu identifizieren. Dazu wurde bereits 2014 ein international einheitliches Recruitingssystem in 18 Ländern eingeführt. Doch wir wollen im Bewerbungsprozess noch kreativer werden. Mittelfristig suchen wir bei Continental nicht jemanden für eine Stelle, sondern für einen Bewerber den richtigen Job im Unternehmen. Was zählt, ist der „Best-Fit“ einer Person zu einer vakanten Position, d. h. die Passgenauigkeit von Fertigkeiten, Fähigkeiten und Werten zur Tätigkeit und zu Continental. Dazu haben wir 2015 neue Verfahren entwickelt, die uns die Kompetenzen der Bewerber aufzeigen und ihnen die Möglichkeit bieten, ihr jeweiliges persönliches Wertesystem mit unseren Unternehmenswerten abzugleichen. Wir haben ein Bewerbungsverfahren im Test, das die Bewerber neutral betrachtet, d. h. unabhängig von Geschlecht, Nationalität, Alter und ähnlichen Faktoren. Mit dem Unternehmenswerte-Check wollen wir den Wandel von der Auswahl nach Formalqualifikationen hin zum „Best-Fit“-Ansatz unterstützen. Das Verfahren wird seit 2016 angeboten.

> Erschließung neuer Zielgruppen

Im Rahmen der „Best-Fit“-Idee konzentrieren wir uns auch auf Praktiker und Querdenker. Sie sollen die Chance erhalten, „vom Umsteiger zum Aufsteiger“ zu werden. Derzeit richtet sich unser Programm vor allem an Kandidaten mit Kompetenzen in den Bereichen Software und Technik. In unsere neue Ausbildung zum Automotive Softwareentwickler ist das Konzept bereits eingeflossen. Über drei Viertel aller Ausbildungsplätze wurden mit Umsteigern besetzt – also Menschen, die aus dem Studium ausgestiegen sind und sich für eine Ausbildung bei Continental entschieden haben.

Ein weiteres Augenmerk liegt auf Menschen, die als Geflüchtete in unser Land gekommen sind. Gemeinsam mit der Bundesagentur für Arbeit haben wir ein Programm erarbeitet, das Asylsuchenden nach ihrer rechtlichen Anerkennung den Einstieg in den Arbeitsmarkt erleichtert und eine langfristige berufliche Perspektive ermöglicht. Dazu gehören talentierte und qualifizierte Menschen, deren Wissen und Engagement wir im Rahmen spezieller Auswahlverfahren prüfen. Auch hier folgen wir dem „Best-Fit“-Gedanken. Seit November 2015 steht entsprechenden Kandidaten das kom-

plette Spektrum unseres internen Einstiegsprogramms offen: von Einstiegsqualifikationsplätzen über die Berufsausbildung bis hin zum Direkteinstieg von Fachkräften, jeweils flankiert durch begleitende Qualifizierungen.

> Vielfalt und Chancengleichheit

Die Erhöhung von Vielfalt ist ein Schlüsselfaktor für unseren Erfolg. Chancengleichheit und Diversität sind daher ein Schwerpunkt in unseren Personalauswahlverfahren sowie bei der Talentförderung. Wir brauchen vielfältige Ideen, wie sie von vielfältigen Mitarbeitern kommen, weil sie sich mit ihren unterschiedlichen Blickwinkeln, Eigenschaften, Erfahrungen und Kulturen aktiv in die Zukunftsgestaltung einbringen. Wir sind davon überzeugt, dass Vielfalt die Innovationskraft fördert, die wir brauchen, um unser Unternehmen dauerhaft wettbewerbsfähig und erfolgreich zu machen. Derzeit konzentrieren wir uns auf mehr Internationalität sowie auf ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Männern und Frauen bei unseren Führungskräften. Aktuell stammen rund 43 % des Continental-Managements nicht aus Deutschland.

Unser Frauenanteil auf der Führungsebene hat sich im Berichtsjahr weltweit erneut erhöht, von 9,7 % im Jahr 2014 auf 10,5 % im Berichtsjahr. Unser Ziel ist es, 16 % aller Führungspositionen bis zum Jahr 2020 mit Frauen zu besetzen. Über unsere Ziele für den Frauenanteil in Führungspositionen in Deutschland berichten wir nach Maßgabe des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern in Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst in der Erklärung zur Unternehmensführung (Corporate Governance-Bericht) auf Seite 17 ff.

Wegbereiter für die Menschen im Unternehmen

> Talentmanagement

Wir begleiten unsere Mitarbeiter über ihr gesamtes Berufsleben bei Continental, tragen zu ihrer persönlichen und beruflichen Entwicklung bei und sorgen so dafür, dass ihre individuellen Fertigkeiten und Fähigkeiten in Einklang mit ihren aktuellen und zukünftigen beruflichen Anforderungen wachsen. Dabei wollen wir kontinuierlich eine ausreichende Zahl von entsprechend qualifizierten Mitarbeitern beschäftigen, um unsere ehrgeizigen Wachstumsziele zu erreichen. Um dabei noch besser zu werden, haben wir unseren globalen Personalentwicklungskreislauf weiter verbessert und Ende 2015 um ein neues System für das Talentmanagement ergänzt. Wir entwickeln die Talente unserer Mitarbeiter und betrachten diese in einer objektiven und vergleichbaren Art. Der Fokus liegt auf Entwicklungsplänen, Erwartungen und individuellen Zielverein-

barungen. Diese liefern die Basis für die Auswahl von Entwicklungsprogrammen und die Nachfolgeplanung.

Mit dem System erhöhen wir zudem die Sichtbarkeit unserer Talente im Konzern. Dadurch haben die Mitarbeiter die Chance, ihre Eignung für eine potenzielle Position systematisch zu demonstrieren und ihre Karriere gezielt voranzutreiben.

Der Auslandseinsatz ist ein wichtiger Baustein für die Karriereplanung und die persönliche Weiterentwicklung unserer Mitarbeiter. Unsere Vision ist es, dass jeder Mitarbeiter seinen persönlichen Entwicklungsplan bekommt. Im Rahmen unseres jährlichen Personalentwicklungskreislaufs überprüfen wir diesen Plan mit dem Mitarbeiter. Er beinhaltet mögliche Auslandseinsätze ebenso wie die Anschlussposition nach der Rückkehr. Bei unseren weltweiten Entsendeaktivitäten legen wir viel Wert auf das Thema Doppelkarriere. Der Weg ins Ausland wird attraktiver, wenn auch begleitende Lebenspartner ein neues Beschäftigungsverhältnis finden. Wir unterstützen daher die Partner bei der Jobsuche oder durch Jobangebote innerhalb von Continental.

> Karrierestart bei Continental

2015 starteten mehr als 650 junge Menschen ihre berufliche Karriere bei Continental in Deutschland. In 30 Ausbildungsberufen und 16 dualen Studiengängen an 30 Standorten bilden wir rund 2.100 Nachwuchstalente – mehr als jemals zuvor – aus und das mit einer hohen Ausbildungsqualität. Das beweisen die niedrige Abbruchquote sowie die guten Abschlussnoten, die in Deutschland bei Continental weit besser sind als der Bundesdurchschnitt.

Als Technologieunternehmen haben wir im Berichtsjahr unser Ausbildungsprogramm den zukünftigen Herausforderungen entsprechend erweitert. Seit September bieten wir in Deutschland bundesweit den neuen und von uns mitgestalteten Ausbildungsgang Automotive Softwareentwickler an. Continental hat ihn gemeinsam mit den Gewerkschaften, dem Betriebsrat, den Industrie- und Handelskammern und dem Bundesinstitut für Berufsbildung entworfen. Im Zentrum dieses neuen Ausbildungsgangs stehen Analyse und Entwicklung von komplexen Programmstrukturen sowohl für Fahrzeuge als auch für die Mobilität der Zukunft insgesamt. 27 junge Menschen beginnen ihre Zukunft bei Continental als Automotive Softwareentwickler.

> Weiterbildung

Wir bieten individuelle Einstiegs- und Entwicklungsmöglichkeiten für Mitarbeiter und Quereinsteiger unterschiedlicher Qualifikationsstufen. Unsere Weiterbildungsprogramme entwickeln wir, entsprechend den sich verändernden Rahmenbedingungen, ständig weiter. In unseren Produktionsbereichen ergänzen wir beispielsweise Lerninhalte in Bezug auf die Digitalisierung der industriellen Produktion. Darüber hinaus fördern wir insbesondere auch im Produktionsbereich begleitendes Lernen im Arbeitsalltag. Des Weiteren wollen wir ganzheitliche Verbesserungsmöglichkeiten und eine Erweiterung der Personalentwicklungsschwerpunkte für Mitarbeiter im tariflichen Bereich im Rahmen der Fachkräfteinitiative schaffen. Dadurch kann ein wichtiger Beitrag zur mittel- und langfristigen Abdeckung des Bedarfs an qualifizierten Fachkräften durch Nutzung interner Talentpotenziale geleistet werden. Mitarbeiter erhalten auf diese Weise die Möglichkeit zur beruflichen und persönlichen Weiterentwicklung und werden als Wissensträger an das Unternehmen gebunden.

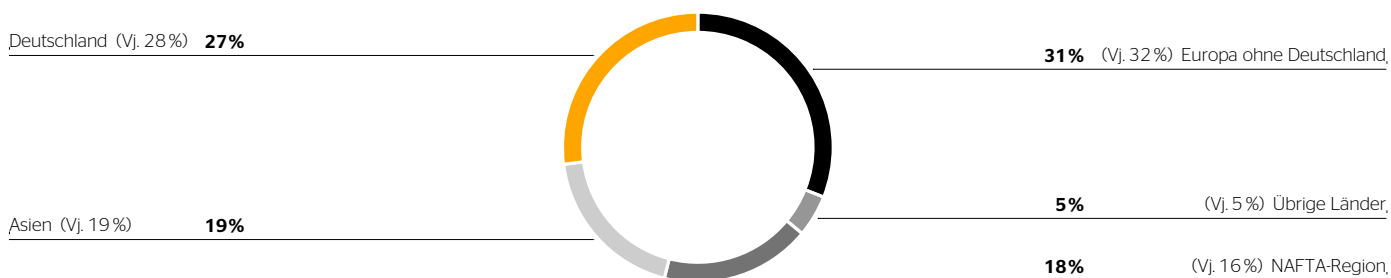
> Entwicklungsprogramme für Führungskräfte

Für unsere Führungskräfte wurden 2015 konzernweit gültige Entwicklungsprogramme aufgesetzt, die auf die Bedürfnisse der Mitarbeiter aller Führungsebenen abgestimmt sind. Wir fördern und fordern einen Führungsstil, der auf unseren vier Unternehmenswerten basiert und diese noch weiter im Unternehmen verankert. Außerdem unterstützen wir unsere Führungskräfte dabei, ganzheitlich zu führen, auf ihre Mitarbeiter individuell und den Gegebenheiten der Situation entsprechend einzugehen und als Vorbild zu agieren. Unser Ziel: Führungskräften soll es im Alltag gelingen, nicht nur die Köpfe, sondern auch die Herzen unserer Mitarbeiter zu erreichen.

> Gesundes und sicheres Arbeiten

Gesundes und sicheres Arbeiten ist Teil unserer Unternehmenskultur und gehört ebenso zu unserem betrieblichen Gesundheitsmanagement wie die Erhaltung einer ausgewogenen Work-Life-Balance und der physischen sowie mentalen Fitness. Wir bieten Programme zu Steigerung der Gesundheitskompetenz und Stressvermeidung und helfen über einen externen Dienstleister bei privaten oder beruflichen Problemen.

Mitarbeiter nach Regionen



Ein ganz wesentlicher Teil unserer unternehmensinternen Gesundheitsvorsorge sind ergonomische Arbeitsplätze. Dabei berücksichtigen wir die sich im Laufe der Lebensjahre verändernden Anforderungen unserer Belegschaft an ihre Arbeitsplätze. Wir rüsten diese so aus, dass die persönliche Leistungsfähigkeit dauerhaft erhalten bleibt. Derzeit sind 42 % aller Arbeitsplätze in unseren Fertigungshallen in Deutschland altersunabhängig gestaltet, bis 2020 sollen es die Hälfte sein.

Mit diesen Maßnahmen tragen wir einen maßgeblichen Teil zur Wertschöpfung bei. Wir reduzieren die Fehlzeiten unserer Belegschaft, damit unsere Kosten und tragen so nachhaltig zum Unternehmenserfolg bei.

› **Leistungsgerechte Vergütung und betriebliche Altersvorsorge**

Mit unserem Vergütungssystem wollen wir den Einsatz und die Leistungsstärke eines jeden Mitarbeiters für das Unternehmen individuell honorieren. Variable Vergütungsbestandteile (sogenannte Short Term Incentives), die den jeweiligen Erfolgsbeitrag widerspiegeln, haben an Bedeutung gewonnen:

- › Mitarbeiter, die nicht zum oberen Management gehören, nehmen an einem jährlichen weltweiten Programm zur Erfolgsbeteiligung teil. Grundlage ist die finanzielle Kennzahl Continental Value Contribution (CVC).

- › Im Rahmen der Gruppenarbeit werden gewerbliche Beschäftigte bei Erreichen von Zielvorgaben zusätzlich vergütet.
- › Das mittlere und obere Management wird jährlich konzernweit am Unternehmensergebnis beteiligt, das die Höhe der Short Term Incentives – nach Maßgabe des Umfangs der jeweiligen Führungsverantwortung – beeinflusst. Grundlage sind primär die finanziellen Kennzahlen CVC und Kapitalrendite (ROCE) der jeweiligen Geschäftseinheit.
- › Das obere Management erhält ergänzend zu den Short Term Incentives eine Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung, das Long Term Incentive. Dieses ist auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung ausgerichtet und hat eine mehrjährige Bemessungsgrundlage.

Continental unterstützt die Mitarbeiter über das aktive Berufsleben hinaus. Durch Altersvorsorgeangebote bieten wir unseren Beschäftigten auch nach ihrem altersbedingten Ausscheiden Sicherheit an. Während ihrer aktiven Zeit fördern wir die Eigenbeteiligung an der Altersvorsorge durch Zuschüsse und Entgeltumwandlungsprogramme.

Unsere Personalarbeit ist Wegbereiter in mehrfacher Hinsicht: für den Unternehmenserfolg, für die Menschen in unserer Organisation und für jene, die zu uns stoßen. Denn „Future in Motion“ heißt für uns: Wir helfen den Menschen, ihre Ziele zu erreichen – auf den Straßen der Welt durch individuelle Mobilität und im Beruf durch das volle Entwickeln und Entfalten ihres Potenzials an Fähigkeiten und Fertigkeiten für größtmögliche Wertschöpfung.

Umwelt

Nachhaltiges Wirtschaften ist fester Bestandteil unseres unternehmerischen Handelns. Unser Ziel ist es, den Ressourcenverbrauch zu minimieren und die Umweltbelastungen zu reduzieren. In diesem Sinn haben wir in den 1990er Jahren ein konzernweites Umweltmanagementsystem eingeführt. Dieses führen wir heute schrittweise mit unserem Energiemanagement zusammen und generieren so maximale Synergien im Bereich der Ressourceneffizienz.

Die Strategie des gesamten Unternehmens sowie unsere Umweltstrategie richten sich an globalen Megatrends aus. Dabei fließen die Umweltaspekte der gesamten Wertschöpfungskette ebenso ein wie die kompletten Lebenszyklen unserer Produkte – und sind mit klaren Zielvorgaben hinterlegt. In allen Unternehmensbereichen und auf allen Wertschöpfungsstufen sind wir uns stets unserer Umweltverantwortung bewusst und arbeiten daran, den Einsatz von Rohstoffen zu optimieren und unsere Geschäftstätigkeit so effizient wie möglich zu gestalten. Diesen Ansatz verfolgen wir von der Forschung und Entwicklung über den Einkauf, die Logistik, die Produktion und den Vertrieb bis hin zur Nutzung und finalen Verwertung unserer Produkte. Damit tragen wir wesentlich zum Schutz der Umwelt bei.

Umweltstrategie unterstützt Geschäft

Unsere Umweltstrategie leistet aber noch mehr: Sie unterstützt unsere Geschäftstätigkeit maßgeblich. Negative Umweltauswirkungen, etwa die Klimaveränderung oder die Verknappung von Rohstoffen, werden so zu Chancen für unser Unternehmen und daraus resultierende Produktinnovationen zu Wettbewerbsvorteilen. Beispiele dafür sind unser gesamtes Produktportfolio zur Reduzierung von CO₂-Emissionen sowie die Entwicklungsinitiativen zum konsequenten Leichtbau und Einsatz von Rezyklaten.

Im Berichtszeitraum erwirtschaftete Continental rund 11,6 Mrd € des Konzernumsatzes mit besonders energieeffizienten Produkten oder solchen, die CO₂-Emissionen reduzieren. Das bedeutet, dass sich die klar definierten Zielvorgaben unserer Umweltstrategie nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch auszahlen. Rohstoffeinsparungen und Prozessoptimierungen reduzieren die Kosten und stärken unsere Wettbewerbsfähigkeit, indem sie – durch auf Umwelt- und Ressourcenschonung ausgerichtete Produktinnovationen – den zunehmend anspruchsvolleren Anforderungen unserer Kunden immer besser nachkommen.

Umweltberichterstattung - transparent und überprüfbar

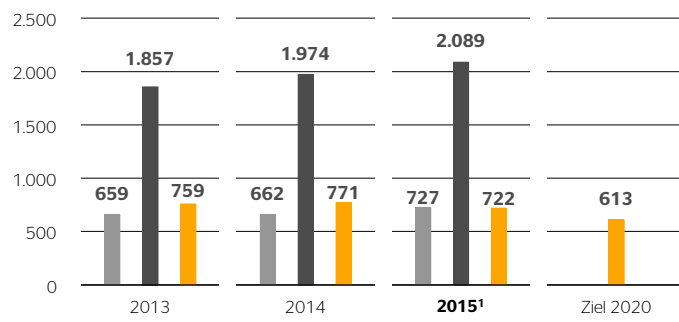
Maßgabe unserer Umweltberichterstattung sind die Leitlinien der Global Reporting Initiative (GRI). Die Datenerhebung erfolgt auf Basis interner Richtlinien zur Umweltberichterstattung, wobei wir diese auf die spezifischen Gegebenheiten der Automotive Group und Rubber Group abstimmen.

Unsere Umweltkennzahlen wurden im Rahmen einer unabhängigen betriebswirtschaftlichen Prüfung von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft überprüft. Für das Geschäftsjahr 2014 waren neben den CO₂-relevanten Indikatoren erstmals auch die Bereiche Wasser und Abfall im Prüfungsumfang enthalten.

Die Indikatoren direkte CO₂-Emissionen, indirekte CO₂-Emissionen und spezifische CO₂-Emissionen (jeweils in Tonnen/bereinigter Umsatz) ermitteln wir in Anlehnung an den „Greenhouse Gas (GHG) Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard“ der Greenhouse Gas Initiative und berichten diese Daten zudem an das Carbon Disclosure Project (CDP). Das CDP ist eine Non-Profit-Organisation, die im Jahr 2000 in London gegründet wurde. Ziele des CDP sind die Veröffentlichung von Umweltdaten börsennotierter Unternehmen und die Bewertung ihrer Umweltperformance hinsichtlich CO₂-Emissionen. Tausende Unternehmen nehmen daran teil. Einmal im Jahr erhebt das CDP dazu auf freiwilliger Basis Daten und Informationen zu CO₂-Ausstoß, Klimarisiken sowie Reduktionszielen und -strategien von Unternehmen und bewertet sie auf einer 100-Punkte-Skala. Continental berichtet seit 2009 an das CDP und wurde im Berichtsjahr mit 94 von 100 Punkten bewertet. Damit haben wir uns im Vergleich zum Vorjahr um 13 Punkte verbessert und sind eines der drei besten Unternehmen des Automobilsektors in der Region Deutschland, Österreich und Schweiz, in der das CDP insgesamt 350 Unternehmen aus dem Automobilsektor bewertete. Der Durchschnittswert lag im Automobilsektor bei 86 Punkten.

Weitere Informationen zum Thema Umwelt sowie unser aktueller GRI-Bericht sind unter www.continental-nachhaltigkeit.de abrufbar.

CO₂-Emissionen



■ Direkte CO₂-Emissionen (1.000t)
 ■ Indirekte CO₂-Emissionen aus externer Energieerzeugung (1.000t)
 ■ Spezifische CO₂-Emissionen (100 kg/Mio € Umsatz bereinigt)

¹ Vorläufige, hochgerechnete Werte.

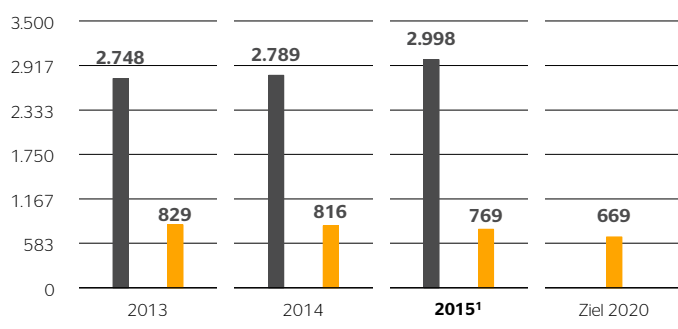
Kennzahlen zum Umweltschutz und Ziele für 2020

Mit unserer Umweltstrategie haben wir uns ambitionierte Ziele gesetzt. Bis 2020 wollen wir – bezogen auf unser Geschäftsvolumen und das Basisjahr 2013 – in allen Continental-Werken unsere CO₂-Emissionen, den Energie- und den Wasserverbrauch sowie die Abfallerzeugung um 20% reduzieren. Ebenso wollen wir die Abfallbilanz hinsichtlich der Verwertungsquote verbessern und die Zertifizierung nach der Umweltnorm ISO 14001 auch zur Pflicht für unsere strategischen Lieferanten machen.

Um diese Ziele zu erreichen, haben wir einen umfassenden Katalog aus vielen Einzelmaßnahmen definiert. Er umfasst zahlreiche Projekte zur kontinuierlichen Verbesserung der Umwelleistung, beispielsweise das Energieeffizienz-Projekt „Be Energy Efficient“ (BEE), sowie organisatorische und technische Optimierungen in der Pro-

duktion. Hohe Investitionen in effiziente Energieversorgungsanlagen, etwa Blockheizkraftwerke an verschiedenen Standorten, tragen bereits jetzt zum Klimaschutz bei. Des Weiteren sollen die Wärmeführung von Anlagen und die Isolation in der Vulkanisation verbessert werden. Insgesamt wollen und werden wir mit diesen Einzelmaßnahmen in den nächsten Jahren wesentliche Fortschritte bei den Umweltkennzahlen bzw. signifikant niedrigere Umweltbelastungen erreichen.

Energieverbrauch



■ Energieverbrauch (10.000 GJ)
■ Spezifischer Energieverbrauch (GJ/Mio € Umsatz bereinigt)

¹ Vorläufige, hochgerechnete Werte.

Nachhaltigkeit in der Produktion

Mit einer neuen internen Auszeichnung, dem „Green Plant Label Award“, will Continental die Umweltleistung der Automotive Group weiter verbessern und damit die Nachhaltigkeit in der Produktion steigern. Im Fokus steht die Ressourceneffizienz, allen voran bei Energie, Wasser und Abfall. Verliehen wird die Auszeichnung in den Kategorien Gold, Silber und Bronze, je nachdem, wie weit nachhaltige Lösungen in den einzelnen Niederlassungen bereits implementiert wurden. Sieben Pilotstandorte – in Deutschland, China, Italien, Frankreich, Rumänien und Belgien – wurden 2015 bereits bewertet. Anfang 2016 wurde das Projekt in der Automotive Group weltweit eingeführt, bis 2020 sollen alle Produktionsstandorte mindestens den Status Bronze erlangen. Nach erfolgreicher Einführung in der Automotive Group kann das interne Label auch in der Rubber Group eingesetzt werden.

Leichtbaukomponenten zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs

Unser Ziel ist es, den Verbrauch von natürlichen Rohstoffen und den Energiebedarf unserer Produkte spürbar zu reduzieren. Wir haben deshalb das Leuchtturm-Projekt „Highly Efficient CO₂“ initiiert, das die Entwicklung von Leichtbaukomponenten für das Fahrzeug konsequent vorantreibt und damit sowohl den Rohstoffverbrauch in der Herstellung als auch den Kraftstoffverbrauch im Fahrzeugbetrieb deutlich verringert. Weitere Einsparungen erzielt diese Entwicklungsinitiative durch energieeffizientere Komponenten. In Kombination mit Energierückgewinnung und Effizienzmanagement wird der Kraftstoffverbrauch eines Fahrzeugs nochmals deutlich reduziert.

Zehn Jahre TIP

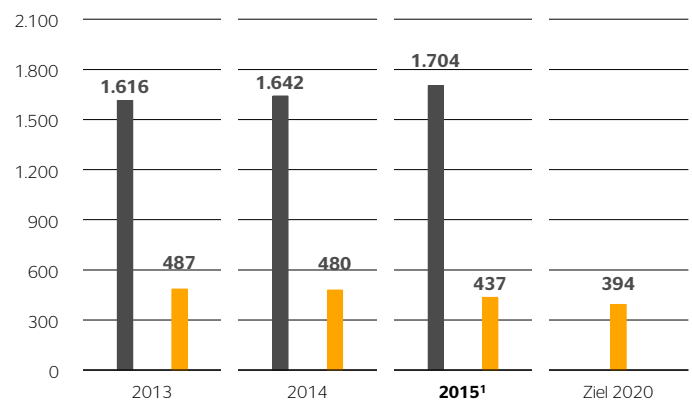
Das Tire Industry Project (TIP) in Zusammenarbeit mit dem World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) feierte 2015 sein zehnjähriges Jubiläum. Seit 2005 arbeiten elf Unternehmen – darunter Continental – im Rahmen einer freiwilligen Initiative weltweit zusammen, um gemeinsam die Herausforderungen anzugehen, die die Produktion von Reifen, ihre Nutzung im Straßenverkehr sowie die Verwertung ausgedienter Produkte mit sich bringen. Vier Themen stehen dabei im Vordergrund:

- > die bei der Herstellung verwendeten Rohstoffe und Materialien und ihre möglichen Auswirkungen auf die Gesundheit
- > die Effekte des Reifenabriebs auf Natur und Umwelt
- > das Recycling und die Wiederverwertung von Altreifen
- > der Einsatz neuer Nanomaterialien, um ökologische und soziale Vorteile zu erzielen.

Auszeichnungen für Umweltleistung

Im Oktober 2015 wurde das Continental-Werk im chinesischen Changchun mit dem „3 Star Green Building Award“ prämiert. Changchun ist damit das erste Werk aus dem Automobilsektor, das diesen Award in China erhielt. Gewürdigt werden mit der Auszeichnung Industriestandorte mit hocheffizienten Lösungen in den Bereichen Energie, Wasser, Raumnutzung, Umweltcontrolling und Recycling sowie beim Landverbrauch und bei der Schaffung von Ausgleichsflächen.

Wasserverbrauch



■ Wasserverbrauch (10.000 m³)
■ Spezifischer Wasserverbrauch (m³/Mio € Umsatz bereinigt)

¹ Vorläufige, hochgerechnete Werte.

Bereits zum dritten Mal in Folge prämierte die Behörde der philippinischen Wirtschaftszone (Philippine Economic Zone Authority, PEZA) das Continental-Werk in Calamba mit dem PEP-Award (PEZA Environmental Performance, PEP). Mit der Auszeichnung würdigt die PEZA alljährlich besondere Leistungen in den Bereichen nachhaltige Umweltverträglichkeit und innovative Systeme zur kontinuierlichen Verbesserung des Umweltmanagements.

Übergeben wurde der Preis durch den Präsidenten der Republik der Philippinen.

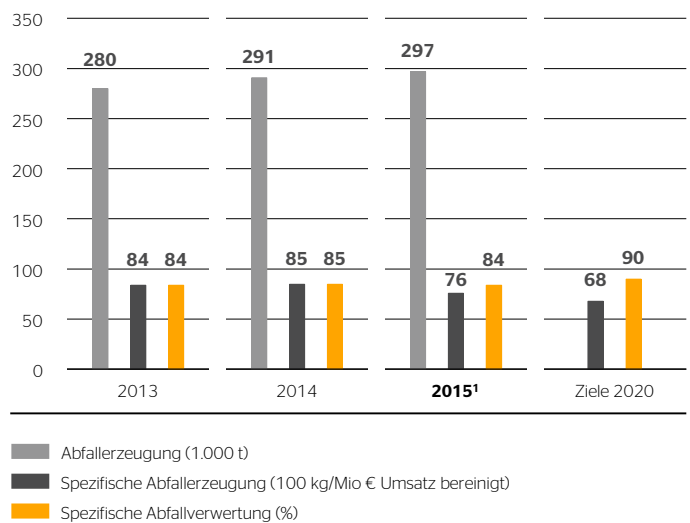
Der mexikanische Continental-Standort Tijera y Periferico in Guadalajara ist vom Automobilhersteller Fiat Chrysler Automobiles als Lieferant des Jahres in der Kategorie Nachhaltigkeit ausgezeichnet worden. Der Standort beteiligt sich an verschiedenen Umweltprogrammen und wurde mit dem Preis für sein Engagement in Sachen Wiederaufforstung, Verringerung von Negativeffekten auf die Umwelt, Minderung von Treibhausgasen und Beteiligung der Arbeitnehmer am Umweltengagement gewürdigt.

Zusammenarbeit mit Lieferanten

Im Rahmen unserer Umweltstrategie 2020 haben wir klare Handlungsfelder hinsichtlich Klima-, Natur- und Umweltschutz sowie Gesundheit und Lebensqualität definiert. Die Anforderungen, die sich daraus für die Umsetzung im Unternehmen ergeben, werden u. a. durch das unternehmensinterne Energie- und Umweltmanagement unterstützt. Ein zentraler Aspekt ist auch die Nachhaltigkeit in der Lieferkette. Dabei steht die weiter verbesserte Vernetzung und Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten hinsichtlich innovativer Lösungen im Umwelt- und Energiemanagement im Fokus. Vor diesem Hintergrund hat Continental an den mexikanischen Standorten in Jalisco und Guanajato eine Entwicklungspartnerschaft ins Leben gerufen. Ziele sind die stärkere Sensibilisierung von Lieferanten für Umwelt- und Nachhaltigkeitsthemen sowie ein verbessertes Umwelt- und Energiemanagement in der Zusammenarbeit mit Continental sowie bei den Lieferanten selbst. Im Rahmen des Projekts sollen zwölf Zulieferer der mexikanischen Standorte im Umwelt- und Energiemanagement geschult werden. Die Initiative ist

auf zwei Jahre angelegt und soll die Vernetzung intensivieren. In sechs bis acht Lieferanten-Workshops sowie individuellen technischen Beratungen vor Ort werden den Umwelt- und Energiemanagern der teilnehmenden Unternehmen Grundlagenwissen, Erfolgsmethoden sowie technologische und organisatorische Lösungen vermittelt.

Abfallerzeugung und -verwertung



¹ Vorläufige, hochgerechnete Werte.

Gesellschaftliche Verantwortung

Continental agiert weltweit, übernimmt gesellschaftliche Verantwortung jedoch vorwiegend dezentral. Dies gilt nicht nur für die Geschäftsbereiche, sondern auch für das soziale Engagement des Konzerns, seiner Standorte sowie der Initiativen, die von engagierten Mitarbeitern des Unternehmens begründet, getragen und teilweise durch das Unternehmen unterstützt werden. Daher werden gemeinnützige Projekte, Spenden oder wohltätige Aktivitäten weitestgehend im Ermessen der dezentralen Einheiten initiiert und verantwortet.

In besonderen Notsituationen unterstützt Continental zentral bei überregionalen Projekten und Herausforderungen oder bietet Hilfeleistungen für die Bewältigung internationaler Katastrophen. Hier kommt das Unternehmen als Ganzes seiner gesellschaftlichen Verantwortung nach.

Schwerpunkte unseres Engagements lagen auch im Berichtsjahr in den Bereichen Soziales und Verkehrssicherheit, Bildung und Wissenschaft sowie Sport. Einige exemplarische Projekte stellen wir im Folgenden vor.

Engagement für Soziales und Verkehrssicherheit

Verantwortung wird bei Continental in unterschiedlicher Art und Weise gelebt. Wir unterstützen karitative Initiativen und Projekte engagierter Mitarbeiter und tragen dadurch zur Verbesserung der Lebenssituation an vielen Standorten bei. Verantwortung bedeutet für uns aber auch, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen – nicht nur durch unsere Produkte und Systeme, sondern auch durch vielfältige Projekte und Workshops.

Nepal wurde Mitte April 2015 vom schwersten Erdbeben seit vielen Jahrzehnten erschüttert. Continental unterstützte schnell das Technische Hilfswerk, das im Katastrophengebiet im Einsatz war. Unsere Spende wurde für eine Trinkwasseraufbereitungsanlage genutzt. Eigene Standorte und Mitarbeiter waren von der Katastrophe nicht betroffen.

Der US-Bundesstaat South Carolina wurde im Oktober 2015 von den schlimmsten Regenfällen seit Jahrhunderten heimgesucht. Während die Continental-Werke selbst nicht zu Schaden kamen, waren in der Region Sumter viele Mitarbeiter und deren Familien betroffen. Continental unterstützte das American Red Cross bei der Katastrophenhilfe. Direkte Hilfe leisteten auch die Mitarbeiter: Die Beschäftigten der Verwaltung in Fort Mill belieferten ihre Kollegen in Sumter mit 16.000 Flaschen Trinkwasser, da dort das Wasser abgekocht werden musste.

Seit mehr als zwei Jahren engagieren sich Mitarbeiter des brasilianischen Continental-Werks in Camaçari im Rahmen der Initiative „Os Continentais“ für kranke Kinder in Kliniken. Dreimal im Monat besuchen die Kollegen die vier großen Kliniken im Bundesstaat Bahia. Im Gepäck haben sie bunte Hüte, riesige Brillen, rote Clownsnasen und Instrumente. Mehr als 900 Kinder haben sie schon zum Lachen gebracht – mit Sketchen, Slapstickeinlagen und Theaterstücken. Sie musizieren mit den Kindern, sprechen mit ihnen über deren Ängste, nehmen sie in den Arm und geben

Zuversicht. Viele Mediziner sind überzeugt, dass Lachen eine positive, der Heilung zuträglich Wirkung hat. Das Engagement der „Os Continentais“ basiert auf den Erkenntnissen des US-amerikanischen Arztes und Profi-Clowns Patch Adams, der bereits in den sechziger Jahren dafür warb, Lachen als Therapieform anzuerkennen.

Mehr als 18.000 Tonnen Nahrungsmittel verteilt die Gleaners Community Food Bank im Durchschnitt jährlich an Suppenküchen, Notunterkünfte und Essenausgabestellen in den gesamten USA. Die gemeinnützige Organisation, die seit mehr als 37 Jahren in Not geratene Menschen unterstützt, braucht jeden Tag Hilfe beim Sortieren und Verpacken der gespendeten Waren. Continental-Mitarbeiter vom Standort Auburn Hills sortierten 2015 circa 4,5 Tonnen Nahrungsmittel für die Soforthilfe. Mehr als 8.000 Mahlzeiten für bedürftige Familien wurden so bereitgestellt.

Die Mitarbeiter des Werks Manila auf den Philippinen spenden seit zehn Jahren Blut. Dafür wurden sie 2015 vom philippinischen Roten Kreuz ausgezeichnet. Pro Jahr spenden etwa 150 Continental-Mitarbeiter und viele ihrer Angehörigen regelmäßig Blut. Eine Spende beziehungsweise Bluteinheit entspricht 450 ml. In den vergangenen zehn Jahren haben die Werkangehörigen 1.400 dieser Einheiten gespendet.

„Prinses Harte“ wird vom belgischen Standort in Mechelen unterstützt. Die Initiative engagiert sich für krebserkrankte Kinder und versucht, ihnen mit fantasievoller Bekleidung, witzigen Pyjamas, trendigen Mützen, kuscheligen Fleecedecken, Kissen und Stoffpuppen den Krankenhausaufenthalt so angenehm wie möglich zu gestalten.

Seit 2012 arbeitet Continental mit „Safe Kids China“ zum Thema Fahrsicherheit für Jugendliche zusammen. Unter dem Motto „Sei ein verantwortungsbewusster junger Fahrer“ wird das Bewusstsein für Verkehrssicherheit bei Jugendlichen erhöht und ein sicheres Fahrverhalten durch verschiedene Trainings und Aktionen gefördert. Im Oktober 2015 brachte Continental in Shanghai das vierte Programm zur Sicherheit junger Fahrer auf den Weg. Unterstützt wird die Aktion auch durch Volontäre der Universität Shanghai sowie die örtliche Verkehrspolizei.

Engagement für Bildung und Wissenschaft

Bildung bedeutet Zukunft – für den Menschen, für die Gesellschaft insgesamt, aber auch für jedes einzelne Unternehmen. Continental fördert die Bildung und macht nachkommende Generationen damit fit für die Welt von morgen.

Im Dezember 2015 unterstützten wir die Welthungerhilfe bei ihrer Arbeit in den Flüchtlingslagern in der Türkei. Mit unserer Spende leisten wir einen Beitrag, die nur mangelhaft mögliche Schulausbildung der dortigen Kinder zu verbessern. Viele Tausend syrische Kinder, die seit mehr als vier Jahren in der Türkei mit ihren Familien in den Lagern leben, benötigen dringend Unterstützung. Damit keine verlorene Generation heranwächst, muss vor allem für Schulbildung gesorgt werden. Oft fehlt es an Fahrgeld oder Bussen zur nächstgelegenen Schule. Durch die Teilnahme am Schulunterricht können die zum Teil schwer traumatisierten Kinder wieder etwas Alltag erleben und Hoffnung für die Zukunft schöpfen.

Verantwortung für die Benachteiligten der Gesellschaft zu übernehmen, ist für die Mitarbeiter des philippinischen Werks Manila eine Selbstverständlichkeit. Im Mai 2015 lud der Standort Mitarbeiter von World Vision ein. Die erfahrenen Entwicklungshelfer berichteten über ihre Arbeit und machten deutlich, dass Bildung der einzige Schlüssel ist, um aus dem verhängnisvollen Kreislauf von Hunger und Armut auszubrechen, in dem viele Kinder auf den Philippinen stecken. Zahlreiche Mitarbeiter übernahmen daraufhin Schulpatenschaften, um sozial benachteiligten Kindern und Jugendlichen den Schulbesuch zu ermöglichen.

Continental gehört gemeinsam mit 18 weiteren Unternehmen und der deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit zu den Gründungsmitgliedern der Initiative „Afrika kommt!“. Ziel der Initiative, die unter der Schirmherrschaft von Bundespräsident Joachim Gauck steht, ist es, junge afrikanische Führungskräfte aus Subsahara-Afrika für ein Jahr nach Deutschland einzuladen, zu fördern und mit dem Land vertraut zu machen. Gleichzeitig legt das Programm den Grundstein für eine nachhaltige Wirtschaftskooperation in Afrika mit deutschen Unternehmen. Die Teilnehmer des Projekts lernen betriebliche Strukturen deutscher Unternehmen kennen, erweitern ihre Fach- und Managementkompetenzen und erwerben kulturelle sowie sprachliche Kenntnisse. So können sie mit ihrem Wissen wichtige Kontakte zwischen Deutschland und Afrika aufbauen und nach Abschluss des Programms weitergehende Führungsaufgaben in ihrem Heimatland übernehmen.

Die Mitarbeiter im belgischen Mechelen unterstützen „De Vlaspit“. Diese soziale Initiative setzt sich für Menschen ein, die Schwierigkeiten haben, in den ersten Arbeitsmarkt integriert zu werden. Ihr Ziel ist es, Langzeitarbeitslosen oder Menschen mit Handicap zu einer dauerhaften Beschäftigung zu verhelfen.

Mit seiner Stiftung „Udne Ki Asha“ („Ich möchte fliegen“) unterstützt ein Mitarbeiter in Bangalore, Indien, die Erziehung und Bildung

benachteiligter Kinder. Die Stiftung setzt sich für die Errichtung von Entwicklungszentren in Armenvierteln ein, die den Kindern und Jugendlichen akademische Beratung, Lebenskompetenztraining, Lerndienste und Betreuung anbieten. Im ersten dieser Zentren lernen aktuell 25 Schüler im Nachmittagsunterricht Schreiben, Englisch oder Mathematik, nehmen an Wochenendaktivitäten teil und werden von zwei Vollzeitkräften und mehreren Freiwilligen betreut. Bis 2020 möchte die Stiftung insgesamt zehn Entwicklungszentren aufbauen und mit mindestens 500 Schülern arbeiten.

Engagement im Sport

Die Sprache des Sports ist universal. Sie wird überall auf der Welt verstanden und überwindet Grenzen – sprachliche, soziale sowie staatliche. Aus diesem Grund fördert Continental bereits seit über 15 Jahren die unterschiedlichsten Projekte im Leistungs- und Breitensport.

Bereits zum vierten Mal in Folge wurden unsere Mitarbeiter beim Hannover-Marathon im Juni 2015 mit dem Titel „Fortschrittlichstes Unternehmen“ ausgezeichnet, den das Unternehmen mit den meisten aktiven Läufern und den meisten gelaufenen Kilometern gewinnt. 907 Beschäftigte nahmen 2015 teil und legten insgesamt mehr als 12.000 Kilometer zurück, 2.000 Kilometer mehr als im Jahr zuvor. Das Preisgeld spendete Continental an eine staatlich genehmigte Förderschule für Kinder und Jugendliche mit unterschiedlichsten Behinderungen.

Im tschechischen Otrokovice fand im August 2015 die namhafte Barum Czech Rally Zlin statt, ein Autorennen mit 45-jähriger Tradition. Continental ist mit ihrem lokalen Reifenwerk und der Marke Barum nicht nur Namensgeber für das Rennen, sondern auch langjähriger Partner dieser Veranstaltung – und Sponsor der Kampagne 2015 „Drive on Marrow“, mit der neue Knochenmarkspenderdatei verzeichnet nun 571 neue potenzielle Spender.

Wirtschaftsbericht > Rahmenbedingungen

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Die deutsche Wirtschaft setzte im Berichtsjahr ihre Expansion fort. Sowohl der private Konsum als auch die private Investitionstätigkeit, höhere Staatsausgaben und der Außenhandel trugen dazu bei. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) wuchs im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr nach Angaben des Statistischen Bundesamts um 1,7 % und übertraf damit die Prognose des Internationalen Währungsfonds (IWF) aus Januar 2015 von 1,3 %.

Dank des stärkeren Wachstums von Deutschland und Spanien expandierte die Eurozone 2015 nach aktueller Einschätzung des IWF mit 1,5 % ebenfalls kräftiger, als er es im Januar 2015 mit 1,2 % erwartet hatte. Unterstützend wirkte die expansive Geldpolitik der Europäischen Zentralbank, die im Berichtszeitraum ihren Leitzins unverändert bei 0,05 % beließ und ab März 2015 mit dem im Januar 2015 angekündigten Anleiheankaufprogramm begann.

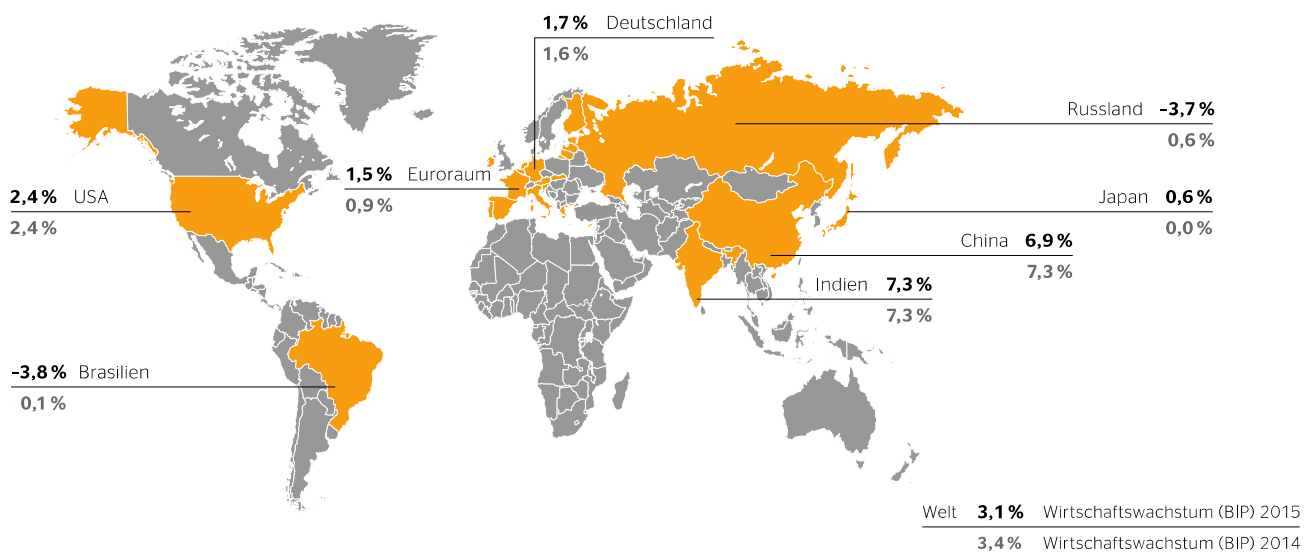
Die wirtschaftliche Aktivität der USA wurde im ersten Quartal 2015 durch den strengen Winter zu Beginn des Jahres und den Streik der Hafenarbeiter an der Westküste gebremst, gewann im weiteren Jahresverlauf aber wieder an Dynamik. Mit einem BIP-Zuwachs von 2,4 % blieb sie aber unter der IWF-Prognose vom Januar 2015 von 3,6 %. Die Verbesserung im Jahresverlauf und eine auf zuletzt 5 % gesunkene Arbeitslosenquote veranlassten im Dezember 2015 die US-amerikanische Notenbank, ihre Ende 2014 angekündigte Zinswende einzuleiten und einen ersten Zinsschritt von +25 Basispunkten durchzuführen.

Die japanische Wirtschaft dürfte trotz der sehr expansiven Geldpolitik ihrer Notenbank im Jahr 2015 auf Basis aktueller Erwartungen nur um 0,6 % - wie vom IWF zu Jahresbeginn prognostiziert - gegenüber dem Vorjahr gewachsen sein. Wesentliche Ursache war die anhaltend schwache Binnennachfrage, welche die Industrieproduktion sowie den Dienstleistungssektor belastete. Zudem schwächte sich der Anstieg japanischer Exporte im Jahresverlauf trotz der Yen-Schwäche ab.

Die Schwellen- und Entwicklungsländer zeigten im Berichtsjahr gemäß dem World Economic Outlook (WEO) Update des IWF von Januar 2016 ein Wachstum von 4,0 %, welches 0,6 Prozentpunkte schwächer als 2014 ausfiel. Gründe hierfür waren vor allem die Rezessionen in Brasilien und Russland mit einem BIP-Rückgang um 3,8 % bzw. 3,7 %. Wesentliche Wachstumstreiber waren wie bereits 2014 China und Indien. Während Indien mit einem BIP-Zuwachs von 7,3 % das Wachstumstempo des Vorjahres dem IWF zufolge halten konnte, schwächte sich das chinesische Wirtschaftswachstum von 7,3 % im Vorjahr auf 6,9 % im Berichtsjahr ab.

Für die Weltwirtschaft hatte der IWF im Januar 2015 eine Expansion von 3,5 % für den Berichtszeitraum prognostiziert. Das geringere Wachstum in den USA und in China sowie die Rezessionen in Brasilien und Russland verlangsamten gemäß dem WEO Update des IWF vom Januar 2016 jedoch den Zuwachs der Weltwirtschaft im Jahr 2015 auf 3,1 % nach 3,4 % im Vorjahr.

Wirtschaftswachstum 2015 im Vergleich zu 2014



Quellen: IWF - World Economic Outlook Update 1/2016, Eurostat, statistische Ämter der genannten Länder, Bloomberg.

Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen

Für Continental ist das weltweite Zuliefergeschäft mit den Herstellern von Pkw und Nutzfahrzeugen das wichtigste Marktsegment. Dieser Umsatzanteil belief sich im Geschäftsjahr 2015 auf 72 % (Vj. 73 %). Das zweitgrößte Marktsegment für Continental ist das weltweite Ersatzreifengeschäft für Pkw und Nutzfahrzeuge. Wegen des deutlich höheren Anteils von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen < 6 t an der Fahrzeugproduktion und dem Ersatzreifengeschäft ist deren Entwicklung von besonderer Bedeutung für unseren wirtschaftlichen Erfolg.

Die größte Absatzregion von Continental ist weiterhin Europa mit einem Umsatzanteil von 49 % im Berichtsjahr (Vj. 53 %), gefolgt von der NAFTA-Region mit 26 % (Vj. 22 %) und Asien mit 20 % (Vj. 20 %).

Entwicklung der Pkw-Neuzulassungen

Die Erholung der Pkw-Nachfrage in Europa (EU28 + EFTA) setzte sich auch 2015 weiter fort. Auf Basis vorläufiger Daten des Verbands der Automobilindustrie (VDA) stiegen die Pkw-Neuzulassungen im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr um 9 % auf 14,2 Mio Einheiten. Von den großen Märkten zeigten dabei Spanien mit 21 % und Italien mit 15 % die höchsten Zuwächse. In Frankreich wuchs die Pkw-Nachfrage um 7 %, im Vereinigten Königreich und in Deutschland jeweils um rund 6 %.

In den USA begünstigten die weiterhin niedrigen Kraftstoffpreise den Absatz von leichten Nutzfahrzeugen und Pick-ups, der gegenüber dem Vorjahr um 13 % stieg. Der Absatz von Pkw ging dagegen um 2 % zurück. Mit einer Steigerung der Neuzulassungen um 951.000 Einheiten ergab sich für 2015 ein Zuwachs von insgesamt 6 % auf 17,39 Mio Einheiten. Damit wurde zugleich der bisherige Rekordwert des Jahres 2000 von 17,35 Mio Einheiten übertroffen.

In Japan zeigte sich im ersten Quartal 2015 wie erwartet ein deutlicher Rückgang der Pkw-Nachfrage gegenüber dem Vorjahreswert, der aufgrund steuerlich bedingter Vorzieheffekte außerordentlich hoch ausfiel. Im weiteren Jahresverlauf flachte die Nachfrage weiter ab; das Volumen der Neuzulassungen bewegte sich unter dem Niveau der jeweiligen Vorjahresquartale. Als Folge lagen im Be-

richtszeitraum die Pkw-Neuzulassungen insgesamt um 10 % unter ihrem Vorjahreswert.

In China nahm 2015 der Zuwachs der Pkw-Neuzulassungen nach 11 % im ersten Quartal auf 2 % im zweiten Quartal und 0,1 % im dritten Quartal deutlich ab. Im vierten Quartal bewirkte die Halbierung der Verkaufssteuer für den Kauf von Pkw mit einem Hubraum von bis zu 1,6 l einen sprunghaften Anstieg der Pkw-Nachfrage um 20 %. Insgesamt stiegen die Pkw-Neuzulassungen in China im Berichtszeitraum um rund 9 %.

Indien verzeichnete 2015 infolge des wirtschaftlichen Aufschwungs einen Anstieg der Pkw-Nachfrage um knapp 8 %. Auf Quartalsbasis zeigte sich ein Zuwachs von 5 % im ersten, 6 % im zweiten und dritten sowie 15 % im vierten Quartal. In Brasilien und Russland brach 2015 die Pkw-Nachfrage aufgrund der rückläufigen wirtschaftlichen Aktivität drastisch ein. Brasilien verzeichnete im Berichtszeitraum einen Absatzrückgang um 26 % und Russland um 36 %.

Weltweit stiegen die Pkw-Neuzulassungen im Berichtszeitraum insbesondere dank der starken Nachfrage in China, Europa und den USA nach vorläufigen Daten um knapp 2 % auf 87,0 Mio Einheiten.

Entwicklung der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

In Europa konnte der Anstieg der Pkw-Nachfrage in Westeuropa und den wichtigsten Exportmärkten USA und China den starken Nachfragerückgang in Russland und anderen Ländern Osteuropas im Jahr 2015 überkompensieren. Die Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen < 6 t nahm infolgedessen nach vorläufigen Daten im Berichtsjahr um 4 % gegenüber dem Vorjahr zu.

In der NAFTA-Region wurde im Berichtsjahr die Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen durch den strengen Winter in den USA und Kanada zu Jahresbeginn nur wenig gebremst und stieg im Jahresverlauf wieder an. Dank der gestiegenen Nachfrage wuchs 2015 die Fertigung gegenüber dem Vorjahr auf Basis vorläufiger Zahlen um 3 %.

In Asien legte 2015 die Fertigung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf Basis vorläufiger Daten um 1 % gegenüber dem Vorjahr zu. Wesentliche Ursache für das vergleichsweise geringe Wachstum war der Rückgang der Produktion in Japan und Indonesien.

Neuzulassungen/Verkäufe von Pkw

in Mio Stück	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	2015 gesamt	Δ Vorjahr
Europa (EU28 + EFTA)	3,6	3,8	3,4	3,4	14,2	9 %
USA	3,9	4,5	4,5	4,4	17,4	6 %
Japan	1,3	0,9	1,0	0,9	4,2	-10 %
Brasilien	0,6	0,6	0,6	0,6	2,5	-26 %
Russland	0,4	0,4	0,4	0,4	1,6	-36 %
Indien	0,7	0,7	0,7	0,7	2,8	8 %
China	5,0	4,5	4,2	6,3	20,0	9 %
Weltweit	21,7	21,7	20,6	23,0	87,0	2 %

Quellen: VDA (Länder/Regionen) und Renault (weltweit).

Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

in Mio Stück	2015	2014	2013	2012	2011
Europa ¹	20,7	19,9	19,2	19,0	20,0
NAFTA-Region	17,5	17,0	16,2	15,4	13,1
Südamerika	3,0	3,8	4,5	4,3	4,3
Asien ²	46,4	45,8	44,0	42,0	38,9
Übrige Märkte	1,0	0,9	0,8	0,7	0,6
Weltweit	88,6	87,4	84,7	81,5	76,9

Quellen: IHS Inc., vorläufige Zahlen und eigene Schätzungen.

¹ West-, Zentral- und Osteuropa inkl. Russland und Türkei.

² Asien inkl. Kasachstan, Usbekistan, Naher Osten und Ozeanien mit Australien.

Dagegen erhöhte sich im Berichtsjahr die Produktion in China und Indien infolge der gestiegenen lokalen Nachfrage. Die Dynamik in China nahm dabei in den ersten neun Monaten 2015 deutlich ab – im dritten Quartal 2015 lag das Produktionsvolumen aufgrund des Abbaus von Lagerbeständen 8 % unter dem Vorjahreswert. Erst im vierten Quartal sorgten steuerliche Anreize für eine deutliche Zunahme der Nachfrage und eine spürbare Produktionsbelebung.

In Südamerika führte der Einbruch der Nachfrage im Berichtszeitraum zu einem deutlichen Rückgang der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen. Nach vorläufigen Daten sank das Produktionsvolumen 2015 um 21 %.

Die weltweite Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen stieg 2015 auf Basis vorläufiger Zahlen um 1 % gegenüber dem Vorjahr.

Entwicklung der Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen

Die Produktion von Nutzfahrzeugen > 6 t lag 2015 in Europa nach vorläufigen Daten um 5 % über dem Vorjahreswert. Dabei sank die Produktion in Osteuropa, insbesondere in Russland, während sie in Westeuropa aufgrund der wirtschaftlichen Belebung spürbar ausgeweitet wurde.

In der NAFTA-Region ließ die Wachstumsdynamik der Nutzfahrzeugproduktion im zweiten Quartal 2015 infolge hoher Vorjahreswerte nach. Die Produktion nahm im dritten Quartal wieder zu, bevor sie im vierten Quartal 2015 deutlich nachließ und unter ihren Vergleichswert des Vorjahres sank. Die Produktionsauswei-

fung im gesamten Berichtszeitraum fiel mit einem Zuwachs von 7 % auf Basis vorläufiger Zahlen erfreulich aus, lag aber erheblich unter dem Zuwachs des Vorjahres von 18 %.

Für Asien ergab sich 2015 ein Rückgang der Nutzfahrzeugproduktion gemäß vorläufigen Daten um 15 %. China verzeichnete wegen der Abschwächung des Wirtschaftswachstums deutlich niedrigere Produktionsvolumina, die nur zum Teil durch Fertigungszuwächse in Indien und Japan kompensiert wurden.

In Südamerika bewirkte die Rezession in Brasilien und anderen Ländern einen Einbruch der Nutzfahrzeugproduktion nach vorläufigen Zahlen um 45 % im Berichtsjahr.

Die globale Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen sank 2015 aufgrund des Fertigungsrückgangs in Südamerika und Asien nach vorläufigen Daten um 9 %.

Entwicklung der Ersatzreifenmärkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Nachdem in Europa unter anderem der vergleichsweise warme Winter im ersten Quartal 2015 nur für einen verhaltenen Absatz von Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge < 6 t gesorgt hatte, belebte sich die Nachfrage im zweiten Quartal in Westeuropa. Im dritten Quartal ließ sie wegen des schwachen Verkaufsstarts in die Winterreifensaison wieder nach, belebte sich aber erneut im vierten Quartal. In Osteuropa, vor allem in Russland, blieb sie 2015 unter den Vorjahreswerten. Nach vorläufigen Daten lag in Europa

Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen

in Tsd Stück	2015	2014	2013	2012	2011
Europa ¹	569	541	574	580	632
NAFTA-Region	585	546	464	485	450
Südamerika	101	184	246	184	279
Asien ²	1.575	1.849	1.904	1.784	1.950
Übrige Märkte	0	0	0	0	0
Weltweit	2.830	3.120	3.188	3.033	3.312

Quellen: IHS Inc., vorläufige Zahlen und eigene Schätzungen.

¹ West-, Zentral- und Osteuropa inkl. Russland und Türkei.

² Asien inkl. Kasachstan, Usbekistan, Naher Osten und Ozeanien mit Australien.

Absatz im Ersatzreifengeschäft für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

in Mio Stück	2015	2014	2013	2012	2011
Europa	324	324	313	311	342
NAFTA-Region	278	276	264	254	258
Südamerika	64	64	63	59	58
Asien	415	397	376	353	339
Übrige Märkte	42	41	39	37	34
Weltweit	1.123	1.102	1.055	1.015	1.031

Quellen: LMC International Ltd., vorläufige Zahlen und eigene Schätzungen.

insgesamt der Absatz von Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge im Berichtszeitraum auf Vorjahresniveau.

In der NAFTA-Region sank der Ersatzreifenabsatz für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge infolge der Verhängung von Importzöllen für Reifenimporte aus China in die USA im ersten Quartal 2015. Im weiteren Jahresverlauf wurden chinesische Importe durch Importe aus Thailand und Indonesien sowie eine Ausweitung der lokalen Produktion ersetzt, wodurch sich die Situation normalisierte. Auf Basis vorläufiger Zahlen wurde 2015 das Absatzvolumen des Vorjahres um rund 1 % übertroffen.

In Asien ergab sich für den Berichtszeitraum gemäß vorläufigen Zahlen eine weiter steigende Nachfrage nach Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge um 4 %. In China, dem wichtigsten asiatischen Markt, wuchs der Absatz 2015 nach vorläufigen Daten um 8 %. Auch Indien und Indonesien verzeichneten 2015 einen Absatzanstieg, dagegen war der Reifenbedarf in Japan und Südkorea leicht rückläufig.

In Südamerika wirkte sich 2015 die deutlich rückläufige Entwicklung der Neuzulassungen und der Produktionsvolumina noch nicht negativ auf das Ersatzreifengeschäft für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge aus. In Brasilien und Venezuela zeigte sich zwar ein geringerer Bedarf, welcher aber durch Zuwächse in anderen Ländern kompensiert wurde. Insgesamt stagnierte im Berichtszeitraum nach vorläufigen Zahlen die Nachfrage nach Ersatzreifen.

Weltweit erhöhte sich 2015 der Ersatzreifenabsatz für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge nach vorläufigen Daten um etwa 2 %.

Entwicklung der Ersatzreifenmärkte für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge

In den verschiedenen Regionen Europas spiegelte sich im Berichtszeitraum die jeweilige wirtschaftliche Entwicklung in der Nachfrage nach Ersatzreifen für Nutzfahrzeuge > 6 t wider. Während sie in Russland und anderen Ländern Osteuropas spürbar zurückging, nahm sie in Westeuropa leicht zu. Für Europa insgesamt stagnierte der Absatz nach vorläufigen Zahlen auf dem vergleichsweise hohen Vorjahresniveau.

In der NAFTA-Region, unserem anderen Kernmarkt für Nutzfahrzeuersatzreifen neben Europa, wuchs die Nachfrage im Berichtszeitraum nach vorläufigen Daten um 3 %.

In Asien folgte der Ersatzreifenbedarf für Nutzfahrzeuge > 6 t weitgehend der wirtschaftlichen Entwicklung der einzelnen Länder. Der rückläufige Bedarf in China wurde durch Nachfragezuwächse in Indien und den ASEAN-Staaten ausgeglichen. In Asien insgesamt lag die Ersatzreifennachfrage für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge auf Basis vorläufiger Zahlen im Jahr 2015 nur geringfügig über dem Vorjahresniveau.

Ähnlich wie in Russland ging auch in Südamerika im Berichtszeitraum der Nutzfahrzeuersatzreifenbedarf aufgrund der gesunkenen wirtschaftlichen Aktivität um rund 6 % zurück.

Der weltweite Absatz von Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge lag im Berichtsjahr gemäß vorläufigen Daten knapp über dem bisherigen Rekordwert des Vorjahres.

Absatz im Ersatzreifengeschäft für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge

in Mio Stück	2015	2014	2013	2012	2011
Europa	23,5	23,5	22,7	21,0	23,6
NAFTA-Region	22,8	22,0	20,0	20,0	20,7
Südamerika	13,2	14,0	13,7	12,5	13,0
Asien	85,0	84,8	83,4	79,4	76,1
Übrige Märkte	7,3	6,9	6,3	5,9	5,5
Weltweit	151,8	151,4	146,2	138,9	138,8

Quellen: LMC International Ltd., vorläufige Zahlen und eigene Schätzungen.

Entwicklung der Rohstoffmärkte

Zur Herstellung unserer Produkte für die Automobilindustrie wird eine Vielzahl verschiedener Elektronik-, Elektromechanik- und Mechanikkomponenten verwendet. Verschiedene Rohstoffe wie Stahl, Aluminium, Kupfer, Edelmetalle und Kunststoffe sind für diese Komponenten wichtige Vormaterialien.

Deren Preisentwicklung beeinflusst unsere Kosten in der Regel indirekt über Kostenveränderungen bei unseren Zulieferbetrieben. Je nach Vertragsgestaltung werden diese zeitversetzt an uns weitergegeben oder bei anstehenden Vertragsverhandlungen neu festgesetzt.

Kohlenstoffstahl und Edelstahl sind die Vormaterialien vieler von Continental verwendeter mechanischer Komponenten wie Stanz-, Dreh-, Zieh- und Druckgussteile. Bei Kohlenstoffstahl führten im Berichtsjahr ein hohes Angebot und stark rückläufige Kosten für Eisenerz und Koksrohstoffe zu einem erneuten Preisrückgang von über 10 % im Jahresdurchschnitt. Edelstahl blieb 2015 mit knapp 3 % Preisrückgang im Jahresdurchschnitt vergleichsweise stabil, obwohl hier der Preis für den wichtigen Legierungsstoff Nickel auf Euro-Basis rund 16 % im Jahresdurchschnitt nachgab.

Aluminium wird von Continental vor allem für Druckguss-, Stanz- und Biegeteile verwendet, während Kupfer insbesondere bei Elektromotoren und mechatronischen Bauteilen zum Einsatz kommt. Die schwächere Entwicklung der Weltwirtschaft sorgte im Berichtsjahr für ein Überangebot an Kupfer und Aluminium, wodurch sich der Anfang 2011 begonnene Preisrückgang fortsetzte. Die Notierung für Kupfer ermäßigte sich 2015 im Jahresdurchschnitt auf US-Dollar-Basis um über 19 % im Vergleich zum Vorjahresdurchschnitt. Der Preis für Aluminium sank 2015 auf US-Dollar-Basis um rund 11 % im Jahresdurchschnitt. Auf Euro-Basis zeigte sich allerdings ein anderes Bild, da hier die deutliche Abschwächung des Euro gegenläufig wirkte. Im Berichtsjahr ermäßigte sich der

Kupferpreis im Jahresdurchschnitt auf Euro-Basis nur um knapp 4 %, der Preis für Aluminium legte dagegen um 6 % zu.

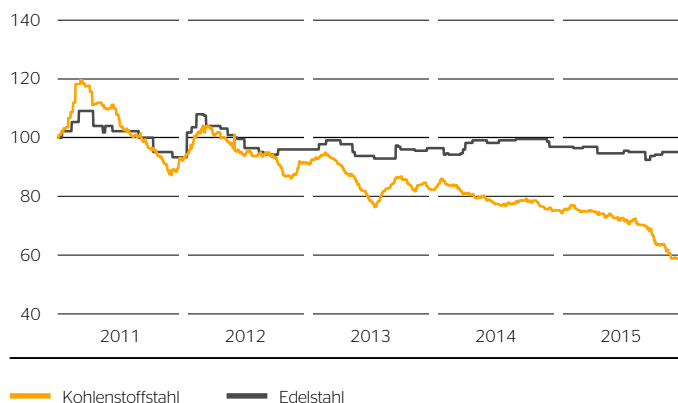
Edelmetalle wie Gold, Silber, Platin und Palladium verwenden sowohl unsere Zulieferer als auch wir für die Beschichtung unterschiedlicher Bauteile. Im Vergleich der US-Dollar-Durchschnittspreise pro Troy-Unze des Jahres 2015 mit 2014 verbilligten sich die Preise von Platin um 24 %, von Silber um 18 %, von Palladium um 14 % und von Gold um 8 %. Auf Euro-Basis hingegen ermäßigten sich die Notierungen von Platin um 9 % und von Silber nur um 1 %, während sich die Preise von Palladium um 3 % und von Gold um 10 % verteuerten.

Verschiedene Kunststoffgranulate, sogenannte Resins, werden von unseren Zulieferern und von uns vor allem für die Herstellung von Gehäuseteilen benötigt. Während des Berichtsjahres sanken die Preise für Kunststoffgranulate infolge des andauernden Ölpreisverfalls auf US-Dollar-Basis im Jahresdurchschnitt um bis zu 20 %. Auf Euro-Basis blieb ein Preisrückgang um bis zu 4 %.

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

Der Preis für Rohöl – der wichtigste Ausgangsgrundstoff für Synthetikgummivormaterialien wie Butadien und Styrol, aber auch für Ruß und diverse andere Chemikalien – stabilisierte sich im ersten Quartal 2015 um die Marke von 50 US-Dollar pro Barrel. Er kletterte im zweiten Quartal wieder auf Notierungen über 60 US-Dollar, bevor er bis zum Jahresende 2015 infolge der ungedrosselten Produktion großer öllexportierender Länder auf unter 40 US-Dollar pro Barrel abrutschte. Im Jahresdurchschnitt halbierte sich

Preisentwicklung ausgewählter Rohstoffe – Automotive Group



Quellen:

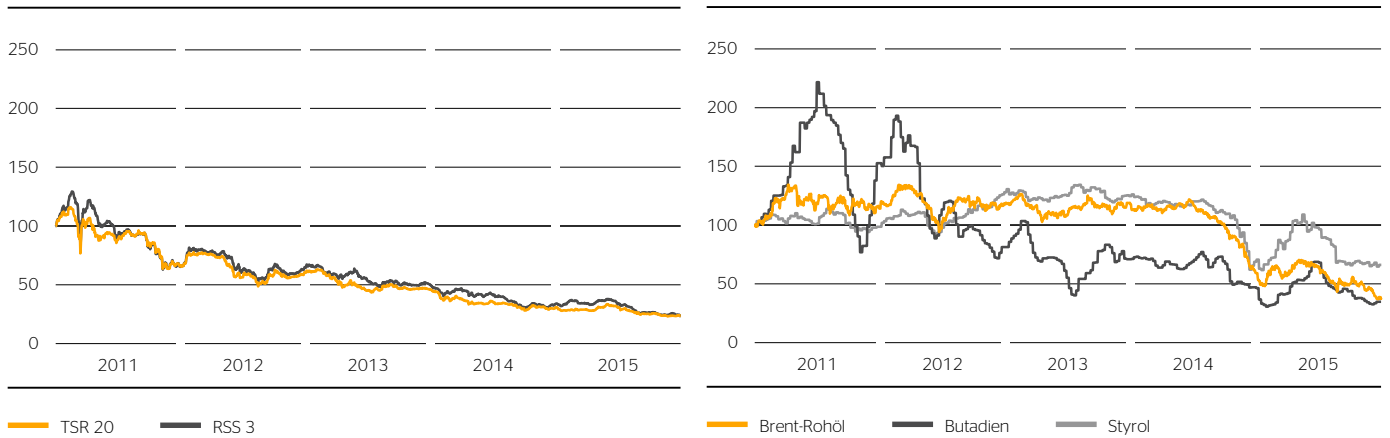
Kohlenstoffstahl: Warmbreitband Europa von The Steel Index Ltd. (€/metrische Tonne, mt).

Edelstahl: Edelstahlband 2mm 304 CR Europa von Metal Bulletin (€/mt).

Kupfer, Aluminium: Rollierende Drei-Monatskontrakte der London Metal Exchange (US-Dollar/mt).

indiziert auf den 1. Januar 2011

Preisentwicklung ausgewählter Rohstoffe – Rubber Group



Quellen:

Naturkautschuk TSR 20, RSS 3: rollierende Einmonatskontrakte der Börse Singapur (US-Dollar-Cent/kg).

Brent-Rohöl: Europa Brent Forties Oseberg Ekofisk-Preis von Bloomberg (US-Dollar/barrel).

Butadien, Styrol: Südkorea-Exportpreis (FOB) von PolymerUpdate.com (US-Dollar/mt).

der Preis für Rohöl auf US-Dollar-Basis nahezu gegenüber dem Vorjahresdurchschnitt. Auf Euro-Basis sank er um rund 36 % auf einen Jahresdurchschnitt von 47 € pro Barrel.

Aufgrund des deutlichen Ölpreisverfalls verbilligte sich 2015 auch der Preis von Butadien, dem wichtigsten Vormaterial für Synthesekautschuk, auf US-Dollar-Basis um 31 % im Jahresdurchschnitt im Vergleich zum Vorjahreswert. Auf Euro-Basis ermäßigte sich Butadien im Jahresdurchschnitt um rund 17 %.

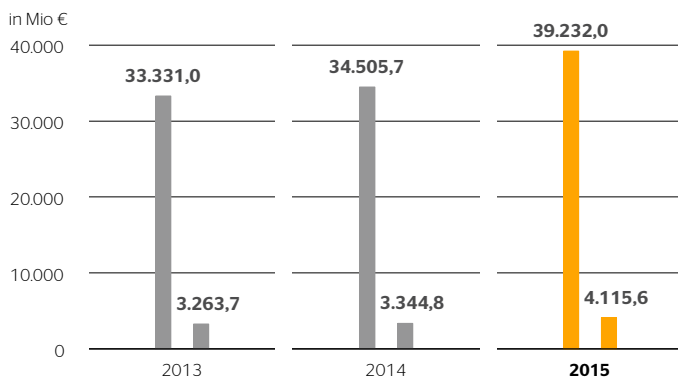
Der Preis von Styrol, einem anderen Vormaterial für Synthesekautschuk, entwickelte sich im Berichtsjahr fast analog zum Preis von Butadien und reduzierte sich im Jahresdurchschnitt um 29 % auf US-Dollar-Basis bzw. 14 % auf Euro-Basis.

Die Verbilligung der Synthesekautschuke sorgte im Berichtsjahr auch für entsprechenden Druck auf die Preise für Naturkautschuke. Nachdem sich die Preise im ersten Halbjahr 2015 etwas von dem Rückgang des Vorjahres erholt hatten, gaben sie während des zweiten Halbjahres erneut spürbar nach und markierten am Jahresende auf US-Dollar-Basis ein neues Siebenjahrestief. Im Jahresdurchschnitt sanken die US-Dollar-Preise für Naturkautschuk TSR 20 und Naturkautschukfelle (Ribbed Smoked Sheets, RSS) im Berichtsjahr um rund 20 % gegenüber dem Vorjahresdurchschnitt. Auf Euro-Basis zeigte sich dagegen nur ein moderater Rückgang um 4 %.

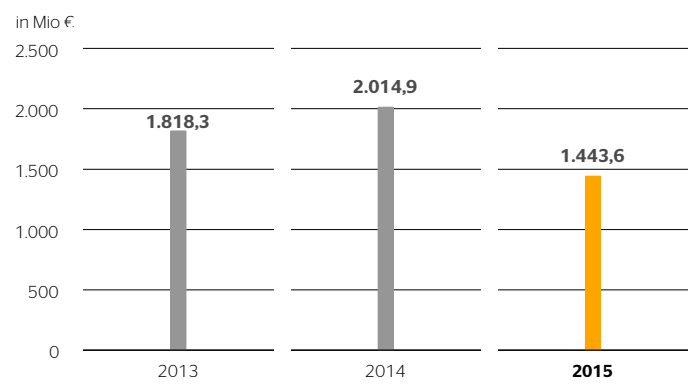
Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

- › Umsatzanstieg um 13,7 %
- › Ergebnis pro Aktie bei 13,64 €
- › Free Cashflow vor Akquisitionen bei 2,7 Mrd €

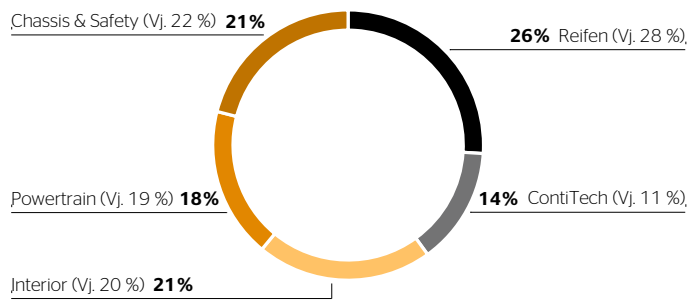
Umsatz; EBIT



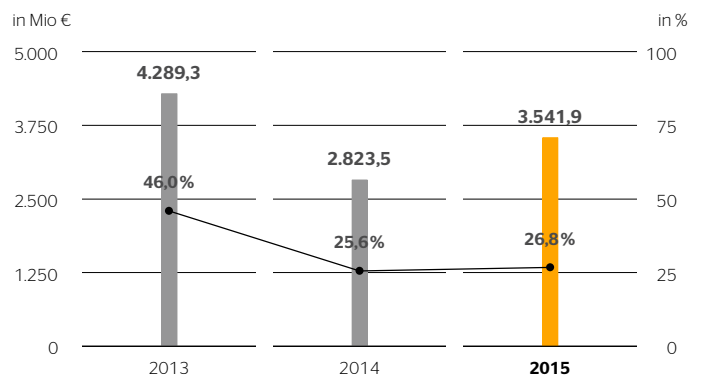
Free Cashflow



Umsatz nach Divisionen



Netto-Finanzschulden



Gearing Ratio

Ertragslage

- › Umsatzanstieg um 13,7 %
- › Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 3,6 %
- › Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 15,3 %

Continental-Konzern in Mio €	2015	2014	Δ in %
Umsatz	39.232,0	34.505,7	13,7
EBITDA	6.001,4	5.133,8	16,9
in % vom Umsatz	15,3	14,9	
EBIT	4.115,6	3.344,8	23,0
in % vom Umsatz	10,5	9,7	
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	2.727,4	2.375,3	14,8
Ergebnis pro Aktie in €	13,64	11,88	14,8
Forschungs- und Entwicklungskosten	2.449,6	2.137,7	14,6
in % vom Umsatz	6,2	6,2	
Abschreibungen ¹	1.885,8	1.789,0	5,4
davon Wertminderungen ²	93,6	178,9	-47,7
Operative Aktiva (zum 31.12.)	19.678,5	16.596,1	18,6
Operative Aktiva (Durchschnitt)	19.680,7	16.726,5	17,7
Kapitalrendite (ROCE)	20,9	20,0	
Investitionen ³	2.178,8	2.045,4	6,5
in % vom Umsatz	5,6	5,9	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	207.899	189.168	9,9
EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) und Sondereffekten	4.369,0	3.862,1	13,1
in % vom Umsatz	11,1	11,2	
Umsatz bereinigt ⁵	37.774,7	34.495,8	9,5
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	4.455,5	3.865,9	15,3
in % des bereinigten Umsatzes	11,8	11,2	

¹ Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

² Der Begriff Wertminderung (Impairment) beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

³ Investitionen in Sachanlagen und Software.

⁴ Ohne Auszubildende.

⁵ Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

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

Umsatzanstieg um 13,7 %; Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 3,6 %

Der Konzernumsatz erhöhte sich im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 4.726,3 Mio € bzw. 13,7 % auf 39.232,0 Mio € (Vj. 34.505,7 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 3,6 %. Der abermals gesteigerte Umsatz resultierte aus dem leichten Anstieg

der Fahrzeugproduktion von Pkw, Kombifahrzeugen und leichten Nutzfahrzeugen, einhergehend mit einem für uns günstigeren Fahrzeugmix. In den Automotive-Divisionen fiel der Zuwachs in der NAFTA-Region am stärksten aus.

Konsolidierungskreisveränderungen haben ebenso wie positive Währungskurseffekte zum Umsatzwachstum beigetragen.

Die Umsatzanteile nach Regionen im Jahr 2015 haben sich gegenüber dem Vorjahr folgendermaßen verändert:

Umsatz nach Regionen in %	2015	2014
Deutschland	21	23
Europa ohne Deutschland	28	30
NAFTA-Region	26	22
Asien	20	20
Übrige Länder	5	5

Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 15,3 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Konzerns erhöhte sich im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 589,6 Mio € bzw. 15,3 % auf 4.455,5 Mio € (Vj. 3.865,9 Mio €) und entspricht 11,8 % (Vj. 11,2 %) des bereinigten Umsatzes.

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Konzerns stieg während des vierten Quartals 2015 im Vergleich zum Vorjahresquartal um 134,0 Mio € bzw. 14,2 % auf 1.075,8 Mio € (Vj. 941,8 Mio €) und entspricht 11,1 % (Vj. 10,6 %) des bereinigten Umsatzes.

Anstieg des EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) und Sondereffekten um 13,1 %

Um eine bessere Vergleichbarkeit der operativen Geschäftsentwicklung des Konzerns einschließlich Veyance Technologies zu erhalten, wird 2015 die Kennzahl EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) und Sondereffekten berichtet.

Im Jahr 2015 erhöhte sich das EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) und Sondereffekten im Konzern im Vergleich zum Vorjahr um 506,9 Mio € bzw. 13,1 % auf 4.369,0 Mio € (Vj. 3.862,1 Mio €). Die darauf berechnete Umsatzrendite verringerte sich auf 11,1 % (Vj. 11,2 %).

Das operative Konzernergebnis (EBIT) wie auch das EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) und Sondereffekten sind dabei 2015 von Integrationskosten und Einmalaufwendungen für Veyance Technologies in Höhe von insgesamt 71,6 Mio € beeinflusst.

Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 23,0 %

Das operative Konzernergebnis (EBIT) stieg 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 770,8 Mio € bzw. 23,0 % auf 4.115,6 Mio € (Vj. 3.344,8 Mio €). Die Umsatzrendite erhöhte sich auf 10,5 % (Vj. 9,7 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) verringerten das operative Ergebnis (EBIT) im Berichtsjahr um 137,9 Mio € (Vj. 194,0 Mio €).

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 20,9 % (Vj. 20,0 %).

Sondereffekte 2015

In der Division Reifen resultierte aus Wertminderungen auf Sachanlagen ein Aufwand in Höhe von insgesamt 6,8 Mio €. Betroffen sind die Standorte Modipuram und Partapur, Indien, mit 5,2 Mio € sowie Puchov, Slowakei, mit 1,6 Mio €.

Aus der Veräußerung der Anteile an der General Tyre East Africa Ltd., Arusha, Tansania, ergab sich in der Division Reifen ein Ertrag in Höhe von 0,9 Mio €.

In der Division ContiTech wird aufgrund nicht erhaltener Folgeaufträge ein stufenweiser Abbau des Standorts Salzgitter, Deutschland, erfolgen. In diesem Zusammenhang entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von insgesamt 15,7 Mio €, wovon 0,3 Mio € auf Wertminderungen auf Sachanlagen entfielen.

Aus der Schließung des Standorts Bowmanville, Kanada, resultierten Restrukturierungsaufwendungen in der Division ContiTech in Höhe von 19,9 Mio €, wovon 7,4 Mio € auf Wertminderungen auf Sachanlagen entfielen.

In der Division ContiTech entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von insgesamt 8,2 Mio € für den Standort Tianjin, China. Darin sind Wertminderungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 6,5 Mio € enthalten.

Aufgrund der aktuellen Marktsituation im Minengeschäft und Ölfördergeschäft ergaben sich in der Division ContiTech darüber hinaus für den Geschäftsbereich Conveyor Belt Group Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen in Höhe von insgesamt 71,9 Mio €. Davon sind die Standorte Aneng, China, mit 44,8 Mio €, Bayswater, Australien, mit 25,3 Mio €, Thetford, Vereinigtes Königreich, mit 1,3 Mio € sowie Perth, Australien, mit 0,5 Mio € betroffen.

Aus Veräußerungen von Geschäftsbereichen ergaben sich Kaufpreisanpassungen, die insgesamt zu einem Ertrag in Höhe von 0,5 Mio € (Interior -0,3 Mio €; ContiTech 0,8 Mio €) führten.

Darüber hinaus ergaben sich aus Erwerben von Gesellschaften Kaufpreisanpassungen, die insgesamt zu einem Ertrag in Höhe von 1,3 Mio € (Reifen 1,7 Mio €; ContiTech -0,4 Mio €) führten.

In der Division ContiTech resultierte ein Ertrag aus negativen Unterschiedsbeträgen aus Kaufpreisallokation in Höhe von 1,6 Mio €.

Aus Restrukturierungsaufwendungen sowie der Auflösung nicht mehr benötigter Restrukturierungsrückstellungen entstand insgesamt ein positiver Sondereffekt in Höhe von 3,9 Mio € (Powertrain 0,1 Mio €; Interior 3,8 Mio €). Darin ist für die Division Powertrain eine Wertaufholung in Höhe von 0,5 Mio € enthalten.

Aus Wertminderungen und Wertaufholungen auf Sachanlagen entstand insgesamt ein negativer Effekt in Höhe von 1,2 Mio € (Chassis & Safety 0,1 Mio €; Powertrain -1,0 Mio €; Interior -0,3 Mio €).

Für den Konzern beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2015 insgesamt 115,5 Mio €.

Sondereffekte 2014

In der Division Powertrain ergaben sich infolge des Restanteilerwerbs an der damaligen Emitec Gesellschaft für Emissionstechnologie mbH, Lohmar, Deutschland, die Notwendigkeit einer ergebniswirksamen Abwertung der at-equity-Beteiligung, die zu einem Aufwand in Höhe von 33,8 Mio € führte, sowie ein negativer Sondereffekt aus der erfolgswirksamen Umgliederung der zuvor in den erfolgsneutralen Rücklagen ausgewiesenen Effekte in Höhe von 1,9 Mio €.

Aufgrund des sich verschärfenden Wettbewerbs bei der Entwicklung und Produktion von Batteriezellen für die Automobilindustrie haben wir und unser koreanischer Partner SK Innovation Co., Ltd., Seoul, Südkorea, eine Vereinbarung zur Auflösung des Gemeinschaftsunternehmens SK Continental E-motion Pte. Ltd., Singapur, Singapur, geschlossen und vollzogen. Dies führte innerhalb der Division Powertrain zu einer Wertminderung auf den at-equity-Beteiligungsbuchwert in Höhe von 74,3 Mio €.

Wir haben diese Entwicklung darüber hinaus zum Anlass genommen, den Wert der Sachanlagen im Geschäftsbereich Hybrid Electric Vehicle den tatsächlichen Kapazitätsauslastungen anzupassen. Dies führte in der Division Powertrain zu zusätzlichen Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 69,8 Mio €.

Ein auf Technologien aus der Zeit vor der Übernahme von Siemens VDO basierender Dieselinjektor im Geschäftsbereich Engine Systems wurde nach eingehender Qualitätsprüfung am Markt nicht eingeführt. In diesem Zusammenhang entstanden in der Division Powertrain Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen in Höhe von 61,6 Mio € sowie Aufwendungen für Restrukturierungen in Höhe von 22,3 Mio €, wovon 6,2 Mio € auf Wertminderungen auf Sachanlagen entfielen.

Dieses Ereignis wurde ebenfalls zum Anlass genommen, die auf Technologien aus der Zeit vor der Übernahme von Siemens VDO basierenden Pumpen, vor allem im Dieselmotorbereich, zu überprüfen. Hieraus resultierte infolge einer verlustfreien Bewertung die Notwendigkeit von Wertminderungen auf Sachanlagen. Dies führte in der Division Powertrain zu einer zusätzlichen Belastung in Höhe von 27,3 Mio €.

Aus weiteren Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen resultierte ein Aufwand in Höhe von insgesamt 9,8 Mio € (Chassis & Safety 4,7 Mio €; Powertrain 3,5 Mio €; Interior 1,6 Mio €).

In der Division Interior resultierte aus der Veräußerung von Teilaktivitäten des Geschäftsbereichs Infotainment & Connectivity am Standort Rambouillet, Frankreich, ein Verlust in Höhe von 7,3 Mio €. In diesem Zusammenhang entstanden zudem Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 4,2 Mio €.

Mit Wirkung zum 30. September 2014 wurden Teilaktivitäten des Geschäftsbereichs Body & Security an ein neu gegründetes Gemeinschaftsunternehmen veräußert. Aus dieser Transaktion resultierte in der Division Interior ein positiver Sondereffekt in Höhe von insgesamt 1,7 Mio €.

Aus der Auflösung nicht mehr benötigter Restrukturierungsrückstellungen entstand ein positiver Sondereffekt in Höhe von insgesamt 10,6 Mio € (Powertrain 9,4 Mio €; Interior 1,2 Mio €).

Im Zusammenhang mit der Einstellung der Pkw-Reifenproduktion im Werk Clairoux, Frankreich, hatte eine größere Anzahl von Mitarbeitern der Continental France SNC, Sarreguemines, Frankreich, bei den Arbeitsgerichten in Compiègne und Soissons, Frankreich, Klagen gegen diese Konzerngesellschaft und teilweise auch gegen die Continental AG eingereicht. Am 30. August 2013 hatte das Arbeitsgericht in Compiègne die Continental France SNC und die Continental AG zu Schadenersatz wegen angeblich rechtswidriger Entlassung der Mitarbeiter verurteilt. Die Berufung der Continental gegen diese Entscheidung wurde am 30. September 2014 vom Berufungsgericht Amiens, Frankreich, abgewiesen. Continental hat erneut Rechtsmittel (Kassation) eingelegt. Gleichwohl ist nicht auszuschließen, dass die Verpflichtung zum Schadenersatz auch nach rechtskräftigem Abschluss des Verfahrens ganz oder teilweise aufrechterhalten wird. Aus diesem Anlass wurde in der Division Reifen eine weitere Rückstellung in Höhe von 26,1 Mio € gebildet.

In der Division Reifen entstanden zudem positive Sondereffekte in Höhe von insgesamt 0,5 Mio €.

In der Division ContiTech resultierte insgesamt ein Ertrag aus negativen Unterschiedsbeträgen aus Kaufpreisallokationen in Höhe von 2,3 Mio €. Hiervon entfielen 0,7 Mio € auf den Geschäftsbereich Fluid Technology und 0,6 Mio € auf den Geschäftsbereich Benecke-Kaliko Group. Zudem ergab sich 1,0 Mio € aus der finalen Kaufpreisallokation einer Transaktion aus dem Jahr 2013 im Geschäftsbereich Conveyor Belt Group.

Für den Konzern ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2014 in Höhe von insgesamt 323,3 Mio €.

Beschaffung

Im Jahr 2015 stieg das Einkaufsvolumen im Vergleich zum Vorjahr um rund 12 % auf 25,7 Mrd €, wovon etwa 17,4 Mrd € auf Produktionsmaterialien entfielen. Der Anstieg ist zu einem großen Teil auf Währungskurseffekte und die Akquisition von Veyance Technologies zurückzuführen. Die Rohstoffmärkte zeigten weiterhin eine für uns günstige Entwicklung, was zu einer erneuten Reduktion der Durchschnittseinkaufspreise gegenüber dem Vorjahr für zahlreiche Rohmaterialien führte.

Überleitung des EBIT zum bereinigten operativen Ergebnis (EBIT bereinigt) 2015

in Mio €	Chassis & Safety	Powertrain	Interior	Reifen	ContiTech	Sonstiges/ Konsolidierung	Continental-Konzern
EBIT	814,3	395,6	804,5	2.085,2	170,6	-154,6	4.115,6
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA)	0,8	8,2	17,4	7,8	103,7	–	137,9
Konsolidierungskreisveränderungen	2,2	19,9	5,6	11,8	47,0	–	86,5
Sondereffekte							
Wertminderungen ¹	-0,1	1,0	0,3	6,8	71,9	–	79,9
Restrukturierung ²	0,0	-0,1	-3,8	–	43,8	–	39,9
Veräußerungsgewinne und -verluste	–	–	0,3	-0,9	-0,8	–	-1,4
Sonstiges	–	–	–	-1,7	-1,2	–	-2,9
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)	817,2	424,6	824,3	2.109,0	435,0	-154,6	4.455,5

1 Der Begriff Wertminderung (Impairment) beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen. In diesem Posten nicht enthalten sind Wertminderungen, die im Rahmen einer Restrukturierung entstanden sind, sowie Wertminderungen auf Finanzanlagen.

2 Hierin enthalten sind Wertminderungen in der Division ContiTech in Höhe von 14,2 Mio € und Wertaufholungen in der Division Powertrain in Höhe von 0,5 Mio €.

Überleitung des EBIT zum bereinigten operativen Ergebnis (EBIT bereinigt) 2014

in Mio €	Chassis & Safety	Powertrain	Interior	Reifen	ContiTech	Sonstiges/ Konsolidierung	Continental-Konzern
EBIT	680,2	-96,8	605,9	1.829,4	433,3	-107,2	3.344,8
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA)	25,5	64,5	92,3	5,5	6,2	–	194,0
Konsolidierungskreisveränderungen	–	7,7	–	-3,9	–	–	3,8
Sondereffekte							
Wertminderungen ¹	4,7	162,2	5,8	–	–	–	172,7
Restrukturierung ²	0,0	12,9	-1,2	26,1	–	–	37,8
Veräußerungsgewinne und -verluste	–	–	5,6	-0,5	–	–	5,1
Sonstiges	–	110,0	–	–	-2,3	–	107,7
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)	710,4	260,5	708,4	1.856,6	437,2	-107,2	3.865,9

1 Der Begriff Wertminderung (Impairment) beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen. In diesem Posten nicht enthalten sind Wertminderungen, die im Rahmen einer Restrukturierung entstanden sind, sowie Wertminderungen auf Finanzanlagen.

2 Hierin enthalten sind Wertminderungen in der Division Powertrain in Höhe von 6,2 Mio €.

Forschung und Entwicklung

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung (F&E) erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 311,9 Mio € bzw. 14,6 % auf 2.449,6 Mio € (Vj. 2.137,7 Mio €) und beträgt ebenso wie im Vorjahr 6,2 % vom Umsatz.

In den Divisionen Chassis & Safety, Powertrain und Interior werden Kosten im Zusammenhang mit der erstmaligen Beauftragung für Entwicklungen im Erstausrüstungsgeschäft aktiviert. Dabei erfolgt die Aktivierung ab dem Zeitpunkt der Nominierung als Lieferant durch den Erstausrüster 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 Jahren. Die angenommene Nutzungsdauer reflektiert nach Einschätzung von Continental den Zeitraum, in dem ein wirtschaftlicher Nutzen aus den entsprechenden Entwicklungsprojekten

wahrscheinlich erzielbar ist. Von den im Jahr 2015 bei den drei Divisionen angefallenen Entwicklungskosten erfüllten 78,7 Mio € (Vj. 57,9 Mio €) die Aktivierungsvoraussetzungen.

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

Damit ergibt sich für den Konzern eine Kapitalisierungsquote in Höhe von 3,1 % (Vj. 2,6 %).

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich um 96,8 Mio € auf 1.885,8 Mio € (Vj. 1.789,0 Mio €) und entsprechen 4,8 % vom Umsatz (Vj. 5,2 %). Darin sind Wertminderungen in Höhe von insgesamt 93,6 Mio € (Vj. 178,9 Mio €) enthalten.

Überleitung EBIT zum Konzernergebnis in Mio €	2015	2014	Δ in %
Chassis & Safety	814,3	680,2	19,7
Powertrain	395,6	-96,8	508,7
Interior	804,5	605,9	32,8
Reifen	2.085,2	1.829,4	14,0
ContiTech	170,6	433,3	-60,6
Sonstiges/Konsolidierung	-154,6	-107,2	-44,2
EBIT	4.115,6	3.344,8	23,0
Zinsergebnis	-245,6	-265,3	7,4
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.870,0	3.079,5	25,7
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.090,4	-622,0	-75,3
Konzernergebnis	2.779,6	2.457,5	13,1
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	-52,2	-82,2	36,5
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	2.727,4	2.375,3	14,8
Ergebnis pro Aktie in €, unverwässert	13,64	11,88	14,8

Zinsergebnis

Das negative Zinsergebnis hat sich im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 19,7 Mio € auf 245,6 Mio € (Vj. 265,3 Mio €) verbessert.

Die Zinsaufwendungen – ohne die Effekte aus der Fremdwährungsumrechnung, aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten – beliefen sich im Jahr 2015 auf insgesamt 331,8 Mio € und lagen damit um 48,5 Mio € unter dem Vorjahresvergleichswert von 380,3 Mio €. Die Zinsaufwendungen, die aus Kreditaufnahmen bei Banken, Kapitalmarkttransaktionen und sonstigen Finanzierungsinstrumenten resultierten, lagen mit 173,1 Mio € um 55,1 Mio € unter dem Vorjahreswert von 228,2 Mio €. Der wesentliche Anteil entfiel mit 99,9 Mio € (Vj. 101,8 Mio €) auf den Aufwand aus den von der Continental AG, der ContiGummi Finance B.V., Maastricht, Niederlande, sowie der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, begebenen Anleihen und mit 21,7 Mio € (Vj. 60,8 Mio €) auf die Ausnutzung des syndizierten Kredits.

Der Zinsaufwand für die Anleihen hat sich im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr um 1,9 Mio € reduziert. Dabei haben sich die Effekte aus der vorzeitigen Rückzahlung der von der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, im September 2012 ausgegebenen US-Dollar-Anleihe mit einem Volumen von 950,0 Mio US-Dollar und der von ihr zur teilweisen Refinanzierung von Finanzverbindlichkeiten emittierten, deutlich zinsgünstigeren Euro-Anleihe mit einem Volumen von 500,0 Mio € weitgehend kompensiert. Die US-Dollar-Anleihe der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, hatte einen Zinssatz von 4,5 % p.a. Die vorzeitige Rückzahlung erfolgte am 15. September 2015 und damit vier Jahre vor ihrer Fälligkeit im September 2019. Ihr Rückzahlungspreis lag bei 102,25 %. Der gezahlte Aufschlag von 2,25 % belastete das Zinsergebnis mit 19,3 Mio €. Eine Entlastung des Zinsergebnisses ist auf die Emission einer deutlich zinsgünstigeren Euro-Anleihe ebenfalls durch die Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, im November 2015 zurückzuführen. Diese Anleihe hat ein Volumen von 500,0 Mio €, eine Laufzeit von drei Jahren und drei Monaten und ist mit 0,5 % p.a. fest verzinst. Durch

Abschluss von Zins-Währungsswaps werden zum einen die Währungsrisiken aus der Denominierung der Anleihe in Euro gesichert, zum anderen wird der Euro-Festzins von 0,5 % p.a. in einen US-Dollar-basierten Festzins von durchschnittlich 2,365 % p.a. getauscht.

Der Rückgang des Zinsaufwands für den syndizierten Kredit um 39,1 Mio € resultierte insbesondere aus einem negativen Effekt im Vorjahr, welcher im Hinblick auf die Ende April 2014 erfolgte vorzeitige Rückzahlung des bestehenden syndizierten Kredits aufgrund seiner erfolgreichen Refinanzierung entstanden war. Darüber hinaus konnte in dem neu abgeschlossenen syndizierten Kreditvertrag eine weitere Reduzierung des Margenniveaus erreicht werden. Eine zusätzliche Entlastung des Zinsergebnisses ist auf die vorzeitigen Teilrückzahlungen des Festdarlehens von insgesamt 1.150,0 Mio € im vierten Quartal 2015 zurückzuführen. Das im April 2016 fällige Festdarlehen wurde damit von 1.500,0 Mio € auf 350,0 Mio € zum Jahresende 2015 reduziert.

Aus der Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen sowie aus langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer resultierte 2015 ein Zinsaufwand in Höhe von insgesamt 158,7 Mio € (Vj. 152,1 Mio €). Hierin ist nicht die Aufzinsung bezogen auf Anwartschaftsverpflichtungen der Pensionskassen enthalten.

Die Zinserträge im Jahr 2015 erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 0,9 Mio € auf 95,4 Mio € (Vj. 94,5 Mio €). Davon entfielen auf erwartete Erträge aus langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer sowie aus den Pensionsfonds insgesamt 63,9 Mio € (Vj. 66,2 Mio €). Hierin sind nicht die Zinserträge bezogen auf das Fondsvermögen der Pensionskassen enthalten.

Im Gegensatz zum Vorjahr lieferten die Bewertungseffekte aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und aus der Entwicklung der Währungskurse 2015 insgesamt einen negativen Ergebnisbeitrag in Höhe von 22,1 Mio € (Vj. positiver Bewertungseffekt in Höhe von 17,5 Mio €). Darin ist ein Bewertungsverlust von 36,9 Mio € für den Ansatz der Rückkaufoption enthalten, die für die von der Continental Rubber of

America, Corp., Wilmington, USA, im Jahr 2012 emittierte und im September 2015 vorzeitig zurückgezahlte US-Dollar-Anleihe vorgesehen war. In der Vorjahresvergleichsperiode entfiel hierauf ein Bewertungsgewinn in Höhe von 4,7 Mio €. Aus den zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten ergab sich ein positiver Effekt in Höhe von 12,9 Mio € (Vj. 3,0 Mio €).

Steueraufwand

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag belaufen sich für das Geschäftsjahr 2015 auf 1.090,4 Mio € (Vj. 622,0 Mio €). Die Steuerquote beträgt 28,2% nach 20,2% im Vorjahr.

Im Berichtsjahr wirkten sich wie im Vorjahr Besteuerungsunterschiede im Ausland sowie Förderungen und Befreiungen positiv aus. Die Steuerquote belasten in ausländischen Einheiten gebildete, nicht zahlungswirksame Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern in Höhe von insgesamt 114,2 Mio € (Vj. 52,6 Mio €), davon 35,3 Mio € (Vj. 9,1 Mio €) für Vorjahre. Weiterhin belasten die Steuerquote wie im Vorjahr nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und in Deutschland aufgrund fehlenden Anrechnungsvolumens nicht anrechenbare ausländische Quellensteuern.

Im Vorjahr wirkte sich insbesondere der Ansatz von aktiven latenten Steuern in Höhe von 161,2 Mio € in den USA sowie der Ansatz von aktiven latenten Steuern auf Zinsvorträge in Deutschland in Höhe von 98,0 Mio € positiv aus.

Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen

Das den Anteilseignern zuzurechnende Konzernergebnis erhöhte sich 2015 um 352,1 Mio € auf 2.727,4 Mio € (Vj. 2.375,3 Mio €). Dies entspricht einem Ergebnis pro Aktie von 13,64 € (Vj. 11,88 €).

Mitarbeiter

Gegenüber 2014 stieg die Anzahl der Mitarbeiter des Continental-Konzerns um 18.731 auf 207.899 Beschäftigte (Vj. 189.168). Aufgrund gestiegener Produktionsvolumina sowie durch die Akquisition von Elektrobit Automotive in der Division Interior erhöhte sich die Mitarbeiterzahl in der Automotive Group um 7.177 Personen. In der Rubber Group ist die Erhöhung der Beschäftigtenzahl um 11.490 auf den Ausbau von Produktionskapazitäten und Vertriebskanälen sowie die Akquisition von Veyance Technologies in der Division ContiTech zurückzuführen.

Mitarbeiter nach Regionen in %	2015	2014
Deutschland	27	28
Europa ohne Deutschland	31	32
NAFTA-Region	18	16
Asien	19	19
Übrige Länder	5	5

Finanzlage

- > Free Cashflow vor Akquisitionen bei 2,7 Mrd €
- > Erwerbe von Veyance Technologies und Elektrobit Automotive zeigen sich in den wesentlichen Kennzahlen
- > Netto-Finanzschulden bei 3,5 Mrd €

Cashflow-Überleitung

Das EBIT erhöhte sich gegenüber 2014 um 770,8 Mio € auf 4.115,6 Mio € (Vj. 3.344,8 Mio €).

Die insbesondere aus dem syndizierten Kredit und den Anleihen resultierenden Zinszahlungen erhöhten sich um 18,7 Mio € auf 204,6 Mio € (Vj. 185,9 Mio €).

Die Auszahlungen für Ertragsteuern stiegen um 240,3 Mio € auf 1.015,3 Mio € (Vj. 775,0 Mio €).

Der zahlungsmittelwirksame Aufbau des operativen Working Capital führte zu einem Mittelabfluss in Höhe von 106,7 Mio € (Vj. 207,4 Mio €). Dies resultierte aus dem Aufbau der operativen Forderungen in Höhe von 447,2 Mio € (Vj. 246,6 Mio €), der durch den Aufbau der operativen Verbindlichkeiten in Höhe von 400,0 Mio € (Vj. 59,3 Mio €) nicht ausgeglichen wurde. Zusätzlich erhöhten sich im Geschäftsjahr die Vorräte um 59,5 Mio € (Vj. 20,1 Mio €).

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit erhöhte sich 2015 im Vorjahresvergleich um 747,3 Mio € auf 4.915,6 Mio € (Vj. 4.168,3 Mio €) und erreichte 12,5 % vom Umsatz (Vj. 12,1 %).

Aus Investitionstätigkeit resultierte ein Mittelabfluss in Höhe von 3.472,0 Mio € (Vj. 2.153,4 Mio €). Die Investitionen in Sachanlagen und Software, ohne Berücksichtigung von Finanzierungsleasing und aktivierten Fremdkapitalkosten, erhöhten sich um 133,4 Mio € von 2.045,4 Mio € auf 2.178,8 Mio €. Der Saldo aus dem Erwerb und der Veräußerung von Gesellschaften und Geschäftsbereichen führte im Jahr 2015 zu einem Mittelabfluss in Höhe von 1.243,1 Mio € (Vj. 129,5 Mio €). Dieser Anstieg ist hauptsächlich auf die Erwerbe von Veyance Technologies am 30. Januar 2015 und von Elektrobit Automotive am 1. Juli 2015 zurückzuführen.

Für das Geschäftsjahr 2015 ergibt sich ein Free Cashflow in Höhe von 1.443,6 Mio € (Vj. 2.014,9 Mio €). Dies entspricht einem Rückgang um 571,3 Mio € gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum.

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang für Sachanlagen und Software belief sich 2015 auf 2.178,8 Mio €. Insgesamt ergibt sich gegenüber dem Vorjahreswert (2.045,4 Mio €) eine Erhöhung um 133,4 Mio €, wozu die Divisionen Chassis & Safety, ContiTech, Interior und Powertrain beigetragen haben. Die Investitionsquote beträgt 5,6 % (Vj. 5,9 %).

Finanzierung und Finanzschulden

Die Brutto-Finanzschulden lagen zum Jahresende 2015 mit 5.244,8 Mio € (Vj. 6.431,6 Mio €) um 1.186,8 Mio € unter dem Vorjahresniveau.

Basierend auf den Quartalsendwerten waren 47,6 % (Vj. 50,3 %) der Brutto-Finanzschulden nach Sicherungsmaßnahmen im Jahresdurchschnitt mit festen Zinssätzen ausgestattet.

Der Buchwert der Anleihen verringerte sich um 299,9 Mio € von 3.084,4 Mio € zum Jahresende 2014 auf 2.784,5 Mio € zum Ende des Geschäftsjahres 2015. Dieser Abbau ist zurückzuführen auf die vorzeitige Rückzahlung der von der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, im September 2012 ausgegebenen US-Dollar-Anleihe mit einem Volumen von 950,0 Mio US-Dollar und der von ihr zur teilweisen Refinanzierung von Finanzverbindlichkeiten emittierten, deutlich zinsgünstigeren Euro-Anleihe mit einem Volumen von 500,0 Mio €.

Anfang Juli 2015 kündigte Continental die vorzeitige Rückzahlung der von der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, begebenen US-Dollar-Anleihe über 950,0 Mio US-Dollar und einem Festzinssatz von 4,5 % p.a. an. Die vorzeitige Rückzahlung erfolgte zum 15. September 2015, d. h. vier Jahre vor ihrer Fälligkeit im September 2019. Der Rückzahlungspreis lag mit 102,25 % um 2,25 % über dem festgelegten Rückzahlungskurs von 100 % zur Fälligkeit im September 2019. Am 12. November 2015 hat die Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, unter dem Rahmen-Emissionsprogramm für Anleiheemissionen von Continental (Debt Issuance Programme, DIP) eine Euro-Anleihe mit einem Nominalvolumen von 500,0 Mio € erfolgreich bei Investoren im In- und Ausland platziert. Der Ausgabekurs lag bei 99,739 %. Die neue Anleihe hat eine Laufzeit von drei Jahren und drei Monaten und einen Festzinssatz von 0,5 % p.a. Durch Abschluss von Zins-Währungsswaps werden zum einen die Währungsrisiken aus der Denominierung der Anleihe in Euro gesichert, zum anderen wird der Euro-Festzins von 0,5 % p.a. in einen US-Dollar-basierten Festzinssatz von durchschnittlich 2,365 % p.a. getauscht.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten lagen am 31. Dezember 2015 bei 1.725,7 Mio € (Vj. 2.399,5 Mio €) und damit 673,8 Mio € unter dem Vorjahresniveau.

Der syndizierte Kredit wurde im April 2014 mit einem zugesagten Volumen von 4,5 Mrd € neu abgeschlossen. Der Kredit bestand zu diesem Zeitpunkt aus einem im April 2016 fälligen Festdarlehen über 1,5 Mrd € und einer bis April 2019 eingeräumten revolving-Kreditlinie über 3,0 Mrd €. Bezogen auf die revolving-Tranche wurde im April 2015 eine Vertragsanpassung vorgenommen. Alle beteiligten Banken haben einer Laufzeitverlängerung um ein Jahr zugestimmt. Damit steht Continental diese Finanzierungszusage nunmehr bis April 2020 zur Verfügung. Für das Festdarlehen wurden im vierten Quartal 2015 vorzeitige Teilrückzahlungen in Höhe von insgesamt 1.150,0 Mio € vorgenommen. Damit beträgt das Festdarlehen der Continental AG am Jahresende 2015 nur noch 350,0 Mio € (Vj. 1.500,0 Mio €). Das zugesagte Volumen des syndizierten Kredits hat sich damit gleichermaßen um 1.150,0 Mio € auf nunmehr 3.350,0 Mio € zum Jahresende 2015 reduziert. Die revolving-Kreditlinie wurde Ende 2015 lediglich von der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, in Höhe von 297,9 Mio € ausgenutzt. Ende 2014 erfolgte keine Inanspruchnahme der revolving-Tranche.

Die sonstigen Finanzschulden reduzierten sich zum Jahresende 2015 um 213,1 Mio € auf 734,6 Mio € (Vj. 947,7 Mio €). Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf eine geringere Inanspruchnahme von Forderungsverkaufsprogrammen zurückzuführen. Ende 2015 lag die Ausnutzung dieser Programme mit insgesamt 638,1 Mio € um 204,8 Mio € unter dem Vorjahreswert von 842,9 Mio €.

Das mit der Norddeutschen Landesbank Luxembourg S.A. Covered Bond Bank, Luxemburg, bestehende im April 2014 abgeschlossene Forderungsverkaufsprogramm wurde am 29. April 2015 bis Ende April 2016 verlängert. Das Finanzierungsvolumen wurde dabei von 250,0 Mio € auf 245,0 Mio € verringert. Dieses Programm wurde Ende 2015 mit 130,0 Mio € (Vj. 249,3 Mio €) ausgenutzt.

Das seit Dezember 2010 bis auf Weiteres laufende Forderungsverkaufsprogramm mit der Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale, Frankfurt a. M., Deutschland, sieht unverändert ein Finanzierungsvolumen von 150,0 Mio € vor. Das Programm wurde Ende 2015 mit einem Finanzierungsbetrag in Höhe von 75,0 Mio € (Vj. 104,4 Mio €) in Anspruch genommen.

Das mit den US-Banken Wells Fargo Bank N.A., Atlanta, USA, Norddeutsche Landesbank Niederlassung New York, New York, USA, und Bank of America N.A., Charlotte, USA, laufende Forderungsverkaufsprogramm wurde am 10. November 2015 um ein weiteres Jahr verlängert. Das Finanzierungsvolumen beträgt unverändert 400,0 Mio US-Dollar. Das Programm war Ende 2015 mit umgerechnet 133,1 Mio € (Vj. 0,1 Mio €) ausgenutzt.

Das ursprünglich Ende April 2012 mit der The Royal Bank of Scotland N.V. Niederlassung Frankfurt, Frankfurt a. M., Deutschland, aufgelegte Forderungsverkaufsprogramm wurde im Juli 2015 beendet. Zum Ende des Jahres 2014 lag die Ausnutzung bei 90,7 Mio €.

Im Juli 2012 wurde ein Forderungsverkaufsprogramm mit der Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Paris, Frankreich, vereinbart. Das Programm hat eine Laufzeit von bis zu fünf Jahren, sofern es von beiden Vertragsparteien auf jährlicher Basis verlängert wird. Eine entsprechende Verlängerung erfolgte zuletzt am 21. Juli 2015. Dabei wurde eine Verringerung des Finanzierungsvolumens von ursprünglich 300,0 Mio € auf 200,0 Mio € vereinbart.

Zum 31. Dezember 2015 wurde das Programm in Höhe von 200,0 Mio € (Vj. 248,4 Mio €) in Anspruch genommen.

Am 30. Januar 2013 erfolgte der Abschluss eines Forderungsverkaufsprogramms mit der Landesbank Baden-Württemberg, Stuttgart, Deutschland. Der zuletzt am 7. Mai 2015 geänderte Vertrag hat eine Laufzeit bis Ende Januar 2020, sofern er von beiden Vertragsparteien auf jährlicher Basis verlängert wird. Das vereinbarte Finanzierungsvolumen wurde nunmehr auf 100,0 Mio € (Vj. 150,0 Mio €) reduziert. Der Vertrag räumt Continental jedoch die Option ein, bei Bedarf das Finanzierungsvolumen auf 175,0 Mio € zu erhöhen. Die Ausnutzung dieses Programms lag Ende 2015 bei 100,0 Mio € (Vj. 150,0 Mio €).

Die flüssigen Mittel, derivativen Finanzinstrumente und verzinslichen Anlagen reduzierten sich deutlich um 1.905,2 Mio € auf 1.702,9 Mio € (Vj. 3.608,1 Mio €). Dieser Abbau entfiel weitgehend auf die flüssigen Mittel, die sich von 3.243,8 Mio € Ende 2014 um 1.622,3 Mio € auf 1.621,5 Mio € zum Jahresende 2015 reduzierten. Grund für diese Verringerung sind im Wesentlichen der am 30. Januar 2015 vollzogene Erwerb von Veyance Technologies und der am 1. Juli 2015 vollzogene Erwerb von Elektrobit Automotive, deren Finanzierung insbesondere aus flüssigen Mitteln erfolgte. Darüber hinaus wurden die vorzeitigen Teilrückzahlungen des Festdarlehens unter dem syndizierten Kredit in Höhe von 1.150,0 Mio € weitgehend durch Einsatz des Free Cashflow zum Jahresende 2015 sowie vorhandener flüssiger Mittel geleistet. Eine Reduzierung insbesondere der langfristigen verzinslichen Anlagen ist darauf zurückzuführen, dass die Planvermögensseigenschaft eines Teils des Deckungsvermögens des Continental Pension Trust e. V. im Geschäftsjahr 2015 aufgrund von Satzungsänderungen wiederhergestellt werden konnte. Dadurch werden flüssige Mittel und verzinsliche Anlagen in Höhe von 340,8 Mio € nunmehr mit den zugehörigen Verpflichtungen saldiert ausgewiesen.

Die Netto-Finanzschulden erhöhten sich gegenüber dem Jahresende 2014 um 718,4 Mio € auf 3.541,9 Mio € (Vj. 2.823,5 Mio €). Die Gearing Ratio hat sich mit 26,8 % (Vj. 25,6 %) gegenüber dem Vorjahreswert nur leicht erhöht. Beides ist im Wesentlichen auf die Akquisitionen von Veyance Technologies und Elektrobit Automotive zurückzuführen.

Herleitung der Veränderung der Netto-Finanzschulden

in Mio €	2015	2014
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	4.915,6	4.168,3
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-3.472,0	-2.153,4
Cashflow vor Finanzierungstätigkeit (Free Cashflow)	1.443,6	2.014,9
Gezahlte Dividende	-650,0	-500,0
Dividenden an Minderheitsgesellschafter und Veränderungen aus Eigenkapitaltransaktionen bei Gesellschaften mit Minderheitsanteilseignern	-62,5	-45,5
Nicht zahlungswirksame Veränderungen	-315,7	64,4
Sonstiges	-1.068,8	-86,9
Währungskurseffekte	-65,0	18,9
Veränderung der Netto-Finanzschulden	-718,4	1.465,8

Zum 31. Dezember 2015 verfügt Continental über ein Liquiditätspolster in Höhe von insgesamt 5.233,0 Mio € (Vj. 7.276,2 Mio €), davon 1.621,5 Mio € (Vj. 3.243,8 Mio €) an flüssigen Mitteln sowie zugesagte, ungenutzte Kreditlinien im Volumen von 3.611,5 Mio € (Vj. 4.032,4 Mio €).

Unter den Beschränkungen, welche die Verfügbarkeit von Kapital beeinträchtigen können, sind auch sämtliche bestehende Beschränkungen der flüssigen Mittel zu verstehen. Im Continental-

Konzern sind die vorab genannten flüssigen Mittel beschränkt hinsichtlich verpfändeter Beträge sowie Guthaben in Ländern mit devisenrechtlichen Beschränkungen oder anderweitig erschwerem Zugang zu Liquidität. Steuern, die auf den Transfer von Geldvermögen von einem Land in ein anderes zu entrichten sind, werden im Regelfall nicht als eine Beschränkung der flüssigen Mittel verstanden. Zum 31. Dezember 2015 betragen die unbeschränkt verfügbaren flüssigen Mittel insgesamt 1.381,2 Mio € (Vj. 2.870,6 Mio €).

Vermögenslage

- > Eigenkapital mit 13,2 Mrd € auf höchstem Stand
- > Eigenkapitalquote bei 40,2 %
- > Gearing Ratio bei 26,8 %

Bilanzsumme

Die Bilanzsumme erhöhte sich zum 31. Dezember 2015 gegenüber dem Vorjahresstichtag um 2.594,6 Mio € auf 32.835,7 Mio € (Vj. 30.241,1 Mio €). Die Erhöhung des Goodwill um 871,5 Mio € auf 6.640,6 Mio € (Vj. 5.769,1 Mio €) und der sonstigen immateriellen Vermögenswerte um 893,1 Mio € auf 1.336,4 Mio € (Vj. 443,3 Mio €) resultierte hauptsächlich aus den Akquisitionen von Veyance Technologies und von Elektrobot Automotive. Die Sachanlagen erhöhten sich um 1.092,5 Mio € auf 9.538,9 Mio € (Vj. 8.446,4 Mio €). Das Vorratsvermögen stieg um 372,5 Mio € auf 3.360,1 Mio € (Vj. 2.987,6 Mio €), die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich um 876,7 Mio € auf 6.722,9 Mio € (Vj. 5.846,2 Mio €), beides aufgrund der gesteigerten Geschäftstätigkeit. Gegenläufig wirkte der Rückgang der langfristigen derivativen Finanzinstrumente und verzinslicher Anleihen um 284,1 Mio € auf 17,1 Mio € (Vj. 301,2 Mio €). Grund hierfür war die Umklassifizierung von Finanzinstrumenten nach der Wiedererlangung der Planvermögenseigenschaft eines Teils des Deckungsvermögens des Continental Pension Trust e. V. Die liquiden Mittel verringerten sich um 1.622,3 Mio € auf 1.621,5 Mio € (Vj. 3.243,8 Mio €). Grund hierfür sind im Wesentlichen der am 30. Januar 2015 vollzogene Erwerb von Veyance Technologies und der am 1. Juli 2015 vollzogene Erwerb von Elektrobot Automotive, deren Finanzierung insbesondere aus flüssigen Mitteln erfolgte.

Langfristige Vermögenswerte

Die langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahreswert um 2.743,3 Mio € auf 19.666,6 Mio € (Vj. 16.923,3 Mio €). Dies ist vor allem auf den Anstieg des Goodwill um 871,5 Mio € auf 6.640,6 Mio € (Vj. 5.769,1 Mio €), der sonstigen immateriellen Vermögenswerte um 893,1 Mio € auf 1.336,4 Mio € (Vj. 443,3 Mio €) sowie der Sachanlagen um 1.092,5 Mio € auf 9.538,9 Mio € (Vj. 8.446,4 Mio €) zurückzuführen. Entgegengesetzt wirkte die Reduzierung der langfristigen derivativen Finanzinstrumente und verzinslicher Anleihen um 284,1 Mio € auf 17,1 Mio € (Vj. 301,2 Mio €).

Kurzfristige Vermögenswerte

Die kurzfristigen Vermögenswerte in Höhe von 13.169,1 Mio € sind um 148,7 Mio € niedriger als der Vorjahreswert von 13.317,8 Mio €. Die Vorräte stiegen im Berichtsjahr um 372,5 Mio € auf 3.360,1 Mio € (Vj. 2.987,6 Mio €), die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich um 876,7 Mio € auf 6.722,9 Mio € (Vj. 5.846,2 Mio €). Die flüssigen Mittel verringerten sich um 1.622,3 Mio € auf 1.621,5 Mio € (Vj. 3.243,8 Mio €).

Eigenkapital

Das Eigenkapital ist mit 13.213,9 Mio € (Vj. 11.024,6 Mio €) um 2.189,3 Mio € höher als im Vorjahr. Dies resultierte im Wesentlichen aus dem Anstieg der kumulierten einbehaltenen Gewinne in Höhe

von 2.077,5 Mio €. Die Gearing Ratio stieg leicht von 25,6 % auf 26,8 %. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich von 36,5 % auf 40,2 % im Berichtszeitraum.

Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten sind mit 7.521,0 Mio € um 1.620,0 Mio € niedriger als im Vorjahr (Vj. 9.141,0 Mio €). Dies ist hauptsächlich auf den Rückgang der langfristigen Finanzschulden um 1.902,4 Mio € auf 3.175,0 Mio € (Vj. 5.077,4 Mio €) zurückzuführen. Grund hierfür sind die Umgliederung des Festdarlehens unter dem syndizierten Kredit in Höhe von zuvor nominal 1.500,0 Mio € und die Umgliederung der Verbindlichkeit aus der US-Dollar-Anleihe der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, über nominal 950,0 Mio US-Dollar in die kurzfristigen Finanzschulden. Die langfristigen Finanzschulden erhöhen sich durch die neu emittierte Anleihe im vierten Quartal über nominal 500,0 Mio €. Zudem wirkt die Erhöhung der passiven latenten Steuern von 178,5 Mio € um 182,7 Mio € auf 361,2 Mio €.

Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten

Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten erhöhten sich um 2.025,3 Mio € auf 12.100,8 Mio € (Vj. 10.075,5 Mio €). Dabei stiegen die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 632,2 Mio € auf 5.493,8 Mio € (Vj. 4.861,6 Mio €).

Die kurzfristigen Finanzschulden erhöhten sich um 715,6 Mio € auf 2.069,8 Mio € (Vj. 1.354,2 Mio €) aufgrund der Umgliederungen aus dem langfristigen Teil der Finanzschulden und der vorzeitigen Rückzahlung der US-Dollar-Anleihe der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, am 15. September 2015 sowie der vorzeitigen Teilrückzahlung des Festdarlehens in Höhe von 1.150,0 Mio €. Die kurzfristigen sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten sind mit 1.968,7 Mio € am Ende der Berichtsperiode um 319,5 Mio € höher als der Vorjahreswert von 1.649,2 Mio €.

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva des Konzerns erhöhten sich zum 31. Dezember 2015 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 3.082,4 Mio € auf 19.678,5 Mio € (Vj. 16.596,1 Mio €).

Der Gesamtbestand des Working Capital erhöhte sich um 637,5 Mio € auf 4.640,2 Mio € (Vj. 4.002,7 Mio €). Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf den Anstieg der operativen Forderungen um 897,2 Mio € auf 6.773,9 Mio € (Vj. 5.876,7 Mio €) sowie den Bestandsaufbau von Vorräten um 372,5 Mio € auf 3.360,1 Mio € (Vj. 2.987,6 Mio €) zurückzuführen. Gegenläufig wirkte die Erhöhung der operativen Verbindlichkeiten um 632,2 Mio € auf 5.493,8 Mio € (Vj. 4.861,6 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 17.960,9 Mio € (Vj. 15.038,7 Mio €) auf und lagen damit um 2.922,2 Mio € über dem Vorjahreswert. Der Goodwill erhöhte sich um 871,5 Mio € auf 6.640,6 Mio € (Vj. 5.769,1 Mio €). Diese Veränderung resultierte neben Währungskurseffekten in Höhe von 107,0 Mio € aus Zugängen in Höhe von 764,5 Mio €. Das Sachanlagevermögen stieg aufgrund von Investitionstätigkeit um 1.092,5 Mio € auf 9.538,9 Mio € (Vj. 8.446,4 Mio €). Die sonstigen immateriellen

Konzernbilanz

Aktiva in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Goodwill	6.640,6	5.769,1
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.336,4	443,3
Sachanlagen	9.538,9	8.446,4
Anteile an at-equity bilanzierten Unternehmen	345,8	298,5
Langfristige sonstige Vermögenswerte	1.804,9	1.966,0
Langfristige Vermögenswerte	19.666,6	16.923,3
Vorräte	3.360,1	2.987,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.722,9	5.846,2
Kurzfristige sonstige Vermögenswerte	1.464,6	1.240,2
Flüssige Mittel	1.621,5	3.243,8
Kurzfristige Vermögenswerte	13.169,1	13.317,8
Bilanzsumme	32.835,7	30.241,1

Passiva in Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Eigenkapital	13.213,9	11.024,6
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	7.521,0	9.141,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.493,8	4.861,6
Kurzfristige sonstige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	6.607,0	5.213,9
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	12.100,8	10.075,5
Bilanzsumme	32.835,7	30.241,1

Netto-Finanzschulden	3.541,9	2.823,5
Gearing Ratio in %	26,8	25,6

Vermögenswerte erhöhten sich um 893,1 Mio € auf 1.336,4 Mio € (Vj. 443,3 Mio €). Die planmäßigen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 137,9 Mio € (Vj. 194,0 Mio €) wirkten sich wertmindernd auf die immateriellen Vermögenswerte aus.

Die Division ContiTech verzeichnete durch den Kauf von Veyance Technologies im Rahmen eines Share Deal einen Anstieg der operativen Aktiva in Höhe von 1.848,1 Mio €.

Der Erwerb von Elektrotbit Automotive führte im Rahmen eines Share Deal zu einem Anstieg der operativen Aktiva der Divisionen Interior in Höhe von 447,1 Mio €, Chassis & Safety in Höhe von 213,5 Mio € und Powertrain in Höhe von 13,9 Mio €.

Der Erwerb der heutigen Continental Advanced Lidar Solutions US, Inc., Wilmington, USA, im Rahmen eines Share Deal erhöhte den Bestand der operativen Aktiva der Division Chassis & Safety um 53,7 Mio €.

Die Akquisition der Hill Tire Company, Inc., Forest Park, USA, führte im Rahmen eines Share Deal zu einem Anstieg der operativen Aktiva der Division Reifen in Höhe von 11,3 Mio €.

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

Währungskurseffekte wirkten sich im Geschäftsjahr mit 273,4 Mio € (Vj. 394,9 Mio €) erhöhend auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Konzerns aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva des Konzerns erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 2.954,2 Mio € auf 19.680,7 Mio € (Vj. 16.726,5 Mio €).

Automotive Group

Automotive Group in Mio €	2015	2014	Δ in %
Umsatz	23.574,5	20.909,2	12,7
EBITDA	2.973,2	2.407,7	23,5
in % vom Umsatz	12,6	11,5	
EBIT	2.014,4	1.189,3	69,4
in % vom Umsatz	8,5	5,7	
Forschungs- und Entwicklungskosten	2.097,2	1.835,5	14,3
in % vom Umsatz	8,9	8,8	
Abschreibungen ¹	958,8	1.218,4	-21,3
davon Wertminderungen ²	0,7	178,9	-99,6
Operative Aktiva (zum 31.12.)	11.696,7	10.410,3	12,4
Operative Aktiva (Durchschnitt)	11.237,5	10.504,0	7,0
Kapitalrendite (ROCE)	17,9	11,3	
Investitionen ³	1.274,7	1.125,7	13,2
in % vom Umsatz	5,4	5,4	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	115.888	108.711	6,6
Umsatz bereinigt ⁵	23.364,7	20.909,2	11,7
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	2.066,1	1.679,3	23,0
in % des bereinigten Umsatzes	8,8	8,0	

¹ Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

² Der Begriff Wertminderung (Impairment) beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

³ Investitionen in Sachanlagen und Software.

⁴ Ohne Auszubildende.

⁵ Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

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

Die Automotive Group umfasst drei Divisionen:

- › Die Division **Chassis & Safety** (21 % des Konzernumsatzes) entwickelt, produziert und vertreibt intelligente Systeme zur Verbesserung der Fahrsicherheit und -dynamik.
- › Die Division **Powertrain** (18 % des Konzernumsatzes) integriert innovative und effiziente Systemlösungen rund um den Antriebsstrang in Fahrzeuge aller Klassen.
- › Die Division **Interior** (21 % des Konzernumsatzes) ist auf das Informationsmanagement im Fahrzeug spezialisiert; sie entwickelt und produziert Informations-, Kommunikations- und Vernetzungslösungen.

Die insgesamt 14 Geschäftsbereiche erzielten im Berichtsjahr 60 % des Konzernumsatzes.

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

Entwicklung der Division Chassis & Safety

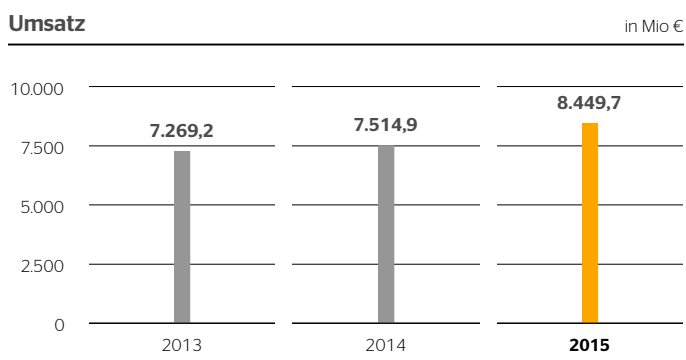
- > **Umsatzanstieg um 12,4 %**
- > **Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 5,1 %**
- > **Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 15,0 %**

Absatz

Im Geschäftsbereich Vehicle Dynamics erhöhte sich das Absatzvolumen von elektronischen Bremssystemen im Jahr 2015 auf 23,1 Mio Einheiten. Der Absatz von Bremskraftverstärkern im Geschäftsbereich Hydraulic Brake Systems sank im Vorjahresvergleich um 7 %. Die Verkaufszahlen von Bremsätteln blieben im Berichtszeitraum leicht unter Vorjahresniveau. Im Geschäftsbereich Passive Safety & Sensorics sank das Absatzvolumen bei Airbagsteuergeräten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um rund 5 %. Bei Fahrerassistenzsystemen erhöhten sich die Verkaufszahlen um rund 57 %.

Umsatzanstieg um 12,4 %; Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 5,1 %

2015 erhöhte sich der Umsatz der Division Chassis & Safety im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 12,4 % auf 8.449,7 Mio € (Vj. 7.514,9 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 5,1 %.



Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 15,0 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division Chassis & Safety stieg im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 106,8 Mio € bzw. 15,0 % auf 817,2 Mio € (Vj. 710,4 Mio €) und entspricht 9,7 % (Vj. 9,5 %) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 19,7 %

Die Division Chassis & Safety verzeichnete 2015 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 134,1 Mio € bzw. 19,7 % auf 814,3 Mio € (Vj. 680,2 Mio €). Die Umsatzrendite erhöhte sich auf 9,6 % (Vj. 9,1 %).

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 19,0 % (Vj. 17,2 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) verringerten das operative Ergebnis (EBIT) um 0,8 Mio € (Vj. 25,5 Mio €).

Sondereffekte 2015

Aus Wertaufholungen und Wertminderungen auf Sachanlagen resultierte eine Entlastung durch Sondereffekte im Jahr 2015 für die Division Chassis & Safety in Höhe von insgesamt 0,1 Mio €.

Sondereffekte 2014

Für die Division Chassis & Safety ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2014 in Höhe von insgesamt 4,7 Mio €, dies resultierte ausschließlich aus Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen.

Beschaffung

Der Beschaffungsmarkt von Chassis & Safety im Jahr 2015 verlief stabil und die Versorgung der Fertigung problemlos. Die Preise für Industriemetalle haben ihren Abwärtstrend fortgesetzt. Dem gegenüber standen allerdings negative Währungskurseffekte im Euro-Raum sowie steigende Logistik- und Verarbeitungskosten insbesondere für Aluminium.

Forschung und Entwicklung

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung stieg gegenüber dem Vorjahr um 61,7 Mio € bzw. 9,8 % auf 691,2 Mio € (Vj. 629,5 Mio €) und lag damit bei 8,2 % vom Umsatz (Vj. 8,4 %).

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2014 um 8,1 Mio € auf 346,0 Mio € (Vj. 337,9 Mio €) und betragen 4,1 % vom Umsatz (Vj. 4,5 %). Darin enthalten sind im Jahr 2015 Wertaufholungen in Höhe von insgesamt 0,1 Mio € (Vj. Wertminderungen 4,7 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva der Division Chassis & Safety erhöhten sich zum 31. Dezember 2015 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 431,2 Mio € auf 4.431,8 Mio € (Vj. 4.000,6 Mio €).

Das Working Capital erhöhte sich um 49,9 Mio € auf 529,7 Mio € (Vj. 479,8 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsaufbau von 33,1 Mio € auf 380,8 Mio € (Vj. 347,7 Mio €). Die operativen Forderungen erhöhten sich zum Stichtag um 189,9 Mio € auf 1.406,5 Mio € (Vj. 1.216,6 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten stiegen um 173,1 Mio € auf 1.257,6 Mio € (Vj. 1.084,5 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 4.591,4 Mio € (Vj. 4.087,4 Mio €) auf und lagen damit um 504,0 Mio € über dem Vorjahreswert. Der Goodwill erhöhte sich um 272,6 Mio € auf 2.651,4 Mio € (Vj. 2.378,8 Mio €). Darin sind Währungskurseffekte in Höhe von 33,8 Mio € enthalten. Aus dem Erwerb von Elektrobit Automotive resultierte für die Division Chassis & Safety ein Anstieg des Goodwill in Höhe von 213,5 Mio € sowie aus dem Erwerb der Continental Advanced Lidar Solutions US, Inc., Wilmington, USA, ein Goodwill in Höhe von 25,3 Mio €. Das Sachanlagevermögen stieg im Rahmen der Investitionstätigkeiten um 161,2 Mio € auf 1.720,4 Mio € (Vj. 1.559,2 Mio €). Die sonstigen

Chassis & Safety in Mio €	2015	2014	Δ in %
Umsatz	8.449,7	7.514,9	12,4
EBITDA	1.160,3	1.018,1	14,0
in % vom Umsatz	13,7	13,5	
EBIT	814,3	680,2	19,7
in % vom Umsatz	9,6	9,1	
Forschungs- und Entwicklungskosten	691,2	629,5	9,8
in % vom Umsatz	8,2	8,4	
Abschreibungen ¹	346,0	337,9	2,4
davon Wertminderungen ²	-0,1	4,7	-102,1
Operative Aktiva (zum 31.12.)	4.431,8	4.000,6	10,8
Operative Aktiva (Durchschnitt)	4.277,7	3.956,5	8,1
Kapitalrendite (ROCE)	19,0	17,2	
Investitionen ³	470,3	411,6	14,3
in % vom Umsatz	5,6	5,5	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	40.062	38.127	5,1
Umsatz bereinigt ⁵	8.449,7	7.514,9	12,4
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	817,2	710,4	15,0
in % des bereinigten Umsatzes	9,7	9,5	

¹ Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

² Der Begriff Wertminderung (Impairment) beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

³ Investitionen in Sachanlagen und Software.

⁴ Ohne Auszubildende.

⁵ Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

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

immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich um 47,8 Mio € auf 117,9 Mio € (Vj. 70,1 Mio €). Die planmäßigen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 0,8 Mio € (Vj. 25,5 Mio €) wirkten sich nicht wesentlich auf die immateriellen Vermögenswerte aus. Gegenläufig hierzu wirkte die aus der Akquisition von Continental Advanced Lidar Solutions US, Inc., Wilmington, USA, resultierende Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 48,9 Mio €.

Insgesamt führte der Erwerb der heutigen Continental Advanced Lidar Solutions US, Inc., Wilmington, USA, im Rahmen eines Share Deal zu einem Anstieg der operativen Aktiva der Division Chassis & Safety in Höhe von 53,7 Mio €. Weitere Konsolidierungskreisveränderungen oder Asset Deals hatten, mit Ausnahme der zuvor genannten Veränderung des Goodwill durch den Erwerb von Elektrotrotbit Automotive, in der Division Chassis & Safety keine Zu- oder Abgänge operativer Aktiva zur Folge.

Währungskurseffekte wirkten sich im Geschäftsjahr mit 74,3 Mio € (Vj. 89,3 Mio €) erhöhend auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division Chassis & Safety aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva der Division Chassis & Safety erhöhten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2014 um 321,2 Mio € auf 4.277,7 Mio € (Vj. 3.956,5 Mio €).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang der Division Chassis & Safety erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 58,7 Mio € auf 470,3 Mio € (Vj. 411,6 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 5,6 % (Vj. 5,5 %).

Neben dem Ausbau von Fertigungskapazitäten in Europa wurde in die Erweiterung der Standorte in Nord- und Südamerika sowie in Asien investiert. Es wurden insbesondere die Produktionskapazitäten für die Geschäftsbereiche Vehicle Dynamics und Hydraulic Brake Systems erweitert. Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf die Errichtung neuer Produktionsanlagen für elektronische Bremsysteme.

Mitarbeiter

Die Anzahl der Mitarbeiter der Division Chassis & Safety erhöhte sich um 1.935 Beschäftigte auf 40.062 (Vj. 38.127). Der Aufbau ist in allen Geschäftsbereichen auf eine Anpassung an die gestiegenen Absatzvolumina zurückzuführen. Darüber hinaus führte der Ausbau des Forschungs- und Entwicklungsbereichs in den Geschäftsbereichen Advanced Driver Assistance Systems sowie Vehicle Dynamics zu einem Anstieg der Beschäftigtenzahl.

Entwicklung der Division Powertrain

- > **Umsatzanstieg um 8,8 %**
- > **Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 0,3 %**
- > **Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 63,0 %**

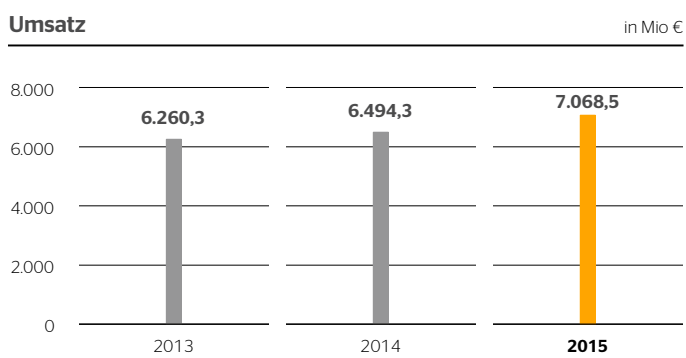
Absatz

Im Geschäftsbereich Engine Systems stieg im Geschäftsjahr 2015 das Absatzvolumen von Turboladern und Pumpen, während das Absatzvolumen von Motorsteuerungen und Injektoren unter Vorjahresniveau blieb. Weiterhin auf Wachstumskurs befindet sich der Geschäftsbereich Sensors & Actuators. Ursächlich für den Volumenanstieg sind hier insbesondere die Abgassensoren, für die begünstigt durch eine verschärfte Abgasgesetzgebung deutlich höhere Verkaufszahlen erzielt wurden. Im Geschäftsbereich Hybrid Electric Vehicle erreichten die Verkaufszahlen bei der Leistungselektronik und den Batterie- und Bordnetzsystemen nicht das Vorjahresniveau. Das Absatzvolumen des Geschäftsbereichs Transmission lag, bedingt durch Programmumstellungen zum Ende des Geschäftsjahres 2015, leicht unter dem Vorjahresvergleichszeitraum. Im Geschäftsbereich Fuel & Exhaust Management erhöhte sich das Absatzvolumen sowohl durch organisches Wachstum beim Altgeschäft (ehemals Fuel Supply) als auch durch zusätzliches Absatzvolumen aus der Integration von Emitec.

Umsatzanstieg um 8,8 %;

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

2015 erhöhte sich der Umsatz der Division Powertrain im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 8,8 % auf 7.068,5 Mio € (Vj. 6.494,3 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 0,3 %.



Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 63,0 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division Powertrain stieg im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 164,1 Mio € bzw. 63,0 % auf 424,6 Mio € (Vj. 260,5 Mio €) und entspricht 6,1 % (Vj. 4,0 %) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 508,7 %

Die Division Powertrain verzeichnete 2015 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 492,4 Mio € bzw. 508,7 % auf 395,6 Mio € (Vj. -96,8 Mio €). Die Umsatzrendite erhöhte sich auf 5,6 % (Vj. -1,5 %).

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 14,3 % (Vj. -3,5 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 8,2 Mio € (Vj. 64,5 Mio €).

Sondereffekte 2015

In der Division Powertrain führten kleinere Wertminderungen sowie Wertaufholungen auf Sachanlagen insgesamt zu einem negativen Sondereffekt in Höhe von 1,0 Mio €.

Aus Restrukturierungsaufwendungen sowie der Auflösung nicht mehr benötigter Restrukturierungsrückstellungen entstand ein positiver Sondereffekt in Höhe von insgesamt 0,1 Mio €. Darin ist eine Wertaufholung in Höhe von 0,5 Mio € enthalten.

Für die Division Powertrain beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2015 insgesamt 0,9 Mio €.

Sondereffekte 2014

In der Division Powertrain ergaben sich infolge des Restanteilerwerbs an der damaligen Emitec Gesellschaft für Emissionstechnologie mbH, Lohmar, Deutschland, die Notwendigkeit einer ergebniswirksamen Abwertung der at-equity-Beteiligung, die zu einem Aufwand in Höhe von 33,8 Mio € führte, sowie ein negativer Sondereffekt aus der erfolgswirksamen Umgliederung der zuvor in den erfolgsneutralen Rücklagen ausgewiesenen Effekte in Höhe von 1,9 Mio €.

Aufgrund des sich verschärfenden Wettbewerbs bei der Entwicklung und Produktion von Batteriezellen für die Automobilindustrie haben wir und unser koreanischer Partner SK Innovation Co., Ltd., Seoul, Südkorea, eine Vereinbarung zur Auflösung des Gemeinschaftsunternehmens SK Continental E-motion Pte. Ltd., Singapur, Singapur, geschlossen und vollzogen. Dies führte innerhalb der Division Powertrain zu einer Wertminderung auf den at-equity-Beteiligungsbuchwert in Höhe von 74,3 Mio €.

Wir haben diese Entwicklung darüber hinaus zum Anlass genommen, den Wert der Sachanlagen im Geschäftsbereich Hybrid Electric Vehicle den tatsächlichen Kapazitätsauslastungen anzupassen. Dies führte zu zusätzlichen Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 69,8 Mio €.

Ein auf Technologien aus der Zeit vor der Übernahme von Siemens VDO basierender Dieselinjektor im Geschäftsbereich Engine Systems wurde nach eingehender Qualitätsprüfung am Markt nicht eingeführt. In diesem Zusammenhang entstanden in der Division Powertrain Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen in Höhe von 61,6 Mio € sowie Aufwendungen für Restrukturierungen in Höhe von 22,3 Mio €, wovon 6,2 Mio € auf Wertminderungen auf Sachanlagen entfielen.

Powertrain in Mio €	2015	2014	Δ in %
Umsatz	7.068,5	6.494,3	8,8
EBITDA	730,7	443,3	64,8
in % vom Umsatz	10,3	6,8	
EBIT	395,6	-96,8	508,7
in % vom Umsatz	5,6	-1,5	
Forschungs- und Entwicklungskosten	708,7	635,1	11,6
in % vom Umsatz	10,0	9,8	
Abschreibungen ¹	335,1	540,1	-38,0
davon Wertminderungen ²	0,5	168,4	-99,7
Operative Aktiva (zum 31.12.)	2.859,6	2.641,4	8,3
Operative Aktiva (Durchschnitt)	2.767,8	2.733,0	1,3
Kapitalrendite (ROCE)	14,3	-3,5	
Investitionen ³	468,4	428,0	9,4
in % vom Umsatz	6,6	6,6	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	35.364	34.529	2,4
Umsatz bereinigt ⁵	6.950,3	6.494,3	7,0
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	424,6	260,5	63,0
in % des bereinigten Umsatzes	6,1	4,0	

¹ Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

² Der Begriff Wertminderung (Impairment) beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

³ Investitionen in Sachanlagen und Software.

⁴ Ohne Auszubildende.

⁵ Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

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

Dieses Ereignis wurde ebenfalls zum Anlass genommen, die auf Technologien aus der Zeit vor der Übernahme von Siemens VDO basierenden Pumpen, vor allem im Dieselmotorbereich, zu überprüfen. Hieraus resultierte infolge einer verlustfreien Bewertung die Notwendigkeit von Wertminderungen auf Sachanlagen. Dies führte in der Division Powertrain zu einer zusätzlichen Belastung in Höhe von 27,3 Mio €.

Aus weiteren Wertminderungen auf Sachanlagen resultierte ein Aufwand in Höhe von 3,5 Mio €.

Aus der Auflösung nicht mehr benötigter Restrukturierungsrückstellungen entstand ein positiver Sondereffekt in Höhe von 9,4 Mio €.

Für die Division Powertrain ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2014 in Höhe von insgesamt 285,1 Mio €.

Beschaffung

Bei 2015 durchweg stabilen Beschaffungsmärkten für Powertrain blieben Engpässe in der Versorgung aus. Die Preise der in US-Dollar gehandelten Edel- und Industriemetalle lagen unter dem Vorjahresniveau, jedoch wirkten sich Währungskurseffekte gegenläufig aus. Die Einkaufskooperation mit der Schaeffler Gruppe wurde erfolgreich fortgesetzt.

Forschung und Entwicklung

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung stieg gegenüber dem Vorjahr um 73,6 Mio € bzw. 11,6% auf 708,7 Mio € (Vj. 635,1 Mio €) und lag damit bei 10,0% vom Umsatz (Vj. 9,8%).

Abschreibungen

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2014 um 205,0 Mio € auf 335,1 Mio € (Vj. 540,1 Mio €) und betragen 4,7% vom Umsatz (Vj. 8,3%). Darin enthalten sind im Jahr 2015 Wertminderungen in Höhe von insgesamt 0,5 Mio € (Vj. 168,4 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva der Division Powertrain erhöhten sich zum 31. Dezember 2015 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 218,2 Mio € auf 2.859,6 Mio € (Vj. 2.641,4 Mio €).

Das Working Capital stieg von 3,1 Mio € auf 329,4 Mio € (Vj. 326,3 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einer Bestandserhöhung um 17,6 Mio € auf 336,7 Mio € (Vj. 319,1 Mio €). Die operativen Forderungen erhöhten sich zum Stichtag um 53,4 Mio € auf 1.154,4 Mio € (Vj. 1.101,0 Mio €). Der Gesamtbestand der operativen Verbindlichkeiten stieg um 67,9 Mio € auf 1.161,7 Mio € (Vj. 1.093,8 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 2.960,7 Mio € (Vj. 2.762,5 Mio €) auf und lagen damit um 198,2 Mio € über dem Vorjahreswert. Der Goodwill erhöhte sich um 41,4 Mio € auf 995,8 Mio € (Vj. 954,4 Mio €). Darin sind Währungskurseffekte in Höhe von 27,5 Mio € enthalten. Aus dem Erwerb von Elektrobit Automotive resultierte für die Division Powertrain ein Anstieg des Goodwill in Höhe von 13,9 Mio €. Das Sachanlagevermögen lag mit 1.823,1 Mio € um 149,0 Mio € über dem Vorjahresniveau von 1.674,1 Mio €. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich um 6,3 Mio € auf 81,4 Mio € (Vj. 75,1 Mio €). Die planmäßigen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 8,2 Mio € (Vj. 64,5 Mio €) wirkten sich wertmindernd auf die immateriellen Vermögenswerte aus.

Konsolidierungskreisveränderungen oder Asset Deals hatten, mit Ausnahme der zuvor genannten Veränderung des Goodwill durch den Erwerb von Elektrobit Automotive, in der Division Powertrain keine Zu- oder Abgänge operativer Aktiva zur Folge.

Währungskurseffekte wirkten sich im Geschäftsjahr mit 69,2 Mio € (Vj. 88,4 Mio €) erhöhend auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division Powertrain aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva der Division Powertrain erhöhten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2014 um 34,8 Mio € auf 2.767,8 Mio € (Vj. 2.733,0 Mio €).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang der Division Powertrain erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 40,4 Mio € auf 468,4 Mio € (Vj. 428,0 Mio €). Die Investitionsquote beträgt wie im Vorjahr 6,6 %.

In der Division Powertrain wurden die Fertigungskapazitäten an deutschen Standorten, in China, den USA sowie in Tschechien und Rumänien ausgebaut. Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf die Geschäftsbereiche Engine Systems und Sensors & Actuators. Im Geschäftsbereich Engine Systems wurden insbesondere die Fertigungskapazitäten für Motoreinspritzsysteme ausgebaut.

Mitarbeiter

Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Mitarbeiterzahl in der Division Powertrain um 835 auf 35.364 Personen (Vj. 34.529). Der Personalaufbau resultierte aus dem kontinuierlichen Ausbau im Bereich Forschung und Entwicklung sowie der Anpassung an gestiegene Absatzvolumina in den Geschäftsbereichen Sensors & Actuators und Fuel & Exhaust Management. In den Geschäftsbereichen Engine Systems und Transmission verringerte sich die Beschäftigtenzahl geringfügig.

Entwicklung der Division Interior

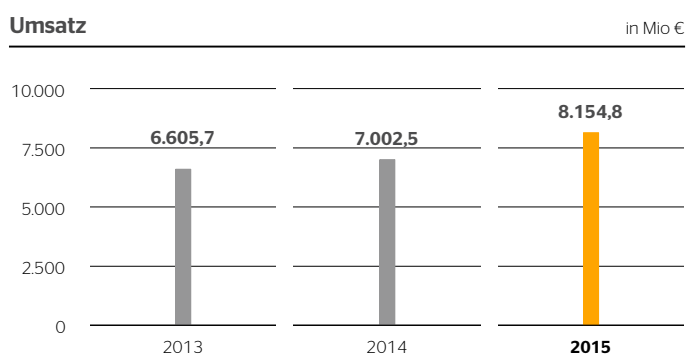
- > **Umsatzanstieg um 16,5 %**
- > **Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 8,3 %**
- > **Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 16,4 %**

Absatz

Das Absatzvolumen im Geschäftsbereich Body & Security lag im Geschäftsjahr 2015 deutlich über Vorjahresniveau. Steigerungen wurden besonders in der NAFTA-Region und Asien erzielt. Diese konnten durch neue Projekte in den Produktgruppen Sitzsteuergereäte, Lichtsteuerung und Body Controller erreicht werden. Ebenfalls zeigte das Geschäft mit Reifendruckkontrollsystemen sowie Zugangskontrollsystemen (PASE-System, Passive Start and Entry System) ein deutliches Wachstum gegenüber dem Vorjahr. Im Geschäftsbereich Infotainment & Connectivity stieg der Absatz spürbar gegenüber dem Vorjahr. Die Stückzahlen von Multimedia-systemen zogen aufgrund neuer Produkte auf dem US-Markt und in China erheblich an. Auch bei Radiosystemen konnte ein deutlicher Anstieg in Asien und Amerika die Produktausläufe in Europa mehr als kompensieren. Der Absatz des Geschäftsbereichs Commercial Vehicles & Aftermarket lag über dem Vorjahresniveau. Während das Ersatzteil- und Aftermarket-Geschäft seinen Vorjahreswert aufgrund gestiegener Nachfrage im Bereich Reifendruckkontrolle nur leicht erhöhte, konnte der Bereich Nutzfahrzeuge seinen Absatz aufgrund des Zusatzgeschäfts mit der Maut in Belgien erheblich steigern. Die Verkaufszahlen im Geschäftsbereich Instrumentation & Driver HMI lagen 2015 signifikant über dem Niveau des Vorjahres. Dies wurde vor allem durch Neuanläufe und eine gestiegene Nachfrage in Europa und der NAFTA-Region sowie weiteres Wachstum in China getrieben. Der Anstieg betraf neben der größten Produktgruppe Kombi-Instrumente auch Displays, Head-up-Displays und Touchpads.

Umsatzanstieg um 16,5 %; Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 8,3 %

2015 erhöhte sich der Umsatz der Division Interior im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 16,5 % auf 8.154,8 Mio € (Vj. 7.002,5 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 8,3 %.



Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 16,4 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division Interior stieg im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 115,9 Mio € bzw. 16,4 % auf 824,3 Mio € (Vj. 708,4 Mio €) und entspricht 10,2 % (Vj. 10,1 %) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 32,8 %

Die Division Interior verzeichnete 2015 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 198,6 Mio € bzw. 32,8 % auf 804,5 Mio € (Vj. 605,9 Mio €). Die Umsatzrendite erhöhte sich auf 9,9 % (Vj. 8,7 %).

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 19,2 % (Vj. 15,9 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 17,4 Mio € (Vj. 92,3 Mio €).

Sondereffekte 2015

In der Division Interior ergab sich aus der Veräußerung eines Geschäftsbereichs eine Kaufpreisanpassung, die zu einem Aufwand in Höhe von 0,3 Mio € führte.

Aus einer Wertminderung auf Sachanlagen resultierte ein Aufwand in Höhe von 0,3 Mio €.

Zudem führte die Auflösung nicht mehr benötigter Restrukturierungsrückstellungen zu einem Ertrag in Höhe von insgesamt 3,8 Mio €.

Für die Division Interior beträgt die Entlastung durch Sondereffekte im Jahr 2015 insgesamt 3,2 Mio €.

Sondereffekte 2014

In der Division Interior resultierte aus der Veräußerung von Teilaktivitäten des Geschäftsbereichs Infotainment & Connectivity am Standort Rambouillet, Frankreich, ein Verlust in Höhe von 7,3 Mio €. In diesem Zusammenhang entstanden zudem Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 4,2 Mio €.

Aus weiteren Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen resultierte in der Division Interior ein Aufwand in Höhe von 1,6 Mio €.

Aus der Auflösung nicht mehr benötigter Restrukturierungsrückstellungen entstand ein positiver Sondereffekt in Höhe von insgesamt 1,2 Mio €.

Mit Wirkung zum 30. September 2014 wurden Teilaktivitäten des Geschäftsbereichs Body & Security an ein neu gegründetes Gemeinschaftsunternehmen veräußert. Aus dieser Transaktion resultierte in der Division Interior ein positiver Sondereffekt in Höhe von insgesamt 1,7 Mio €.

Für die Division Interior ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2014 in Höhe von insgesamt 10,2 Mio €.

Interior in Mio €	2015	2014	Δ in %
Umsatz	8.154,8	7.002,5	16,5
EBITDA	1.082,2	946,3	14,4
in % vom Umsatz	13,3	13,5	
EBIT	804,5	605,9	32,8
in % vom Umsatz	9,9	8,7	
Forschungs- und Entwicklungskosten	697,3	570,9	22,1
in % vom Umsatz	8,6	8,2	
Abschreibungen ¹	277,7	340,4	-18,4
davon Wertminderungen ²	0,3	5,8	-94,8
Operative Aktiva (zum 31.12.)	4.405,3	3.768,3	16,9
Operative Aktiva (Durchschnitt)	4.192,0	3.814,5	9,9
Kapitalrendite (ROCE)	19,2	15,9	
Investitionen ³	336,0	286,1	17,4
in % vom Umsatz	4,1	4,1	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	40.462	36.055	12,2
Umsatz bereinigt ⁵	8.059,9	7.002,5	15,1
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	824,3	708,4	16,4
in % des bereinigten Umsatzes	10,2	10,1	

¹ Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

² Der Begriff Wertminderung (Impairment) beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

³ Investitionen in Sachanlagen und Software.

⁴ Ohne Auszubildende.

⁵ Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

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

Beschaffung

Das Jahr 2015 war geprägt von weiterhin stabilen Beschaffungsmärkten, in denen der Bedarf an elektronischen und elektromechanischen Komponenten lieferantenseitig vollumfänglich bedient werden konnte. Der Anteil von Displays am gesamten Beschaffungsvolumen und deren Größe sind weiter angestiegen.

Forschung und Entwicklung

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung stieg gegenüber dem Vorjahr um 126,4 Mio € bzw. 22,1 % auf 697,3 Mio € (Vj. 570,9 Mio €) und lag damit bei 8,6 % vom Umsatz (Vj. 8,2 %).

Abschreibungen

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2014 um 62,7 Mio € auf 277,7 Mio € (Vj. 340,4 Mio €) und betragen 3,4 % vom Umsatz (Vj. 4,9 %). Darin enthalten ist im Jahr 2015 eine Wertminderung in Höhe von 0,3 Mio € (Vj. 5,8 Mio €).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva der Division Interior erhöhten sich zum 31. Dezember 2015 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 637,0 Mio € auf 4.405,3 Mio € (Vj. 3.768,3 Mio €).

Das Working Capital stieg um 108,7 Mio € auf 674,7 Mio € (Vj. 566,0 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsaufbau von 70,4 Mio € auf 643,0 Mio € (Vj. 572,6 Mio €). Die operativen Forderungen erhöhten sich zum Stichtag um 251,4 Mio € auf

1.367,2 Mio € (Vj. 1.115,8 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten stiegen um 213,1 Mio € auf 1.335,5 Mio € (Vj. 1.122,4 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 4.220,9 Mio € (Vj. 3.607,3 Mio €) auf und lagen damit um 613,6 Mio € über dem Vorjahreswert. Der Goodwill erhöhte sich um 215,0 Mio € auf 2.402,3 Mio € (Vj. 2.187,3 Mio €). Die Erhöhung resultierte neben Währungskurseffekten in Höhe von 31,7 Mio € aus dem Erwerb von Elektrobit Automotive in Höhe von 183,3 Mio €. Das Sachanlagevermögen liegt mit 1.229,3 Mio € um 103,2 Mio € über dem Vorjahresniveau von 1.126,1 Mio €. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte erhöhten sich um 267,0 Mio € auf 455,3 Mio € (Vj. 188,3 Mio €). Maßgeblich für diese Erhöhung ist der Erwerb von Elektrobit Automotive mit einem Anteil von 242,0 Mio €. Die planmäßigen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 17,4 Mio € (Vj. 92,3 Mio €) reduzierten den Wert der immateriellen Vermögenswerte.

Insgesamt führte der Erwerb von Elektrobit Automotive im Rahmen eines Share Deal zu einem Anstieg der operativen Aktiva der Division Interior in Höhe von 447,1 Mio €. Weitere Konsolidierungskreisveränderungen oder Asset Deals hatten keine Zu- oder Abgänge operativer Aktiva zur Folge.

Währungskurseffekte wirkten sich im Geschäftsjahr mit 60,6 Mio € (Vj. 88,3 Mio €) erhöhend auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division Interior aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva der Division Interior stiegen gegenüber dem Geschäftsjahr 2014 um 377,5 Mio € auf 4.192,0 Mio € (Vj. 3.814,5 Mio €).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang der Division Interior erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 49,9 Mio € auf 336,0 Mio € (Vj. 286,1 Mio €). Die Investitionsquote beträgt wie im Vorjahr 4,1 %.

Neben dem Ausbau der Produktionskapazitäten in den deutschen Standorten wurde ebenfalls in Standorte in China, Tschechien, Mexiko, Rumänien und den USA investiert. Der Schwerpunkt der Investitionen lag auf der Erweiterung von Fertigungskapazitäten für die Geschäftsbereiche Body & Security sowie Instrumentation & Driver HMI.

Mitarbeiter

Die Mitarbeiterzahl der Division Interior erhöhte sich um 4.407 auf 40.462 Personen (Vj. 36.055). Der Personalaufbau ist auf den kontinuierlichen Ausbau im Bereich Forschung und Entwicklung sowie auf die Anpassung an gestiegene Volumina zurückzuführen, wobei insbesondere in Niedriglohnländern Kapazitäten erhöht wurden. Der Aufbau betrifft die Geschäftsbereiche Body & Security, Infotainment & Connectivity, Commercial Vehicles & Aftermarket und Instrumentation & Driver HMI. Zudem führten der weltweite Ausbau des Geschäftsbereichs Intelligent Transportation Systems sowie die Akquisition von Elektrobit Automotive zu einem Anstieg der Beschäftigtenzahlen.

Rubber Group

Rubber Group in Mio €	2015	2014	Δ in %
Umsatz	15.704,6	13.637,6	15,2
EBITDA	3.181,5	2.832,6	12,3
in % vom Umsatz	20,3	20,8	
EBIT	2.255,8	2.262,7	-0,3
in % vom Umsatz	14,4	16,6	
Forschungs- und Entwicklungskosten	352,4	302,2	16,6
in % vom Umsatz	2,2	2,2	
Abschreibungen ¹	925,7	569,9	62,4
davon Wertminderungen ²	92,9	–	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	8.085,0	6.288,8	28,6
Operative Aktiva (Durchschnitt)	8.556,6	6.339,2	35,0
Kapitalrendite (ROCE)	26,4	35,7	
Investitionen ³	903,4	914,9	-1,3
in % vom Umsatz	5,8	6,7	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	91.603	80.113	14,3
EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) und Sondereffekten	2.485,2	2.297,7	8,2
in % vom Umsatz	15,8	16,8	
Umsatz bereinigt ⁵	14.457,1	13.627,7	6,1
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	2.544,0	2.293,8	10,9
in % des bereinigten Umsatzes	17,6	16,8	

1 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

2 Der Begriff Wertminderung (Impairment) beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

3 Investitionen in Sachanlagen und Software.

4 Ohne Auszubildende.

5 Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

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

Die Rubber Group umfasst zwei Divisionen:

- › Die Division **Reifen** (26 % des Konzernumsatzes) steht für kurze Bremswege und hohen Grip, um maximale Sicherheit zu gewährleisten und gleichzeitig durch minimierten Rollwiderstand den Kraftstoffverbrauch zu senken.
- › Die Division **ContiTech** (14 % des Konzernumsatzes) entwickelt, fertigt und vermarktet Produkte für den Maschinen- und Anlagenbau, den Bergbau, die Automobilindustrie sowie weitere wichtige Industrien.

Die insgesamt 14 Geschäftsbereiche erzielten im Berichtsjahr 40 % des Konzernumsatzes.

Die Rubber Group profitierte 2015 weiterhin vom Preisverfall an den Rohstoffmärkten. Insbesondere die Preise für Vorprodukte von Gummimischungen gaben erneut nach. Zurückzuführen war diese Entwicklung u. a. auf die Wachstumsabschwächung in China. Dadurch ergaben sich eine insgesamt gute Materialverfügbarkeit und ein niedriges Preisniveau für wichtige Referenzmaterialien, wie z. B. Rohöl. Negativ wirkten sich allerdings Währungskursentwicklungen aus. So fiel die Preisreduktion der Rohstoffe im Euroraum aufgrund des schwachen Euro geringer aus. In einigen Ländern wurden währungskursbedingte Preisanstiege gegenüber dem Vorjahr verzeichnet.

Entwicklung der Division Reifen

- > Umsatzanstieg um 6,4 %
- > Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 1,0 %
- > Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 13,6 %

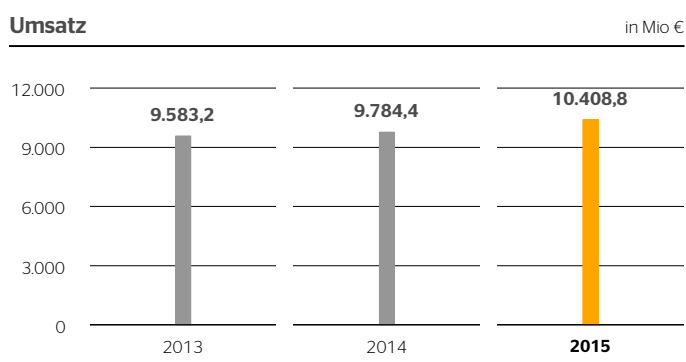
Absatz

Die Verkaufszahlen im Pkw-Erstausstattungsgeschäft lagen rund 6 % über Vorjahresniveau. Während wir in den Regionen EMEA (Europa, Mittlerer Osten und Afrika) und APAC (Asien und Pazifik-Region) zulegen konnten, zeigte die Region The Americas (Nord-, Mittel- und Südamerika) eine rückläufige Entwicklung. Im Pkw-Reifenersatzgeschäft blieb der Absatz im Geschäftsbereich EMEA auf Vorjahresniveau, während in den übrigen Geschäftsbereichen des Pkw-Reifenersatzgeschäfts der Absatz weiter ausgebaut werden konnte. Im Nutzfahrzeugreifengeschäft stiegen die Absatzzahlen um rund 5 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Umsatzanstieg um 6,4 %;

Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 1,0 %

2015 erhöhte sich der Umsatz der Division Reifen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 6,4 % auf 10.408,8 Mio € (Vj. 9.784,4 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 1,0 %.



Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 13,6 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division Reifen stieg im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 252,4 Mio € bzw. 13,6 % auf 2.109,0 Mio € (Vj. 1.856,6 Mio €) und entspricht 20,4 % (Vj. 19,0 %) des bereinigten Umsatzes.

Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 14,0 %

Die Division Reifen verzeichnete 2015 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 255,8 Mio € bzw. 14,0 % auf 2.085,2 Mio € (Vj. 1.829,4 Mio €). Die Umsatzrendite erhöhte sich auf 20,0 % (Vj. 18,7 %).

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 39,2 % (Vj. 37,1 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 7,8 Mio € (Vj. 5,5 Mio €).

Sondereffekte 2015

Aus Wertminderungen auf Sachanlagen resultierte ein Aufwand in Höhe von insgesamt 6,8 Mio €. Betroffen sind die Standorte Modipuram und Partapur, Indien, mit 5,2 Mio € sowie Puchov, Slowakei, mit 1,6 Mio €.

Aus der Veräußerung der Anteile an der General Tyre East Africa Ltd., Arusha, Tansania, ergab sich in der Division Reifen ein Ertrag in Höhe von 0,9 Mio €.

Aus Erwerben von Gesellschaften ergaben sich nachträgliche Kaufpreisanpassungen, die insgesamt zu einem Ertrag in Höhe von 1,7 Mio € führten.

Für die Division Reifen beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2015 insgesamt 4,2 Mio €.

Sondereffekte 2014

Im Zusammenhang mit der Einstellung der Pkw-Reifenproduktion im Werk Clairoux, Frankreich, hatte eine größere Anzahl von Mitarbeitern der Continental France SNC, Sarreguemines, Frankreich, bei den Arbeitsgerichten in Compiègne und Soissons, Frankreich, Klagen gegen diese Konzerngesellschaft und teilweise auch gegen die Continental AG eingereicht. Am 30. August 2013 hatte das Arbeitsgericht in Compiègne die Continental France SNC und die Continental AG zu Schadenersatz wegen angeblich rechtswidriger Entlassung der Mitarbeiter verurteilt. Die Berufung der Continental gegen diese Entscheidung wurde am 30. September 2014 vom Berufungsgericht Amiens, Frankreich, abgewiesen. Continental hat erneut Rechtsmittel (Kassation) eingelegt. Gleichwohl ist nicht auszuschließen, dass die Verpflichtung zum Schadenersatz auch nach rechtskräftigem Abschluss des Verfahrens ganz oder teilweise aufrechterhalten wird. Aus diesem Anlass wurde in der Division Reifen eine weitere Rückstellung in Höhe von 26,1 Mio € gebildet.

Zudem entstanden positive Sondereffekte in Höhe von insgesamt 0,5 Mio €.

Für die Division Reifen ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2014 in Höhe von insgesamt 25,6 Mio €.

Beschaffung

Nach einem leichten Anstieg der Rohstoffpreise im zweiten Quartal 2015 war das zweite Halbjahr für die Division Reifen von erneut fallenden Preisen geprägt. Die Rohstoffmärkte standen dabei ganz im Zeichen der Wachstumsabschwächung in China. Insbesondere die Preise für Kautschuke und Ruß, letzterer getrieben durch einen niedrigen Preis für Rohöl, zeigten eine erneut schwache Entwicklung. Im Durchschnitt blieb das Gesamtjahr 2015 damit unter dem Preisniveau des Vorjahres. In einigen Ländern aber, wie etwa in Brasilien und Südafrika, zeigte sich währungskursbedingt ein deutlich geringerer positiver Effekt bzw. sogar ein Anstieg der Rohstoffpreise. Auch in Europa hatte der Währungskurs einen negativen Einfluss auf Güter, die in US-Dollar beschafft werden.

Reifen in Mio €	2015	2014	Δ in %
Umsatz	10.408,8	9.784,4	6,4
EBITDA	2.604,3	2.280,8	14,2
in % vom Umsatz	25,0	23,3	
EBIT	2.085,2	1.829,4	14,0
in % vom Umsatz	20,0	18,7	
Forschungs- und Entwicklungskosten	244,9	216,9	12,9
in % vom Umsatz	2,4	2,2	
Abschreibungen ¹	519,1	451,4	15,0
davon Wertminderungen ²	6,8	–	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	5.076,0	4.882,7	4,0
Operative Aktiva (Durchschnitt)	5.322,2	4.932,0	7,9
Kapitalrendite (ROCE)	39,2	37,1	
Investitionen ³	658,2	724,3	-9,1
in % vom Umsatz	6,3	7,4	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	48.955	47.338	3,4
Umsatz bereinigt ⁵	10.335,1	9.774,5	5,7
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	2.109,0	1.856,6	13,6
in % des bereinigten Umsatzes	20,4	19,0	

¹ Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

² Der Begriff Wertminderung (Impairment) beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

³ Investitionen in Sachanlagen und Software.

⁴ Ohne Auszubildende.

⁵ Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

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

Forschung und Entwicklung

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung stieg gegenüber dem Vorjahr um 28,0 Mio € bzw. 12,9 % auf 244,9 Mio € (Vj. 216,9 Mio €) und lag damit bei 2,4 % vom Umsatz (Vj. 2,2 %).

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2014 um 67,7 Mio € auf 519,1 Mio € (Vj. 451,4 Mio €) und entsprechen 5,0 % vom Umsatz (Vj. 4,6 %). Darin enthalten sind im Jahr 2015 Wertminderungen in Höhe von insgesamt 6,8 Mio € (im Vorjahr gab es keine Wertminderungen bzw. Wertaufholungen).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva der Division Reifen erhöhten sich zum 31. Dezember 2015 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 193,3 Mio € auf 5.076,0 Mio € (Vj. 4.882,7 Mio €).

Das Working Capital stieg um 148,9 Mio € auf 2.213,8 Mio € (Vj. 2.064,9 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsaufbau von 20,4 Mio € auf 1.352,8 Mio € (Vj. 1.332,4 Mio €). Der Gesamtbestand der operativen Forderungen erhöhte sich zum Stichtag um 147,2 Mio € auf 1.958,2 Mio € (Vj. 1.811,0 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten erhöhten sich um 18,7 Mio € auf 1.097,2 Mio € (Vj. 1.078,5 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 3.795,2 Mio € (Vj. 3.586,4 Mio €) auf und lagen damit um 208,8 Mio € über dem Vorjahreswert. Dieser Anstieg resultierte im

Wesentlichen aus der Zunahme des Sachanlagevermögens um 168,8 Mio € auf 3.436,1 Mio € (Vj. 3.267,3 Mio €). Der Goodwill erhöhte sich um 24,1 Mio € auf 176,1 Mio € (Vj. 152,0 Mio €). Neben geringfügigen Währungskurseffekten ist diese Entwicklung mit 15,5 Mio € auf den Erwerb der A-Z Formen- und Maschinenbau GmbH, Runding-Langwitz, Deutschland, und der AZ-CZECH s.r.o., Meclov, Tschechien, sowie mit 7,6 Mio € auf den Erwerb der Hill Tire Company, Inc., Forest Park, USA, zurückzuführen.

Insgesamt führte die Akquisition der Hill Tire Company, Inc., Forest Park, USA, im Rahmen eines Share Deal zu einem Anstieg der operativen Aktiva der Division Reifen in Höhe von 11,3 Mio €. Der Erwerb der A-Z Formen- und Maschinenbau GmbH, Runding-Langwitz, Deutschland, sowie der AZ-CZECH s.r.o., Meclov, Tschechien, führte zu einem Anstieg der operativen Aktiva in Höhe von 7,5 Mio €. Weitere Konsolidierungskreisveränderungen oder Asset Deals hatten keine nennenswerten Zu- oder Abgänge operativer Aktiva zur Folge.

Währungskurseffekte wirkten sich im Berichtsjahr mit 23,0 Mio € (Vj. 99,2 Mio €) erhöhend auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division Reifen aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva der Division Reifen stiegen gegenüber dem Geschäftsjahr 2014 um 390,2 Mio € auf 5.322,2 Mio € (Vj. 4.932,0 Mio €).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang der Division Reifen verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 66,1 Mio € auf 658,2 Mio € (Vj. 724,3 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 6,3 % (Vj. 7,4 %).

In der Division Reifen wurden die Fertigungskapazitäten in Europa, Nord- und Südamerika sowie in Asien ausgebaut. Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf die Werkerweiterungen in Sumter, USA; Hefei, China; Otrokovice, Tschechien; und Puchov, Slowakei. Im Reifenwerk Korbach, Deutschland, wurde in den Aufbau des neuen High Technology Performance Center investiert. Weiterhin wurden Maßnahmen zur Qualitätssicherung und Kostensenkung durchgeführt.

Mitarbeiter

Die Mitarbeiterzahl der Division Reifen erhöhte sich um 1.617 auf 48.955 Personen (Vj. 47.338). In den Produktionsgesellschaften führte der kontinuierliche Ausbau der Werke in Kaluga, Russland, sowie Sumter, USA, und Hefei, China, zu einem Anstieg der Beschäftigtenzahl. Des Weiteren ist die Erhöhung der Mitarbeiteranzahl auf Expansionsprojekte im Bereich der Formenzulieferung sowie in den Vertriebs- und Handelsgesellschaften, insbesondere durch den Erwerb der A-Z Formen- und Maschinenbau GmbH, Runding-Langwitz, Deutschland, sowie der AZ-CZECH s.r.o., Meclov, Tschechien, und der Hill Tire Company, Inc., Forest Park, USA, zurückzuführen.

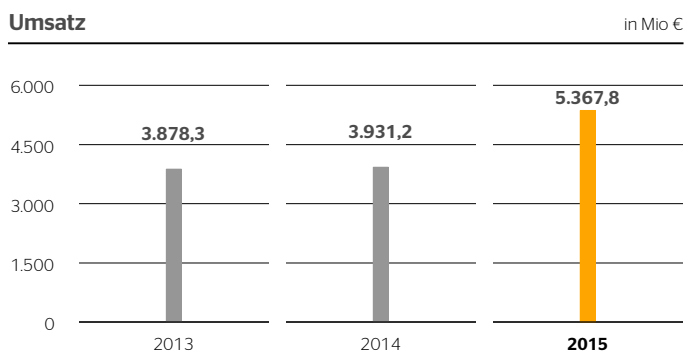
Entwicklung der Division ContiTech

- > **Umsatzanstieg um 36,5 %**
- > **Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 3,9 %**
- > **Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 0,5 %**

Umsatzanstieg um 36,5 %; Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 3,9 %

2015 erhöhte sich der Umsatz der Division ContiTech im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 36,5 % auf 5.367,8 Mio € (Vj. 3.931,2 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 3,9 %.

Sowohl in der Automobilerstausrüstung als auch im Ersatzgeschäft konnte der Umsatz im Berichtsjahr gesteigert werden. Im Industriebereich wurde das Vorjahresniveau nicht erreicht.



Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 0,5 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division ContiTech verringerte sich im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 2,2 Mio € bzw. 0,5 % auf 435,0 Mio € (Vj. 437,2 Mio €) und entspricht 10,4 % (Vj. 11,1 %) des bereinigten Umsatzes.

Rückgang des EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) und Sondereffekten um 11,3 %

Um eine bessere Vergleichbarkeit der operativen Geschäftsentwicklung der Division ContiTech einschließlich Veyance Technologies zu erhalten, wird 2015 die Kennzahl EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) und Sondereffekten berichtet.

Im Jahr 2015 verringerte sich das EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) und Sondereffekten in der Division ContiTech im Vergleich zum Vorjahr um 49,2 Mio € bzw. 11,3 % auf 388,0 Mio € (Vj. 437,2 Mio €). Die darauf berechnete Umsatzrendite verringerte sich auf 7,2 % (Vj. 11,1 %).

Das operative Ergebnis (EBIT) wie auch das EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) und Sondereffekten sind dabei 2015 von Integrationskosten und Einmalaufwendungen für Veyance Technologies in Höhe von insgesamt 71,6 Mio € beeinflusst.

Operativer Ergebnisrückgang (EBIT) um 60,6 %

Die Division ContiTech verzeichnete 2015 einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 262,7 Mio € bzw. 60,6 % auf 170,6 Mio € (Vj. 433,3 Mio €). Die Umsatzrendite verringerte sich auf 3,2 % (Vj. 11,0 %).

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 5,3 % (Vj. 30,8 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 103,7 Mio € (Vj. 6,2 Mio €).

Sondereffekte 2015

In der Division ContiTech wird aufgrund nicht erhaltener Folgeaufträge ein stufenweiser Abbau des Standorts Salzgitter, Deutschland, erfolgen. In diesem Zusammenhang entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von insgesamt 15,7 Mio €, wovon 0,3 Mio € auf Wertminderungen auf Sachanlagen entfielen.

Aus der Schließung des Standorts Bowmanville, Kanada, resultierten Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 19,9 Mio €, wovon 7,4 Mio € auf Wertminderungen auf Sachanlagen entfielen.

In der Division ContiTech entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von insgesamt 8,2 Mio € für den Standort Tianjin, China. Darin sind Wertminderungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 6,5 Mio € enthalten.

Aufgrund der aktuellen Marktsituation im Minengeschäft und Ölfördergeschäft ergaben sich darüber hinaus für den Geschäftsbereich Conveyor Belt Group Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen in Höhe von insgesamt 71,9 Mio €. Davon sind die Standorte Aneng, China, mit 44,8 Mio €, Bayswater, Australien, mit 25,3 Mio €, Thetford, Vereinigtes Königreich, mit 1,3 Mio € sowie Perth, Australien, mit 0,5 Mio € betroffen.

Aus Veräußerungen und Erwerben von Gesellschaften und Geschäftsbereichen ergaben sich Kaufpreisanpassungen, die insgesamt zu einem Ertrag in Höhe von 0,4 Mio € führten.

Aus negativen Unterschiedsbeträgen aus Kaufpreisallokation resultierte ein Ertrag in Höhe von 1,6 Mio €.

Für die Division ContiTech beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2015 insgesamt 113,7 Mio €.

Sondereffekte 2014

In der Division ContiTech resultierte insgesamt ein Ertrag aus negativen Unterschiedsbeträgen aus Kaufpreisallokationen in Höhe von 2,3 Mio €. Hiervon entfielen 0,7 Mio € auf den Geschäftsbereich Fluid Technology und 0,6 Mio € auf den Geschäftsbereich Benecke-Kaliko Group. Zudem ergab sich 1,0 Mio € aus der finalen Kaufpreisallokation einer Transaktion aus dem Jahr 2013 im Geschäftsbereich Conveyor Belt Group.

ContiTech in Mio €	2015	2014	Δ in %
Umsatz	5.367,8	3.931,2	36,5
EBITDA	577,2	551,8	4,6
in % vom Umsatz	10,8	14,0	
EBIT	170,6	433,3	-60,6
in % vom Umsatz	3,2	11,0	
Forschungs- und Entwicklungskosten	107,5	85,3	26,0
in % vom Umsatz	2,0	2,2	
Abschreibungen ¹	406,6	118,5	243,1
davon Wertminderungen ²	86,1	–	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	3.009,0	1.406,1	114,0
Operative Aktiva (Durchschnitt)	3.234,4	1.407,2	129,8
Kapitalrendite (ROCE)	5,3	30,8	
Investitionen ³	245,2	190,6	28,6
in % vom Umsatz	4,6	4,8	
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	42.648	32.775	30,1
EBIT vor Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) und Sondereffekten	388,0	437,2	-11,3
in % vom Umsatz	7,2	11,1	
Umsatz bereinigt ⁵	4.194,0	3.931,2	6,7
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	435,0	437,2	-0,5
in % des bereinigten Umsatzes	10,4	11,1	

1 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

2 Der Begriff Wertminderung (Impairment) beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

3 Investitionen in Sachanlagen und Software.

4 Ohne Auszubildende.

5 Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

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

Beschaffung

Im Zuge der weiterhin schwachen Nachfrage auf den Rohstoffmärkten konnte die Division ContiTech erneut von fallenden Preisen profitieren. Insbesondere die Preise für Kautschuke und Ruß notierten unter dem Vorjahr. Letzterer verbilligte sich als Folge des nachhaltig niedrigen Preisniveaus für Rohöl. Durch die Abschwächung des Euro gegenüber dem US-Dollar fiel die Preisreduktion im Euroraum allerdings niedriger aus. In einigen Ländern, wie etwa Brasilien, sorgte die Währungskursentwicklung sogar für ein höheres Materialpreisniveau als im Vorjahr.

Forschung und Entwicklung

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung stieg gegenüber dem Vorjahr um 22,2 Mio € bzw. 26,0 % auf 107,5 Mio € (Vj. 85,3 Mio €) und lag damit bei 2,0 % vom Umsatz (Vj. 2,2 %).

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2014 um 288,1 Mio € auf 406,6 Mio € (Vj. 118,5 Mio €) und betragen 7,6 % vom Umsatz (Vj. 3,0 %). Darin enthalten sind im Jahr 2015 Wertminderungen in Höhe von insgesamt 86,1 Mio € (im Vorjahr gab es keine Wertminderungen bzw. Wertaufholungen).

Operative Aktiva

Die operativen Aktiva der Division ContiTech erhöhten sich zum 31. Dezember 2015 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 1.602,9 Mio € auf 3.009,0 Mio € (Vj. 1.406,1 Mio €). Diese Erhöhung resultierte im Wesentlichen aus dem Erwerb von Veyance Technologies.

Das Working Capital erhöhte sich um 326,1 Mio € auf 934,1 Mio € (Vj. 608,0 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsaufbau von 231,0 Mio € auf 646,8 Mio € (Vj. 415,8 Mio €). Die operativen Forderungen erhöhten sich zum Stichtag um 257,6 Mio € auf 895,0 Mio € (Vj. 637,4 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten stiegen um 162,5 Mio € auf 607,7 Mio € (Vj. 445,2 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 2.382,9 Mio € (Vj. 973,9 Mio €) auf und lagen damit um 1.409,0 Mio € über dem Vorjahreswert. Dieser Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Zunahme der immateriellen Vermögenswerte um 571,1 Mio € auf 611,4 Mio € (Vj. 40,3 Mio €) sowie der Zunahme des Sachanlagevermögens um 516,9 Mio € auf 1.331,7 Mio € (Vj. 814,8 Mio €). Auch der Goodwill erhöhte sich maßgeblich durch den Erwerb von Veyance Technologies in Höhe von 305,4 Mio € sowie durch Währungskurseffekte in Höhe von 13,0 Mio € um 318,4 Mio € auf 415,0 Mio € (Vj. 96,6 Mio €).

Insgesamt führte der Erwerb von Veyance Technologies im Rahmen eines Share Deal zu einem Anstieg der operativen Aktiva der Division ContiTech in Höhe von 1.848,1 Mio €. Weitere Konsolidierungskreisveränderungen oder Asset Deals hatten keine nennenswerten Zu- oder Abgänge operativer Aktiva zur Folge.

Währungskurseffekte wirkten sich im Geschäftsjahr mit 46,2 Mio € (Vj. 29,7 Mio €) erhöhend auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division ContiTech aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva der Division ContiTech stiegen gegenüber dem Geschäftsjahr 2014 um 1.827,2 Mio € auf 3.234,4 Mio € (Vj. 1.407,2 Mio €).

Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang der Division ContiTech erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 54,6 Mio € auf 245,2 Mio € (Vj. 190,6 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 4,6 % (Vj. 4,8 %).

In der Division ContiTech wurden die Produktionsanlagen an deutschen Standorten sowie in China, Ungarn, USA und Mexiko aus- und aufgebaut. Es wurden insbesondere die Fertigungskapazitäten für die Geschäftsbereiche Fluid Technology und Benecke-Kaliko Group erweitert. Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf die Werkneubauten für die Geschäftsbereiche Benecke-Kaliko Group und Elastomer Coatings in Changzhou und Changshu, China. Darüber hinaus wurde in Jorf Lasfar, Marokko, in den Aufbau einer Produktionsstätte für den Geschäftsbereich Conveyor Belt Group investiert. In allen Geschäftsbereichen wurden Investitionen zur Rationalisierung bestehender Produktionsabläufe durchgeführt.

Mitarbeiter

Die Mitarbeiterzahl der Division ContiTech erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 9.873 Personen auf 42.648 (Vj. 32.775). Die Erhöhung der Mitarbeiterzahl ist insbesondere auf den Erwerb von Veyance Technologies zurückzuführen. Darüber hinaus erhöhte sich die Mitarbeiterzahl aufgrund von Volumenanstiegen in den Geschäftsbereichen Fluid Technology sowie Benecke-Kaliko Group. Im Geschäftsbereich Conveyor Belt Group verringerte sich die Anzahl der Mitarbeiter im Zuge von Restrukturierungs- und Konsolidierungsprogrammen, vor allem an den Standorten Tianjin, China, und Santiago de Chile, Chile.

Die Continental AG > Kurzfassung nach HGB

Ergänzend zur Konzernberichterstattung erläutern wir im Folgenden 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. 3 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 des Vorschlags des Vorstands zur Ergebnisverwendung.

Die Continental AG übt eine reine Leitungs- und Holdingfunktion für den Continental-Konzern aus. Um dem Holdingcharakter der Continental AG gerecht zu werden, wird in der Gewinn- und Verlustrechnung das Beteiligungsergebnis vorangestellt.

Die Bilanzsumme verminderte sich gegenüber dem Vorjahr um 774,4 Mio € auf 18.253,9 Mio € (Vj. 19.028,3 Mio €). Die Veränderung auf der Aktivseite ist im Wesentlichen auf die Verminderung der Wertpapiere des Umlaufvermögens um 259,7 Mio € sowie die Verminderung der flüssigen Mittel in Höhe von 919,5 Mio € zurückzuführen. Gegenläufig hierzu verhält sich der Anstieg der Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von 451,5 Mio € auf 7.081,7 Mio € (Vj. 6.630,2 Mio €).

Vermögens- und Finanzlage der Continental AG	31.12.2015	31.12.2014
Aktiva in Mio €		
Immaterielle Vermögensgegenstände	39,1	29,0
Sachanlagen	2,2	2,1
Finanzanlagen	10.997,2	11.073,7
Anlagevermögen	11.038,5	11.104,8
Vorräte	0,0	0,0
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	7.132,2	6.668,1
Wertpapiere des Umlaufvermögens	–	259,7
Flüssige Mittel	59,7	979,2
Umlaufvermögen	7.191,9	7.907,0
Rechnungsabgrenzungsposten	23,5	16,5
Bilanzsumme	18.253,9	19.028,3
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	99,2	413,4
Jahresüberschuss	915,0	335,8
Eigenkapital	5.760,0	5.495,0
Rückstellungen	763,7	750,2
Verbindlichkeiten	11.730,2	12.783,1
Rechnungsabgrenzungsposten	–	0,0
Bilanzsumme	18.253,9	19.028,3
Gearing Ratio in %	81,9	95,1
Eigenkapitalquote in %	31,6	28,9

Das Finanzanlagevermögen verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 76,5 Mio € auf 10.997,2 Mio € (Vj. 11.073,7 Mio €) und bildet nunmehr einen Anteil von 60,3 % an der Bilanzsumme nach 58,2 % im Vorjahr. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus der im Berichtsjahr möglich gewordenen teilweisen Verrechnung des Deckungsvermögens aus dem Treuhandvermögen des Continental Pension Trust e. V. mit den entsprechenden Pensionsverpflichtungen.

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten erhöhten sich um 7,0 Mio € auf 23,5 Mio € (Vj. 16,5 Mio €). Der Zugang resultierte im Wesentlichen aus dem Anstieg der sonstigen Kostenabgrenzungen.

Auf der Passivseite erhöhten sich die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen im Vergleich zum Vorjahr um 330,7 Mio € auf 9.157,3 Mio € (Vj. 8.826,6 Mio €), entsprechend 3,7 %. Gegenläufig hierzu verringerten sich die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten um 1.385,2 Mio € auf 959,0 Mio € (Vj. 2.344,2 Mio €). Der Rückgang ist insbesondere auf die vorzeitigen Teilrückzahlungen des im April 2016 fälligen Festdarlehens des syndizierten Kredits in Höhe von 1.150,0 Mio € zurückzuführen. Das Festdarlehen beträgt damit zum Bilanzstichtag 350,0 Mio € (Vj. 1.500,0 Mio €). Weiterhin resultierte der Rückgang aus der geringeren Inanspruchnahme von Forderungsverkaufsprogrammen. Am Jahresende 2015 verringerten sich die Forderungsverkäufe um 210,0 Mio € auf 130,0 Mio € (Vj. 340,0 Mio €).

Die Rückstellungen erhöhten sich um 13,5 Mio € auf 763,7 Mio € (Vj. 750,2 Mio €), bedingt durch den Anstieg der Steuerrückstellungen um 65,0 Mio € sowie der sonstigen Rückstellungen um 7,6 Mio €. Gegenläufig hierzu verringerten sich die Rückstellungen für Pensionen um 59,1 Mio € auf 180,8 Mio € (Vj. 239,9 Mio €). Der Rückgang resultierte aus der im Berichtsjahr möglich gewordenen teilweisen Verrechnung des Deckungsvermögens aus dem Treuhandvermögen des Continental Pension Trust e. V. mit den entsprechenden Pensionsverpflichtungen.

Das Eigenkapital hat sich um 265,0 Mio € auf 5.760,0 Mio € (Vj. 5.495,0 Mio €) erhöht. Die Minderung aufgrund der Dividendenzahlung für 2014 in Höhe von 650,0 Mio € wurde durch den im Geschäftsjahr 2015 erwirtschafteten Jahresüberschuss in Höhe

von 915,0 Mio € ausgeglichen. Die Eigenkapitalquote hat sich dadurch und durch die gesunkene Bilanzsumme von 28,9 % auf 31,6 % erhöht.

Das Beteiligungsergebnis erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 611,5 Mio € auf 1.336,2 Mio € (Vj. 724,7 Mio €). Wie im Vorjahr setzt sich das Beteiligungsergebnis überwiegend aus den Ergebnisabführungen der Tochterunternehmen zusammen. Die Erträge aus Gewinnabführung resultierten im Wesentlichen aus der Continental Caoutchouc-Export-GmbH, Hannover, in Höhe von 489,4 Mio €, der Continental Automotive GmbH, Hannover, in Höhe von 295,3 Mio €, der Formpolster GmbH, Hannover, in Höhe von 263,5 Mio € sowie der UMG Beteiligungsgesellschaft mbH, Hannover, in Höhe von 62,3 Mio €. Darüber hinaus wurde ein Beteiligungsertrag von der Continental Teves AG & Co. OHG, Frankfurt a. M., in Höhe von 170,0 Mio € vereinnahmt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge und die sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten wie im Vorjahr insbesondere Aufwendungen und Erträge aus Konzernumlagen sowie Kostengutschriften und -belastungen von bzw. für andere Konzernunternehmen.

Das negative Zinsergebnis des Geschäftsjahres 2015 verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 17,3 Mio € auf 100,2 Mio € (Vj. 117,5 Mio €). Die Zinsaufwendungen reduzierten sich dabei um 10,7 Mio € auf 149,4 Mio € (Vj. 160,1 Mio €), im Wesentlichen bedingt durch den Rückgang der Zinsaufwendungen gegenüber verbundenen Unternehmen. Eine weitere Entlastung des Zinsergebnisses ist auf die Ende April 2014 erfolgte Refinanzierung des syndizierten Kredits zurückzuführen, die zu einem im Vergleich zum Vorjahr durchschnittlich niedrigeren Margenniveau geführt hat. Darüber hinaus ist der Rückgang der Zinsaufwendungen auf die im vierten Quartal 2015 erfolgten vorzeitigen Teilrückzahlungen des Festdarlehens aus dem syndizierten Kredit in Höhe von insgesamt 1.150,0 Mio € zurückzuführen.

Die Zinserträge erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 6,6 Mio € auf 49,2 Mio € (Vj. 42,6 Mio €), im Wesentlichen bedingt durch den Anstieg der Zinsen und ähnlichen Erträge aus verbundenen Unternehmen.

Geschäftsverlauf der Continental AG in Mio €	2015	2014
Beteiligungsergebnis	1.336,2	724,7
Allgemeine Verwaltungskosten	-151,3	-122,4
Sonstige betriebliche Erträge	182,3	151,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-225,3	-241,7
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	14,1	12,9
Zinsergebnis	-100,2	-117,5
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	1.055,8	407,7
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-140,8	-71,9
Jahresüberschuss	915,0	335,8
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	99,2	413,4
Bilanzgewinn	1.014,2	749,2

Der Steueraufwand in Höhe von 140,8 Mio € (Vj. 71,9 Mio €) resultierte aus laufendem Aufwand in Deutschland und nicht anrechenbarer ausländischer Quellensteuer.

Nach Berücksichtigung dieser Steueraufwendungen weist die Continental AG einen Jahresüberschuss in Höhe von 915,0 Mio € (Vj. 335,8 Mio €) aus. Die Eigenkapitalrendite nach Steuern beträgt 15,9 % (Vj. 6,1 %).

Unter Berücksichtigung des Gewinnvortrags aus dem Vorjahr in Höhe von 99,2 Mio € ergibt sich ein Bilanzgewinn in Höhe von 1.014,2 Mio €. Aufsichtsrat und Vorstand schlagen der Hauptversammlung vor, die Auszahlung einer Dividende von 3,75 € je Stückaktie zu beschließen. Die Ausschüttungssumme beträgt somit bei 200.005.983 dividendenberechtigten Aktien 750.022.436,25 €. Der verbleibende Betrag soll auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Für das Geschäftsjahr 2016 erwarten wir steigende Erträge aus Ergebnisabführungen und Beteiligungserträgen der Tochtergesellschaften.

Sonstige Angaben › **Abhängigkeitsbericht**

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

Die Continental AG war im Geschäftsjahr 2015 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 Schlussklärung enthält:

„Wir erklären, dass die Gesellschaft bei den im Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften und Maßnahmen vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015 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 2015 als Ausgleich ein Rechtsanspruch auf einen adäquaten Vorteil eingeräumt. Dadurch, dass Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, ist die Gesellschaft nicht benachteiligt worden.“

Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen

Berichterstattung nach § 289 Abs. 4 HGB bzw. § 315 Abs. 4 HGB

1. **Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals**
Das gezeichnete Kapital der Gesellschaft beträgt zum Bilanzstichtag 512.015.316,48 €. Es ist eingeteilt in 200.005.983 Stückaktien. Bei den Aktien handelt es sich ausnahmslos um Stammaktien, verschiedene Aktiengattungen sind nicht ausgegeben und in der Satzung nicht vorgesehen. Jede der Aktien ist ab dem Zeitpunkt der Entstehung stimm- und dividendenberechtig. Jede Stückaktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme (§ 20 Abs. 1 der Satzung).
 2. **Beteiligungen am Kapital, die zehn vom Hundert der Stimmrechte überschreiten**
Zu den Beteiligungen am Kapital, die zehn vom Hundert der Stimmrechte überschreiten (gemeldete Beteiligungshöhe), wird auf die Angaben im Anhang (Kapitel 38), Mitteilungen nach dem WpHG, verwiesen.
 3. **Inhaber von Aktien mit Sonderrechten**
Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.
 4. **Art der Stimmrechtskontrolle bei Arbeitnehmerbeteiligungen**
Arbeitnehmer, die am Kapital beteiligt sind und die Stimmrechtskontrolle nicht unmittelbar ausüben, sind der Gesellschaft nicht bekannt.
 5. **Vorschriften zur Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands und über die Änderung der Satzung**
 - a) Gemäß Satzung besteht der Vorstand aus mindestens zwei Mitgliedern, im Übrigen bestimmt der Aufsichtsrat die Anzahl der Vorstandsmitglieder. Die Bestellung und die Abberufung der Mitglieder des Vorstands erfolgen gemäß § 84 AktG in Verbindung mit § 31 MitbestG. Danach ist für Bestellung und Abberufung eines Vorstandsmitglieds der Aufsichtsrat zuständig. Er entscheidet mit einer Mehrheit von zwei Dritteln seiner Mitglieder. Kommt diese Mehrheit nicht zustande, so hat der sogenannte Vermittlungsausschuss innerhalb eines Monats nach der Abstimmung dem Aufsichtsrat einen Vorschlag für die Bestellung zu unterbreiten. Neben dem Vorschlag des Vermittlungsausschusses können dem Aufsichtsrat auch andere Vorschläge unterbreitet werden. Bei Abstimmung über die dem Aufsichtsrat unterbreiteten Vorschläge ist die einfache Stimmenmehrheit ausreichend. Für den Fall, dass die Abstimmung Stimmgleichheit ergibt, hat der Aufsichtsratsvorsitzende gemäß § 31 Abs. 4 MitbestG bei einer erneuten Abstimmung zwei Stimmen.
 - b) Satzungsänderungen werden durch die Hauptversammlung vorgenommen. Die Hauptversammlung hat in § 20 Abs. 3 der Satzung von der in § 179 Abs. 1 Satz 2 AktG eingeräumten Möglichkeit Gebrauch gemacht, dem Aufsichtsrat die Befugnis zu Änderungen, die nur die Fassung der Satzung betreffen, zu übertragen.
- Beschlüsse der Hauptversammlung zu einer Satzungsänderung werden gemäß § 20 Abs. 2 der Satzung in der Regel mit einfacher Stimmenmehrheit und, soweit eine Kapitalmehrheit erforderlich ist, mit einfacher Kapitalmehrheit gefasst, sofern nicht zwingende Vorschriften des Gesetzes oder die Satzung jeweils etwas anderes vorschreiben. Das Gesetz schreibt zwingende Kapitalmehrheiten von drei Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals z. B. für Satzungsänderungen vor, die mit wesentlichen Kapitalmaßnahmen einhergehen, wie etwa Beschlüsse über die Schaffung von genehmigtem oder bedingtem Kapital.
6. **Befugnisse des Vorstands insbesondere hinsichtlich der Möglichkeit, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen**
 - a) Der Vorstand kann neue Aktien nur auf der Grundlage von Beschlüssen der Hauptversammlung ausgeben. Am Bilanzstichtag besteht für den Vorstand weder eine Ermächtigung, neue Aktien im Zusammenhang mit einer Kapitalerhöhung (genehmigtes Kapital), noch eine Ermächtigung, Wandel-, Optionsschuldverschreibungen oder andere Finanzinstrumente auszugeben, die zum Bezug neuer Aktien berechtigen könnten.
 - b) Der Vorstand darf Aktien nur unter den in § 71 AktG normierten Voraussetzungen zurückkaufen. Eine Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien durch die Hauptversammlung gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG ist dem Vorstand nicht erteilt.
 7. **Wesentliche Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen, und die hieraus folgenden Wirkungen**
Es bestehen folgende wesentliche Vereinbarungen, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels bei der Continental AG stehen:
 - a) Der am 24. April 2014 abgeschlossene Vertrag über einen syndizierten Kredit in Höhe von 4.500,0 Mio € (Stand zum 31.12.2015: 3.350,0 Mio €) 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) Die von der Continental AG am 9. Juli und am 2. September 2013 ausgegebenen Anleihen mit einem Nominalbetrag von je 750 Mio €, die von einem Tochterunternehmen der Continental AG, der Conti-Gummi Finance B.V., Maastricht, Niederlande, unter Garantie der Continental AG am 12. September 2013 zu einem Nominalbetrag von ebenfalls 750 Mio € begebene Anleihe sowie die von einem weiteren Tochterunternehmen der Continental AG, der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, am 19. November 2015 zu einem Nominalbetrag von insgesamt 500 Mio € begebene Anleihe berechtigen jeden Anleihegläubiger, im Fall 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. Das Halten von Stimmrechten durch die Schaeffler GmbH (nach Umwandlungen firmierend unter Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH), ihre Rechtsnachfolger oder mit ihr verbundene Unternehmen ist kein Kontrollwechsel im Sinne der Anleihebedingungen.
- Sollte ein Kontrollwechsel im Sinne der vorstehend beschriebenen Vereinbarungen eintreten und ein Vertragspartner oder Anleihegläubiger seine entsprechenden Rechte ausüben, könnten dann erforderlich werdende Anschlussfinanzierungen möglicherweise nicht zu den jetzt bestehenden Konditionen abgeschlossen werden und zu höheren Finanzierungskosten führen.
- c) Im Jahr 1996 haben die Compagnie Financière du Groupe Michelin, „Senard et Cie“, Granges-Paccot, Schweiz, und die Continental AG die MC Projects B.V., Maastricht, Niederlande, gegründet, an der beide mit je 50 % beteiligt sind. Michelin hat die Rechte an der Uniroyal-Marke für Europa 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. in Otrokovice, Tschechien, auf 51 % zu erhöhen. Im Fall eines solchen Kontrollwechsels und der Ausübung dieser Rechte könnten sich Einbußen in den Umsatzerlösen der Division Reifen und Einschränkungen bei den ihr zur Verfügung stehenden Produktionskapazitäten ergeben.
8. **Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft mit Vorstandsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots**
Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft, die für den Fall eines Übernahmeangebots mit den Mitgliedern des Vorstands oder Arbeitnehmern getroffen sind, bestehen nicht.

Vergütung des Vorstands

Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder besteht aus einer Reihe von Vergütungsbestandteilen. Im Einzelnen handelt es sich um eine Festvergütung, variable Vergütungselemente einschließlich Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung sowie Nebenleistungen und betriebliche Altersversorgung. Nähere Einzelheiten einschließlich der individualisierten Bezüge enthält der Vergütungsbericht, der im Corporate Governance-Bericht auf Seite 17 ff. zu finden ist. Der Vergütungsbericht ist Teil des Konzernlageberichts.

Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB ist den Aktionären auch auf unserer Internetseite www.continental-corporation.com in der Rubrik Investor Relations unter Corporate Governance zugänglich.

Nachtragsbericht

Bis zum 8. Februar 2016 ergaben sich keine Ereignisse oder Entwicklungen, die zu einer wesentlichen Änderung des Ausweises oder Wertansatzes der einzelnen Vermögenswerte und Schuldenposten zum 31. Dezember 2015 geführt hätten.

Risiko- und Chancenbericht

Im Rahmen des Risiko- und Chancenmanagements wird die Gesamtrisikosituation von Continental konzernweit analysiert und gesteuert.

Die Unternehmenssteuerung des Continental-Konzerns ist darauf ausgerichtet, Mehrwert zu schaffen und eine ausgewogene Finanzierung sicherzustellen. Dies bedeutet für uns, den Unternehmenswert jedes einzelnen Geschäftsbereichs und des Gesamtkonzerns nachhaltig zu steigern. Ziel ist, dass Continental dauerhaft eine Kapitalrendite (ROCE) erwirtschaftet, die über unseren durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten liegt. Um unser Ziel der Wertschaffung zu erreichen, wägen wir die sich uns bietenden 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 aktiver Konzern ist Continental vielfältigen Risiken ausgesetzt, die das Geschäft beeinträchtigen und im Extremfall den Bestand des Unternehmens gefährden könnten. Risiken, die sich überschauen und handhaben lassen, akzeptieren wir, wenn die ihnen gegenüberstehenden Chancen eine nachhaltige Wertsteigerung erwarten lassen.

Risiko- und Chancenmanagement und internes Kontrollsystem

Gemäß §§ 289 Abs. 5, 315 Abs. 2 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.

Um Risiken rechtzeitig zu erkennen, ihre Ursachen zu analysieren, sie zu beurteilen und zu vermeiden oder zumindest zu minimieren, existiert ein konzernweites, einheitliches Risikomanagementsystem, das auch das System zur Früherkennung bestandsgefährdender Risiken nach § 91 Abs. 2 AktG umfasst. Das Risikomanagementsystem regelt die Identifikation, Erfassung, Beurteilung, Dokumentation und Berichterstattung von Risiken und ist in die Strategie-, Planungs- und Budgetierungsprozesse des Unternehmens integriert. Durch die Einbindung des Risikomanagements in die Management- und Reportingsysteme stellt Continental sicher, dass das Risikomanagement integraler Bestandteil der Geschäftsprozesse im Konzern ist.

Um in einem komplexen Geschäftsumfeld als Unternehmen erfolgreich agieren zu können und dabei die Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung und die Einhaltung der maßgeblichen gesetzlichen und untergesetzlichen Vorschriften zu sichern, hat die Continental AG ein effektives und integriertes internes Kontrollsystem geschaffen, das in seiner Gesamtheit alle relevanten Geschäftsprozesse umfasst. Das interne Kontrollsystem bildet einen integralen Bestandteil des Risikomanagementsystems. Daher erfolgt eine zusammengefasste Darstellung. Zum Risikomanagementsystem gehört auch das Compliance-Managementssystem, das ausführlich in der Erklärung zur Unternehmensführung (Seite 21) beschrieben ist.

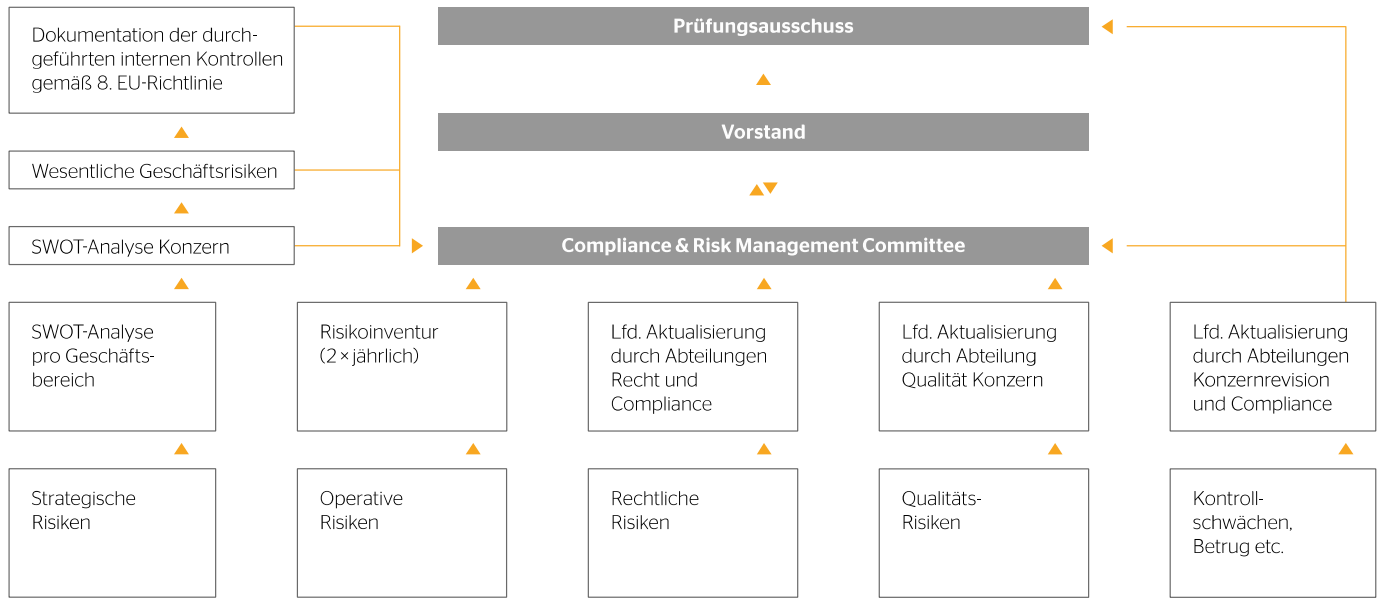
Verantwortlich für das Risikomanagementsystem und das interne Kontrollsystem ist der Vorstand. Aufsichtsrat und Prüfungsausschuss überwachen und prüfen ihre Wirksamkeit. Dazu umfasst das interne Kontrollsystem Regelungen zur Berichterstattung an den Aufsichtsrat, den Prüfungsausschuss, den Vorstand sowie das Compliance & Risk Management Committee.

Das Risikomanagementsystem und das interne Kontrollsystem umfassen alle für den Konzernabschluss wesentlichen Tochtergesellschaften. Die konzernweiten Steuerungssysteme haben als wesentliche Elemente eine klare Zuordnung von Verantwortlichkeiten und systemimmanente Kontrollen bei der Abschlusserstellung. Vier-Augen-Prinzip und Funktionstrennung sind grundlegende Prinzipien der Organisation. Darüber hinaus stellt die Geschäftsleitung der Continental durch Richtlinien zur Abschlusserstellung und Bilanzierung, Zugriffsberechtigungen in den IT-Systemen sowie Regelungen zur Einbeziehung von internen und externen Spezialisten eine gesetzeskonforme Rechnungslegung sicher.

Die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems wird in wesentlichen Bereichen durch Effektivitätstests der berichtenden Einheiten beurteilt. Die Ergebnisse der Effektivitätstests sind quartalsweise in den Berichterstattungssystemen des Continental-Konzerns zu erfassen und werden anschließend durch das Konzernmanagement beurteilt.

Bei etwaigen Schwächen leitet das Konzernmanagement die erforderlichen Maßnahmen ein.

Risikoberichterstattung



Im Rahmen unseres Chancenmanagements werten wir Markt- und Konjunkturanalysen sowie die Veränderung von rechtlichen Vorschriften (z. B. hinsichtlich von Verbrauchs-, Abgasnormen und Sicherheitsvorschriften) aus und befassen uns mit den entsprechenden Auswirkungen auf die Automobilbranche, unsere Produktionsfaktoren und die Gestaltung und Weiterentwicklung unseres Produktportfolios.

Risikofrüherkennung und -einschätzung

Die Verantwortung zur Erkennung und Einschätzung wesentlicher Risiken ist innerhalb des Continental-Konzerns auf verschiedene Ebenen und Organisationseinheiten verteilt.

Zur Risikoerkennung, -bewertung und -berichterstattung analysiert das Management jeder Organisationseinheit die wesentlichen Risiken, die in seinen Bereich fallen. Hierfür kann das lokale Management auf verschiedene Instrumente zurückgreifen wie z. B. lokale Betriebsorganisationshandbücher, zentral entwickelte funktions-spezifische Fragebögen oder auch die Prozess- und Kontrollbeschreibungen des „Internal-Controls@Continental“-Systems, die für alle wesentlichen Gesellschaften bestehen. Hier werden die wesentlichen Kontrollen in den Geschäftsprozessen (z. B. Purchase to Pay, Order to Cash, Asset Management, HR, IT-Berechtigungen und Abschlusserstellungsprozess) quartalsweise kontrolliert und auf ihre Effektivität hin untersucht.

Die Konzernfunktionen wie z. B. Compliance, Personal, Qualität, Recht, Einkauf, Versicherungen, Systeme & Standards sowie Finanzen & Treasury führen zusätzlich Prüfungen zur Umsetzung der jeweils zu ihrem Zuständigkeitsbereich gehörenden Konzernrichtlinien durch und analysieren die entsprechenden Prozesse auf Effi-

zienz und potenzielle Schwachstellen. Ziel ist, die Einhaltung der Richtlinien zu überwachen, potenzielle Risiken in den Prozessen zu erkennen und die Standardisierung der operativen Prozesse zu unterstützen.

Die im beschriebenen Rahmen erkannten Risiken werden nach vorgegebenen Kriterien geordnet und beurteilt. Die Einschätzung eines Risikos bemisst sich in der Regel danach, inwieweit es das operative Ergebnis der Einheit negativ beeinflussen könnte.

Die Beurteilung der Risiken und ihrer Auswirkungen erfolgt vornehmlich nach qualitativen Kriterien in verschiedenen Kategorien. Eine Quantifizierung der einzelnen Risiken erfolgt nur bei den Risiken, bei denen eine Einstufung in entsprechende Bandbreiten möglich ist.

Ergänzend zu den durch das lokale Management sowie die Konzernfunktionen durchgeführten Risikoanalysen erfolgen Prüfungen durch die Konzernrevision.

Um Mitarbeitern und Dritten außerhalb des Konzerns die Möglichkeit zu geben, Verstöße gegen gesetzliche Vorschriften, Grundwerte und ethische Normen zu melden, hat die Continental AG eine Compliance & Anti-Korruptions-Hotline eingerichtet. Über die Hotline können, soweit gesetzlich zulässig auch anonym, Informationen zu potenziellen Rechtsverletzungen wie Bestechung oder kartellrechtswidrigem Verhalten, aber auch Manipulation im Rahmen der Rechnungslegung mitgeteilt werden. Hinweise an diese Hotline werden von der Konzernrevision und der Compliance-Abteilung geprüft, weiterverfolgt und, soweit erforderlich, mit Unterstützung anderer Funktionen abschließend bearbeitet.

Risikoberichterstattung

Entsprechend der Risikobeurteilung ist auch die Berichterstattung der identifizierten und analysierten Risiken verschiedenen organisatorischen Ebenen zugeordnet.

Die Geschäftseinheiten berichten regelmäßig auf Basis einer umfassenden Risikoinventur über die Veränderungen gemeldeter Risiken und über neue Entwicklungen, die zur Entstehung wesentlicher Risiken führen könnten. Kommt es zu neuen wesentlichen Risiken außerhalb der Regelberichterstattung, sind sie umgehend zu melden. Hierunter fallen auch die Risiken, die im Rahmen der Audits durch die Konzernfunktionen identifiziert worden sind. Um Ursachen möglicher Risiken frühzeitig zu erkennen, analysiert das zentrale Controlling die im Rahmen des Reporting genannten Kennzahlen zusätzlich auf Konzern- und Divisionsebene.

Der Vorstand von Continental wird durch das Compliance & Risk Management Committee regelmäßig über bestehende Risiken, deren Beurteilung sowie die ergriffenen Maßnahmen informiert. Des Weiteren erfolgt eine Berichterstattung an die Managementebenen unterhalb des Vorstands in Abhängigkeit von ihrem Verantwortungsbereichs. Auch der Prüfungsausschuss des Aufsichts-

rats wird regelmäßig über die wesentlichen Risiken, etwaige Kontrollschwächen und ergriffene Maßnahmen informiert. Darüber hinaus soll der Abschlussprüfer dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats über Schwächen im rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystem berichten, die der Abschlussprüfer im Rahmen seiner Prüfungstätigkeit festgestellt hat.

Risikosteuerung

Für jedes identifizierte und als erheblich eingeschätzte Risiko leitet das verantwortliche Management geeignete Gegenmaßnahmen ein, die auch in den Reportingsystemen dokumentiert werden. Die identifizierten Risiken werden durch das Compliance & Risk Management Committee auf Konzernebene überwacht und konsolidiert. Es berichtet dem Vorstand regelmäßig und empfiehlt ggf. weitere Maßnahmen. Der Vorstand erörtert und beschließt diese Maßnahmen und berichtet dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Die zuständigen Gremien überwachen laufend die Entwicklung aller identifizierten Risiken und den Stand der eingeleiteten Maßnahmen. Die Konzernrevision überprüft regelmäßig den Risikomanagementprozess, wodurch dessen Effizienz und Weiterentwicklung sichergestellt sind.

Wesentliche Risiken

Die Reihenfolge der dargestellten Risiken innerhalb der vier Kategorien spiegelt die gegenwärtige Einschätzung des relativen Risikoausmaßes für Continental wider und bietet daher einen Anhaltspunkt für die gegenwärtige Bedeutung dieser Risiken für uns. Die Darstellung der Risiken erfolgt dabei nach der Bruttobetragung.

Finanzrisiken

Die nachfolgend beschriebenen Finanzrisiken würden bei Eintritt des jeweiligen Risikos letztlich alle die Fremdfinanzierungskosten von Continental durch steigende Zinssätze beeinflussen. Sollten sich die Fremdfinanzierungssätze um einen Prozentpunkt erhöhen, würde sich der Zinsaufwand der Brutto-Finanzschulden in einer Bandbreite von 30 Mio € bis 40 Mio € erhöhen.

Das aktuelle Kreditrating von Continental im Investment Grade-Bereich könnte gesenkt werden.

Sollten sich die heutige Lage der Weltwirtschaft und das Niveau der Produktion im Automobilssektor als nicht nachhaltig herausstellen, könnten das Auswirkungen auf die Liquidität von Continental haben und zu einer Verschlechterung ihres Kreditratings führen. Eine derartige Herabstufung könnte sich für Continental nachteilig auf die Möglichkeiten der Mittelbeschaffung sowie auf die Finanzierungskosten und den Zinsaufwand auswirken. Eine Senkung des Kreditratings könnte zudem die Liquiditätslage der Gesellschaft beeinträchtigen, wenn Zulieferer aus diesem Grund ihre Zahlungskonditionen gegenüber Continental verändern, indem sie beispielsweise auf Vorauszahlung bestehen. Diese Folgen könnten dadurch verschärft werden, dass Kreditversicherer die Deckung der Lieferantenverbindlichkeiten von Continental einschränken.

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

Continental ist Risiken in Verbindung mit ihren Finanzierungsvereinbarungen ausgesetzt, insbesondere aus den drei Anleihen, die Continental in Höhe von jeweils 750,0 Mio € im Juli 2013 (zur Rückzahlung fällig 2018) und im September 2013 (Fälligkeit 2017 bzw. 2020) im Rahmen ihres im Mai 2013 neu aufgesetzten Rahmen-Emissionsprogramms begeben hat. Im November 2015 hat Continental im Rahmen dieses Programms eine weitere Anleihe über 500,0 Mio € (Fälligkeit 2019) begeben. Diese Finanzierungsvereinbarungen enthalten Bedingungen, die Continental in ihrer Handlungsfähigkeit einschränken könnten, sowie Bestimmungen für den Fall eines Kontrollwechsels.

Darüber hinaus ergeben sich Risiken für Continental aus dem syndizierten Kredit. Zur Finanzierung des laufenden Geschäfts, ihrer Investitionen und Zahlungsverpflichtungen hat Continental im April 2014 einen neuen syndizierten Kreditvertrag geschlossen. 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 auf Seite 104 f. im Bericht nach § 289 Abs. 4 und § 315 Abs. 4 HGB erläutert. Die hier beschriebenen Kredite könnten außerdem unverzüg-

lich fällig gestellt werden, wenn andere Finanzierungsvereinbarungen in Höhe von mehr als 75,0 Mio € nicht fristgerecht bedient oder vorzeitig zur Rückzahlung fällig gestellt werden.

Des Weiteren muss Continental nach diesem syndizierten Kreditvertrag neben anderen Pflichten auch eine finanzielle Kennzahl (Financial Covenant) einhalten. Diese sieht eine Verschuldungsobergrenze von 3,00 vor und errechnet sich als Verhältnis zwischen den konsolidierten Netto-Finanzschulden und dem konsolidierten bereinigten EBITDA.

Aufgrund der nachstehend dargelegten Markt- und operativen Risiken ist nicht auszuschließen, dass es Continental unter sehr widrigen Umständen nicht möglich ist, die vorstehend beschriebene Kennzahl einzuhalten. Sollte Continental gegen diese Verpflichtung verstoßen, sind die Kreditgeber berechtigt, die Kredite vorzeitig fällig zu stellen. Zum Ende des Geschäftsjahres 2015 hat Continental diesen syndizierten Kredit bereits deutlich zurückgeführt. Der Restbetrag über 350,0 Mio € wird im April 2016 fällig, die revolvingende Kreditlinie über 3,0 Mrd € hingegen erst im April 2020. Sie wurde zum Ende des Geschäftsjahres 2015 in Höhe von 297,9 Mio € genutzt.

Zum 31. Dezember 2015 lag die Kennzahl für die Verschuldung bei 0,48. Der Financial Covenant wurde jederzeit eingehalten.

Continental ist Risiken in Verbindung mit Zinsänderungen und Zinssicherungsmaßnahmen ausgesetzt.

Continental ist Risiken in Verbindung mit Veränderungen der variablen Zinssätze ausgesetzt, da eine Reihe ihrer Kredite (insbesondere die im Rahmen des syndizierten Kredits in Anspruch genommenen) variabel verzinst werden. Aus diesem Grund hätte eine Erhöhung oder Senkung der Zinssätze Auswirkungen auf den laufenden Zinsaufwand und die künftigen Refinanzierungskosten von Continental. Diese Risiken werden im Rahmen des Zinsmanagements bewertet, eingeschätzt und bei Bedarf durch den Einsatz von derivativen Zinssicherungsinstrumenten gesteuert. Allerdings hängt die künftige Nutzung derivativer Zinssicherungsinstrumente generell auch von der Verfügbarkeit adäquater Kreditlinien ab. Die Verfügbarkeit zusätzlicher Kreditlinien könnte durch Störungen an den Finanzmärkten, durch die Finanzschulden von Continental sowie durch ihr Kreditrating beeinträchtigt werden. Darüber hinaus könnten alle in Form von derivativen Finanzinstrumenten durchgeführten Zinssicherungstransaktionen zu Verlusten führen.

Zu den Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten verweisen wir auf unsere Ausführungen im Konzernanhang in Kapitel 28 des Abschnitts Erläuterungen zur Konzernbilanz.

Continental kann nicht uneingeschränkt über die gesamte im Konzern bilanzierte Liquidität verfügen.

Unter den Beschränkungen, welche die Verfügbarkeit von Kapital beeinträchtigen können, sind sämtliche bestehenden Beschränkungen der Liquidität zu verstehen. Im Continental-Konzern sind die folgenden Posten davon betroffen: Verpfändung flüssiger Mittel sowie sonstiger finanzieller Vermögenswerte (z. B. Forderungsverkaufsprogrammen) und Guthaben in Ländern mit devisenrechtlichen Beschränkungen oder anderweitig erschwerterem 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 Liquidität verstanden.

In Summe betragen die unbeschränkt verfügbaren flüssigen Mittel am Ende des Geschäftsjahres 1,4 Mrd. €.

Continental ist Risiken in Verbindung mit Wechselkursveränderungen und Kurssicherungsmaßnahmen ausgesetzt.

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

Externe und interne Transaktionen, bei denen Produkte und Leistungen an Dritte und an Unternehmen des Continental-Konzerns geliefert werden, können mit Barmittelzu- und -abflüssen verbunden sein, die in anderen Währungen als der funktionalen Währung der betreffenden Continental-Konzerngesellschaft geführt werden (Transaktionsrisiko). Insbesondere ist Continental Schwankungen bei den Währungen US-Dollar, mexikanischer Peso, tschechische Krone, chinesischer Renminbi, rumänischer Leu, südkoreanischer Won, japanischer Yen und ungarischer Forint ausgesetzt. 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 Barmittelzu- und -abflüsse entstehen, die in anderen Währungen als der funktionalen Währung der betreffenden Continental-Konzerngesellschaft geführt werden. Diese Wechselkursrisiken werden in der Regel durch geeignete derivative Finanzinstrumente, insbesondere Devisentermingeschäfte, Devisenswaps und kombinierte Zins- und Währungsswaps, abgesichert. Grundsätzlich können alle in Form von derivativen Finanzinstrumenten durchgeführten Sicherungstransaktionen zu Verlusten führen. Das im Ausland gebundene Nettovermögen von Continental wird in der Regel nicht gegen Wechselkursveränderungen abgesichert. Zudem berichten einige Konzerngesellschaften ihre Ergebnisse in anderen Währungen als dem Euro, sodass Continental die betreffenden Posten bei der Erstellung des Konzernabschlusses in Euro umrechnen muss (Umrechnungsrisiko). Umrechnungsrisiken werden grundsätzlich nicht abgesichert.

Sollte sich ceteris paribus der Wechselkurs der funktionalen Währungen der Gesellschaften des Continental-Konzerns gegenüber den abweichenden Transaktionswährungen dieser Gesellschaften – im Wesentlichen sind dies Euro und US-Dollar – um jeweils 10 %

verändern, könnte dies die Ertragslage der Continental aufgrund des transaktionsbezogenen Netto-Fremdwährungsrisikos aus Finanzinstrumenten dieser Gesellschaften in einem Umfang von bis zu 30 Mio. € negativ beeinflussen.

Marktrisiken

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

Continental generiert einen großen Teil (72 %) ihres Umsatzes mit Automobilherstellern (Original Equipment Manufacturers, OEMs). Der übrige Continental-Umsatz wird in den Ersatz- oder Industriemärkten erzielt, vor allem über das Ersatzgeschäft für Pkw-, Van- sowie Lkw-Reifen und, in geringerem Umfang, in den nicht zum Kfz-Bereich gehörenden Endmärkten der anderen Divisionen.

Während der weltweiten Wirtschaftskrise 2008/2009 gingen der Verkauf und die Produktion von Kraftfahrzeugen stark zurück, was zu einem deutlichen Nachfragerückgang bei den Produkten von Continental aufseiten ihrer OEM-Kunden führte. Aus heutiger Sicht ist ungewiss, ob die aktuelle Wirtschaftslage in Europa nachhaltig ist. Sollte dies nicht der Fall sein, könnte die Automobilproduktion in dieser Region wieder zurückgehen und über längere Zeit auf einem niedrigen Niveau verharren. Insbesondere in Europa, wo Continental 2015 ungefähr 49 % ihres Umsatzes erzielte, würde dies Auswirkungen auf die Geschäfts- und Ertragslage haben. Bei einer dauerhaften Schwäche oder einer Verschlechterung des europäischen Automobilmarkts müsste Continental mit Umsatz- und Ertragseinbußen rechnen. Steuererhöhungen, die das den Verbrauchern verfügbare Einkommen verringern, könnten ein weiterer Faktor sein, der die Nachfrage auf den Fahrzeugmärkten in Europa schwächt. Steuererhöhungen sind eine wahrscheinliche Reaktion, insbesondere der Mitgliedstaaten der EU, auf den Anstieg der öffentlichen Verschuldung oder Unterstützungsmaßnahmen der EU für ihre Mitgliedstaaten. Darüber hinaus wurden 2015 ca. 44 % des Konzernumsatzes von Continental durch die fünf größten OEM-Kunden (Daimler, Fiat Chrysler, Ford, General Motors 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.

Continental ist in einer zyklischen Branche tätig.

Die weltweite Fahrzeugproduktion und damit auch der Verkauf an OEM-Kunden (über den Continental derzeit 72 % ihres Umsatzes generiert) sind zum Teil deutlichen Schwankungen unterworfen. Sie sind u. a. abhängig von den allgemeinen Konjunkturbedingungen, dem verfügbaren Einkommen sowie von den Konsumausgaben und -präferenzen, die von verschiedenen Faktoren wie beispielsweise den Kraftstoffkosten und 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. Da das Geschäft von Continental von hohen Fixkosten geprägt ist, besteht für Continental das Risiko einer ungenügenden Auslastung ihrer Werke (insbesondere in der Automotive Group) oder aber von Kapazitätsengpässen, sollten die Märkte, in denen Continental tätig ist, zurückgehen oder schneller als erwartet wachsen.

Die Kfz-Zulieferindustrie ist von intensivem Wettbewerb geprägt, der den Umsatz von Continental verringern oder die Verkaufspreise der Gesellschaft weiter unter Druck setzen könnte.

Die Kfz-Zulieferindustrie zeichnet sich durch harten Wettbewerb und durch rapide technische Veränderungen, hohen Investitionsbedarf, einen intensiven Preisdruck seitens der Großkunden, Phasen des Überangebots und eine kontinuierliche Modernisierung von Prozesstechnologien und Fertigungseinrichtungen aus. Da OEMs zunehmend unter Innovations- und Kostendruck ihrer Wettbewerber stehen, versuchen sie, ihren Zulieferern sowohl in der Angebotsphase als auch während der Vertragslaufzeit Preiszugeständnisse abzurufen. Insbesondere erwarten die Fahrzeughersteller von ihren Zulieferern niedrigere Preise bei gleicher, teilweise auch umfangreicherer Funktionalität und konstant hoher Produktqualität. Würde es Continental nicht gelingen, die anhaltenden Preissenkungen durch mehr operative Effizienz und Kosteneinsparungen auszugleichen, könnte dies die Gewinnspannen beeinträchtigen. Zudem ist es möglich, dass Wettbewerber von Continental, vor allem aus dem asiatischen Raum, unter Umständen eine aggressive Preispolitik verfolgen und den Kunden günstigere Konditionen anbieten als Continental. Abgesehen davon sind die Märkte, in denen Continental operiert, durch einen Trend zur Konsolidierung gekennzeichnet. Eine zunehmende Konsolidierung unter den Wettbewerbern von Continental oder zwischen diesen und OEM-Kunden könnte den Wettbewerbern Größenvorteile bringen, Zugang zu einem umfassenderen Produktangebot verschaffen und den Umfang der ihnen zugänglichen Märkte vergrößern. Dadurch wiederum könnte Continental dazu gezwungen sein, erhebliche Einschnitte bei ihren Gewinnspannen und den Verlust von Marktanteilen infolge von Preisdruck hinzunehmen. Zudem könnten sich Wettbewerber durch Anteilsübernahmen Kontrolle über oder Einfluss auf Zulieferer oder Kunden von Continental sichern, was wiederum die Zulieferbeziehungen von Continental beeinträchtigen könnte.

Continental ist Preisschwankungen bei Rohstoffen, Elektronikbauteilen und Energie ausgesetzt.

Für die Divisionen der Automotive Group können sich insbesondere aus höheren Preisen für Stahl und Elektronikbauteile Kostensteigerungen ergeben, während die Divisionen der Rubber Group im Wesentlichen von der Entwicklung der Öl-, Naturkautschuk- und Synthesekautschukpreise abhängig sind. Bis heute sind die Preise für Stahl und Elektronikbauteile ebenso wie die Preise für Öl, Natur- und Synthesekautschuke weltweit zum Teil erheblichen Schwankungen ausgesetzt. Continental sichert derzeit das Risiko steigender Preise bei Elektronikbauteilen oder Rohstoffen nicht mithilfe von derivativen Finanzinstrumenten ab. Sollte es dem Unternehmen nicht möglich sein, seine gestiegenen Kosten auszugleichen oder an die Kunden weiterzugeben, dann könnten diese Preiserhöhungen die Erträge von Continental wesentlich beeinträchtigen.

Zudem ist Continental infolge ihrer energieintensiven Produktionsabläufe auch von Veränderungen bei den Energiepreisen abhängig. Sollte es dem Unternehmen nicht gelingen, seine gestiegenen Energiekosten auszugleichen oder an Kunden weiterzugeben, könnten diese Preiserhöhungen ebenfalls negative Auswirkungen auf die Ertragslage von Continental haben.

Sollten sich ceteris paribus die Preise für Rohstoffe, Elektronikbauteile oder Energie um 10 % erhöhen, ohne dass diese Preiserhöhungen an unsere Kunden weitergegeben werden können, würden diese die Ertragslage von Continental in einer Bandbreite von 150 Mio € bis 250 Mio € negativ beeinflussen.

Continental generiert ihren Gesamtumsatz größtenteils in Europa und hier insbesondere in Deutschland.

2015 erwirtschaftete Continental 49 % des Gesamtumsatzes in Europa, 21 % allein in Deutschland. Im Vergleich dazu wurden 26 % des Gesamtumsatzes 2015 in der NAFTA-Region, 20 % in Asien und 5 % in anderen Ländern generiert. Eine Rezession in Europa und insbesondere in Deutschland könnte daher Geschäft und Ertragslage von Continental stärker beeinträchtigen als ihre Wettbewerber. Zudem sind der Automobil- und der Reifenmarkt in Europa und in der NAFTA-Region zu einem großen Teil gesättigt. Continental strebt deshalb den Ausbau des Umsatzes in Schwellenländern, vorrangig in Asien, an, um die Auswirkungen der starken Konzentration auf Europa und Deutschland zu mildern. In der heutigen weltweiten Wirtschaftslage könnte Continental außerdem unter einer nachteiligen Änderung der geografischen Verteilung der Automobilnachfrage leiden. Das aktuelle Niveau der Automobilproduktion wird wesentlich von einer guten Nachfrage auf den Märkten in Europa und Nordamerika getrieben, während sich die Nachfrage in Asien zuletzt auf hohem Niveau konsolidierte und nur durch Steuererleichterungen wieder an Fahrt gewann. In anderen wichtigen Schwellenländern wie Brasilien oder Russland brach die Nachfrage infolge der dort aktuell herrschenden Rezession sogar im zweistelligen Prozentbereich ein. Ob die aktuelle Entwicklung in Nordamerika und Europa nachhaltig ist, bleibt ungewiss. Ein Rückgang der Nachfrage in Asien, nach dem Auslaufen von Kaufanreizen, der nicht durch eine Steigerung auf einem anderen regionalen Markt ausgeglichen wird, könnte die Nachfrage nach den Produkten von Continental beeinträchtigen.

Continental ist Risiken in Verbindung mit Markttrends und -entwicklungen ausgesetzt, die den Mix der von OEMs verkauften Fahrzeuge beeinflussen könnten.

Continental generiert 72 % des Umsatzes mit OEMs, vor allem innerhalb der Automotive Group. In der weltweiten Fahrzeugproduktion und infolgedessen dem Geschäft mit OEM-Kunden gibt es derzeit eine Reihe von Markttrends und technischen Entwicklungen, die sich auf den Mix der von OEMs verkauften Fahrzeuge auswirken könnten:

- › Aufgrund zunehmend verschärfter Verbrauchs- und Abgasnormen in der gesamten industrialisierten Welt, darunter in der EU, den USA und Japan, sind Autohersteller heute vermehrt zur Entwicklung umweltschonender Technologien gezwungen, die den Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und den Partikelaustrag senken. Diese Entwicklungen haben einen Trend zu verbrauchsärmeren Fahrzeugen ausgelöst. In den Schwellenländern steht

dabei das Kleinwagensegment als Eintritt in die Mobilität stark im Fokus.

- › In den vergangenen Jahren ist das Marktsegment der kostengünstigen Fahrzeuge (also im Bereich von unter 10.000 US-Dollar/9.000 €) stetig gewachsen, und zwar vor allem in Schwellenländern wie China, Indien, Brasilien und in den Ländern Osteuropas.
- › In den vergangenen zehn Jahren sind Hybridfahrzeuge, bei denen ein konventionelles Antriebssystem mit Verbrennungsmotor mit einem Elektroantrieb kombiniert wird, zunehmend beliebt geworden. Ihr Marktanteil wird sich in den nächsten Jahren noch vergrößern. Darüber hinaus wurden bereits erste reine Elektrofahrzeuge, bei denen ein oder mehrere Elektromotoren als Antrieb zum Einsatz kommen, im Markt eingeführt. Sollte es der Branche gelingen, Elektrofahrzeuge zu entwickeln, die den Verbrauchererwartungen gerecht werden, könnten diese mittel- bis langfristig einen erheblichen Marktanteil erobern.

Infolge der vorstehend aufgeführten Markttrends und technischen Entwicklungen hat sich der von den Kunden von Continental verkaufte Fahrzeugmix in den vergangenen Jahren stark verändert und kann sich auch künftig weiter verändern. Als Technologieführer reagiert Continental mit einem ausgewogenen und innovativen Produktportfolio auf diese Entwicklung.

Operative Risiken

Continental ist abhängig von der Fähigkeit, auch künftig rechtzeitig innovative Produkte zu entwickeln und auf den Markt zu bringen. Hierzu gehört auch die Bereitstellung ausreichender Mittel für diesen Zweck.

Der künftige Erfolg von Continental hängt von der Fähigkeit ab, rechtzeitig neue sowie verbesserte Produkte zu entwickeln und auf den Markt zu bringen. Der Automobilmarkt ist ganz besonders von einer Entwicklung hin zu leistungsfähigeren und gleichzeitig verbrauchs- und schadstoffärmeren sowie leiseren Motoren, wachsenden Vorgaben seitens der Kunden und strengeren Vorschriften bezüglich der Motoreffizienz sowie von der Tendenz zu erschwinglichen Autos wie auch zu Hybrid- und Elektrofahrzeugen geprägt. Darüber hinaus streben einige Hersteller die Einführung teil-, hoch- bzw. vollautomatisierter Fahrzeuge in den kommenden Jahren an. Hierbei soll das Fahrzeug teilweise oder situationsabhängig vollständig Aufgaben übernehmen, die heute vom Fahrzeugführer wahrgenommen werden. Dazu wird es auch notwendig sein, alle hierfür relevanten Systeme fehlerfrei zu vernetzen. Diese neuen Entwicklungen könnten technische Herausforderungen mit sich bringen, deren Bewältigung größeren Zeitaufwand bei Continental erfordert. Infolgedessen gelingt es unter Umständen nicht, auch künftig schnell genug innovative Produkte zu entwickeln und den Marktgegebenheiten anzupassen. Des Weiteren ist die Entwicklung neuer und optimierter Produkte sehr kostspielig, weshalb Mittel in erheblichem Umfang verfügbar sein müssen. Sollte es Continental nicht gelingen, ausreichende Mittel zur Finanzierung ihrer Entwicklungsaktivitäten bereitzustellen, könnte dies den Verlust der Wettbewerbsposition in einer Reihe wichtiger und schnell wachsender

Nebenmärkte zur Folge haben. Continental wendet umfangreiche Ressourcen für Forschung und Entwicklung (F&E) auf. Dies gilt in der Automotive Group, aber auch in der Rubber Group. Im Geschäftsjahr hatten die F&E-Aufwendungen von Continental einen Anteil von mehr als 6 % am Gesamtumsatz. Falls Continental Ressourcen für die Entwicklung neuer Technologien und Produkte einsetzt, die vom Markt nicht angenommen werden oder unwirtschaftlich sind, könnten diese erheblichen F&E-Aufwendungen ganz oder teilweise verloren sein.

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

Für Continental besteht das Risiko, dass gewisse Roh- und Produktionsmaterialien nicht verfügbar sind. Wenngleich Continental grundsätzlich die Strategie verfolgt, Produktkomponenten von mehreren Anbietern zu beziehen, lässt es sich nicht immer vermeiden, dass ein Produkt nur aus einer Bezugsquelle eingekauft wird. Folglich ist Continental in der Rubber Group und auch im Hinblick auf bestimmte von der Automotive Group hergestellte Produkte abhängig von einigen Lieferanten. Da Continental ihre Beschaffungslogistik größtenteils auf Just-in-time- oder Just-in-sequence-Basis organisiert hat, können Lieferverzögerungen, -stornierungen, Streiks, Fehlmengen und Qualitätsmängel zu Produktionsunterbrechungen führen und sich damit negativ auf den Geschäftsbetrieb von Continental in diesen Bereichen auswirken. Continental ist darum bemüht, diese Risiken durch sorgfältige Auswahl und regelmäßige Überwachung der Lieferanten zu verringern. Sollte jedoch ein Lieferant seinen Lieferverpflichtungen aus irgendeinem Grund nicht nachkommen können (beispielsweise wegen Insolvenz, Beschädigung von Produktionsanlagen oder infolge einer Leistungsverweigerung nach einem Kontrollwechsel), kann Continental unter Umständen die für die Herstellung ihrer eigenen Erzeugnisse benötigten Produkte kurzfristig nicht in den benötigten Mengen von anderen Lieferanten beziehen. Die Wirtschaftskrise 2009, aber auch die Naturkatastrophen in Japan und Thailand haben gezeigt, wie schnell Finanzkraft und Lieferfähigkeit einiger Automobilzulieferer stark beeinträchtigt werden und sogar zur Insolvenz führen können. Das betraf vor allem Tier-2- und Tier-3-Lieferanten (Zulieferer, die ihre Produkte an Tier-1- bzw. Tier-2-Lieferanten verkaufen), während Tier-1-Lieferanten (Zulieferer, die ihre Produkte direkt an OEMs verkaufen) nicht in gleichem Maße betroffen waren. Grundsätzlich können solche Entwicklungen und Ereignisse Verzögerungen bei der Auslieferung oder Fertigstellung von Continental-Produkten oder -Projekten mit sich bringen und dazu führen, dass Continental Produkte oder Dienstleistungen zu höheren Kosten von Dritten beziehen oder sogar ihre eigenen Zulieferer finanziell unterstützen muss. Darüber hinaus haben OEM-Kunden in vielen Fällen ein Einspruchsrecht bezüglich der von Continental eingesetzten Zulieferer, wodurch es unmöglich werden könnte, die zu verbauenden Produkte kurzfristig von anderen Lieferanten zu beziehen, wenn der betreffende OEM-Kunde nicht bereits früher eine Freigabe für andere Lieferanten erteilt hat. All dies könnte zu Auftragsstornierungen oder sogar zu Schadenersatzforderungen führen. Zudem könnte Continentals Reputation gegenüber OEM-Kunden leiden, mit der möglichen Folge, dass diese entscheiden, andere Zulieferer auszuwählen.

Continental ist dem Risiko von Garantie- und Produkthaftungsansprüchen ausgesetzt.

Continental sieht sich ständig Produkthaftungsansprüchen und Verfahren ausgesetzt, in denen dem Unternehmen die angebliche Verletzung seiner Sorgfaltspflichten, Verstöße gegen Gewährleistungspflichten oder Sachmängel vorgehalten werden, sowie Ansprüchen aus Vertragsverstößen aufgrund von Rückrufkampagnen 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 diese am Markt wahrgenommen wird. Das könnte wiederum nachteilig für Umsatz und Ertrag von Continental sein. Darüber hinaus verlangen Fahrzeughersteller inzwischen von ihren Lieferanten immer häufiger einen Beitrag zu potenziellen Produkthaftungs-, Gewährleistungs- und Rückrufansprüchen. Ferner ist Continental seit Langem Bemühungen ihrer Kunden ausgesetzt, die Vertragsbedingungen für die Beteiligung an Gewährleistungsfällen und Rückrufmaßnahmen zu ändern. Darüber hinaus stellt Continental viele Produkte nach den Spezifikationen und Qualitätsvorgaben von OEM-Kunden her. Wenn die von Continental produzierten und gelieferten Produkte die von den OEM-Kunden gestellten Vorgaben zum vereinbarten Liefertermin nicht erfüllen, wird die Fertigung der betroffenen Produkte in der Regel so lange gestoppt, bis der Fehler ermittelt und beseitigt ist. 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.

Das Geschäft von Continental ist von qualifizierten Führungskräften und Schlüsselmitarbeitern abhängig.

Der Erfolg von Continental ist abhängig von ihren Vorstandsmitgliedern, anderen qualifizierten Führungskräften und Mitarbeitern in Schlüsselfunktionen. Der Verlust von Führungskräften oder anderen wichtigen Mitarbeitern könnte erhebliche negative Auswirkungen auf Marktposition und -aussichten der Continental haben. Dabei könnte wichtige Kompetenz verloren gehen oder Wettbewerbern zugänglich werden. Aufgrund des scharfen Wettbewerbs in der Automobilbranche besteht die Gefahr, qualifizierte Mitarbeiter an Wettbewerber zu verlieren oder nicht in ausreichender Zahl geeignete neue Mitarbeiter zu finden. Es gibt keine Gewähr dafür, dass Continental diese Führungskräfte und Mitarbeiter in Schlüsselpositionen halten oder neue Mitarbeiter mit entsprechenden Qualifikationen anwerben kann. Continental ist darum bemüht, sich das Engagement ihrer qualifizierten Führungskräfte und wichtigen Mitarbeiter durch interessante Entwicklungsperspektiven und leistungsorientierte Vergütungssysteme zu erhalten.

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 2015 beliefen sich die Pensionsverpflichtungen auf 5.807,4 Mio €. Diese Verpflichtungen werden vor allem über extern investierte Pensionsplanvermögen finanziert. 2006 richtete Continental zur Finanzierung der Pensionsverpflichtungen bestimmter deutscher Tochtergesellschaften im Rahmen von Treuhandvereinbarungen rechtlich unabhängige Treuhandfonds ein (Contractual Trust Arrangements, CTA). 2007 übernahm Continental in Verbindung mit der Übernahme der Siemens VDO zusätzliche CTA. Zum 31. Dezember 2015 beliefen sich die Netto-Pensionsverpflichtungen von Continental (Pensionsverpflichtungen abzüglich des Vermögens aus dem Pensionsplan) auf 3.235,5 Mio €.

Das extern investierte Vermögen aus dem Pensionsplan wird von extern gemanagten Fonds und Versicherungsgesellschaften verwaltet. Continental legt zwar die grundsätzlichen Vorgaben für die Anlagestrategien dieser Fonds fest, jedoch nicht deren Investmententscheidungen im Einzelnen. Die Mittel werden in verschiedene Anlageklassen wie Aktien, festverzinsliche Wertpapiere, Immobilien und andere Anlageinstrumente investiert. Die Werte der extern investierten Pensionsplanvermögen 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 in Zusammenhang mit der Lebenserwartung und den Zinsänderungen bei ihren Pensionsverpflichtungen ausgesetzt, da sich eine Zinssenkung negativ auf die im Rahmen dieser Pensionspläne bestehenden Verbindlichkeiten von Continental auswirken könnte. Ferner haben sich einige Tochtergesellschaften von Continental in den USA dazu verpflichtet, Beiträge zu den Gesundheitsvorsorgekosten ihrer ehemaligen Mitarbeiter bzw. Pensionäre zu leisten. Insofern besteht für Continental das Risiko, dass sich diese Kosten künftig erhöhen.

Sollten sich ceteris paribus die für die Ermittlung der Netto-Pensionsverpflichtungen zu verwendenden Diskontierungssätze um 0,5 Prozentpunkte verringern, hätte dies einen Anstieg der Netto-Pensionsverpflichtungen in einer Bandbreite von 400 Mio € bis 500 Mio € zur Folge.

Continental ist Risiken in Zusammenhang mit ihrer Beteiligung an der MC Projects B.V. und der Beteiligung an anderen Unternehmen ausgesetzt.

Continental und Compagnie Financière du Groupe Michelin, „Senard et Cie“, Granges-Paccot, Schweiz (Michelin), sind zu je 50 % an MC Projects B.V., Maastricht, Niederlande, beteiligt, einem Unternehmen, in das Michelin die Rechte an der Marke Uniroyal für Europa sowie für gewisse außereuropäische Länder eingebracht hat. MC Projects B.V. ihrerseits hat Continental bestimmte Lizenzrechte für die Verwendung der Marke Uniroyal auf oder in Verbin-

dung 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, (dem größten Continental-Reifenwerk in Europa) auf 51 % zu erhöhen. Diese Ereignisse könnten negative Auswirkungen auf Geschäft, Finanz- und Ertragslage der Division Reifen von Continental haben.

Darüber hinaus führt Continental ihre Geschäfte zum Teil über Gesellschaften, an denen sie nicht zu 100 % beteiligt ist. Die Fähigkeit von Continental zur umfassenden Ausschöpfung des strategischen Potenzials in Märkten, in denen Continental über assoziierte Unternehmen agiert, wäre beeinträchtigt, wenn mit den Partnern oder anderen Interessengruppen keine Einigung hinsichtlich der Strategie und deren Umsetzung erlangt werden kann. Zudem könnte Continental gegenüber den Partnern oder anderen Anteilshabern Treuepflichten haben, die ihre Fähigkeit zur einseitigen Expansion in einem Geschäftsbereich blockieren oder beeinträchtigen könnten, in dem das betreffende Unternehmen tätig ist. Auch besteht das Risiko, dass durch den Transfer von Know-how und/oder Geschäftsgeheimnissen an Partner in solchen Kooperationsformen Kompetenz von Continental abgezogen wird. So gibt es insbesondere nach einer möglichen Trennung von einem Kooperationspartner keine Gewähr dafür, dass das an diesen Partner übertragene Know-how und Geschäftsgeheimnisse nicht weiterverwendet oder gegenüber Dritten offengelegt werden, was der Wettbewerbsposition von Continental schaden würde.

Der Geschäftsbetrieb von Continental ist abhängig von komplexen IT-Systemen und -Netzwerken.

Continental ist im Hinblick auf ihre Geschäftsprozesse sowie ihre interne und externe Kommunikation in hohem Maße von zentralisierten, standardisierten Informationstechnologiesystemen und -netzwerken abhängig. Diese Systeme und Netzwerke sind potenziell anfällig für Schäden oder Störungen, die eine Vielzahl von Ursachen haben können. Wenngleich Continental entsprechende Vorkehrungen für das Management der mit System- und Netzwerkstörungen verbundenen Risiken getroffen hat, könnte 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. Zudem lässt Continental ihre gesamten SAP-Operationen sowie bestimmte andere geschäftskritische Systeme von einem externen Dienstleister betreiben. Brände, Naturkatastrophen, terroristische Handlungen, Stromausfälle oder andere Störungen in den Einrichtungen und Netzwerken dieses Dritten würden somit auch für Continental ein Schadens- und Verlustrisiko darstellen. Die Systeme und Netzwerke der Continental sind außerdem dem Risiko ausgesetzt, dass Dritte versuchen, vertrauliche Informationen auszuspähen, die in den Systemen und Netzwerken gespeichert, verarbeitet bzw. kommuniziert werden. Sollten die Vorkehrungen der Continental zum angemessenen Schutz der Systeme, Netzwerke und Informationen nicht ausrei-

chen, könnten der Continental aus der Kenntnis oder Nutzung ihrer Informationen durch Dritte Nachteile entstehen.

Continental könnte durch den Verlust von Sachanlagevermögen und durch Betriebsunterbrechungen Schaden nehmen.

Brände, Naturkatastrophen, terroristische Handlungen, Stromausfälle oder andere Störungen in den Produktionseinrichtungen oder innerhalb der Lieferkette von Continental – bei Kunden oder Zulieferern – können erhebliche Schäden und Verluste verursachen. Solche weitreichenden nachteiligen Folgen können auch aufgrund politischer Unruhen oder Instabilität – gerade in Schwellenländern – entstehen. Insbesondere der andauernde Konflikt um die Ukraine birgt das Risiko, dass Russland als Reaktion auf die Sanktionen der EU und der USA mit weiteren Gegenmaßnahmen reagiert. Im abgelaufenen Geschäftsjahr lag der Umsatz von Continental in Russland und der Ukraine bei unter 1 % des Konzernumsatzes. Auch das Anlagevermögen von Continental in diesen Regionen beläuft sich auf weniger als 1 % der Bilanzsumme. Des Weiteren hat Continental 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.

Rechtliche, umweltbezogene und steuerliche Risiken

Continental könnte wegen der Verunreinigung von Boden, Gewässern oder Grundwasser oder wegen Risiken im Umgang mit Gefahrstoffen haftbar gemacht werden.

Viele der Standorte, an denen Continental operiert, werden seit Jahren industriell genutzt, was die Gefahr von Verunreinigungen und daraus hervorgehenden Sanierungspflichten mit sich bringt. Zudem könnte Continental für die Instandsetzung von an ihr Gelände angrenzenden Flächen verantwortlich gemacht werden, wenn diese Flächen infolge der Aktivitäten von Continental verunreinigt werden und Continental als Verursacherin einer solchen Verunreinigung festgestellt wird. Des Weiteren wurden in der Vergangenheit an verschiedenen Standorten von Continental Boden-, Gewässer- und/oder Grundwasserverunreinigungen festgestellt, so auch in Mayfield, USA, Adelheidsdorf, Deutschland, Culpeper, USA, Gifhorn, Deutschland, Mechelen, Belgien, und Varzea Paulista, Brasilien. Die zuständigen Behörden könnten gegenüber Continental als Eigentümerin und/oder Mieterin der betreffenden Liegenschaften Ansprüche in Verbindung mit der Untersuchung oder Sanierung der betroffenen Bodenflächen und/oder des Grundwassers erheben oder anordnen, dass Continental das im Zuge von Bauarbeiten abgetragene verunreinigte Erdreich entsorgt oder aufbereitet. Darüber hinaus könnte Continental auch von den Eigentümern der vom Unternehmen gemieteten Objekte oder anderer Liegenschaften auf Schadenersatz verklagt werden, sollten die Behörden diesen Eigentümern gegenüber Ansprüche erheben und Continental die Verunreinigung verursacht haben.

An diversen Standorten, an denen Verunreinigungen festgestellt wurden, wurden auf Anordnung der bzw. in Vereinbarung mit den zuständigen Behörden bereits Sanierungsmaßnahmen durchgeführt. Die Höhe der in Verbindung mit solchen Ansprüchen anfallenden Kosten lässt sich in der Regel nur schwer vorhersagen. Wird eine Verunreinigung darüber hinaus Gegenstand der öffentlichen Diskussion, besteht auch das Risiko, dass der Ruf von Continental insgesamt oder die Beziehungen zu den Kunden Schaden nehmen.

Zudem wurden an einigen Standorten von Continental in der Vergangenheit gefährliche Stoffe wie asbesthaltiges Baumaterial als Wärmedämmung verwendet. Es ist möglich, dass durch die Verwendung solcher gefährlicher Stoffe die Gesundheit und Sicherheit Dritter (beispielsweise ehemaliger Mitarbeiter) beeinträchtigt wurde und daher gegen Continental künftig diesbezüglich Schadenersatzansprüche erhoben werden.

Ähnlichen Risiken ist Continental auch in Bezug auf ehemalige, inzwischen verkaufte Standorte ausgesetzt. Selbst wenn Continental ihre Haftung gegenüber einem Käufer vertraglich ausgeschlossen oder eingeschränkt hat, könnten Ansprüche wegen derzeit noch nicht bekannter Verunreinigungen auf Flächen erhoben werden, die der Gesellschaft einmal gehört haben oder von dieser früher genutzt wurden. Gleichermaßen kann keine Gewähr dafür übernommen werden, dass umweltschädliche Substanzen nicht in die Umwelt gelangen oder dass Continental nicht wegen der Beseitigung solcher Verunreinigungen in die Pflicht genommen wird.

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

Als weltweit operierender Konzern ist Continental in zahlreichen Ländern einer großen Zahl unterschiedlicher gesetzlicher und untergesetzlicher Vorschriften unterworfen, die in kurzen Abständen geändert sowie konstant weiterentwickelt und ggf. verschärft werden. Dies gilt insbesondere für die Bereiche Umwelt, Chemikalien und Gefahrstoffe, aber auch für Gesundheitsschutzbestimmungen. Des Weiteren fallen hierunter Vorschriften bezüglich der Verunreinigung von Luft, Gewässern und Boden sowie der Abfallentsorgung, die allesamt in jüngster Zeit durch neue Gesetzgebung verschärft wurden, insbesondere in der EU und den USA. Darüber hinaus sind für die Standorte und Betriebe von Continental Genehmigungen unterschiedlichster Art erforderlich, deren Auflagen erfüllt werden müssen. Zur Anpassung an neue Vorschriften waren in der Vergangenheit Investitionen in erheblichem Umfang notwendig, und Continental geht davon aus, dass dies auch künftig so bleiben wird.

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

Die Produkte und Leistungen von Continental sind in hohem Maße abhängig vom technologischen Know-how des Unternehmens sowie von Umfang und Grenzen der Schutzrechte daran. Continental ist Eigentümerin einer Vielzahl von Patenten und anderen gewerblichen Schutzrechten (bzw. hat solche beantragt), die für das Geschäft der Gesellschaft von erheblicher Bedeutung sind. Das

Verfahren zur Erlangung eines Patentes 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.

Vor der Übernahme der Siemens VDO durch Continental hat die Siemens AG (i) gewerbliche Schutzrechte, Know-how und Software, die ausschließlich der Geschäftseinheit „Siemens VDO Automotive“ zuzuordnen waren, in die Siemens VDO eingebracht, (ii) der Siemens VDO nicht exklusive Rechte zur Nutzung gewerblicher Schutzrechte, von Know-how und Software eingeräumt, die zum Zeitpunkt der Einbringung nicht ausschließlich der Geschäftseinheit „Siemens VDO Automotive“ zuzuordnen waren (u. a. bestimmte gewerbliche Schutzrechte der Siemens AG in Verbindung mit Elektromotoren und Spracherkennungssystemen), und (iii) der Siemens VDO Exklusivrechte zur Nutzung bestimmter gewerblicher Schutzrechte der Siemens AG an der Piezo-Einspritzanlage eingeräumt. Gleichzeitig behielt sich die Siemens AG nicht exklusive, unwiderrufliche, uneingeschränkte, übertragbare und lizenzfreie Rechte zur Nutzung solcher gewerblichen Schutzrechte, von Erfindungen, auf denen diese Rechte basieren, von Know-how sowie von Software vor. Infolgedessen könnte die Siemens AG u. U. nach wie vor gewerbliche Schutzrechte, Erfindungen, auf denen diese Rechte basieren, Know-how und Software, die in Siemens VDO eingebracht wurden oder für die Siemens VDO nicht exklusive Nutzungsrechte eingeräumt wurden, dazu nutzen, um am Markt mit Continental in Wettbewerb zu treten, oder diese gewerblichen Schutzrechte an Dritte lizenzieren und damit die Wettbewerbsposition von Continental erheblich beeinträchtigen.

Zudem hat Continental eine Reihe von Lizenz-, Lizenzaustausch-, Kooperations- und Entwicklungsvereinbarungen mit Kunden, Wettbewerbern und anderen Dritten abgeschlossen, in deren Rahmen Continental Rechte an gewerblichen Schutzrechten und/oder Know-how solcher Drittparteien eingeräumt werden. Solche Lizenzvereinbarungen könnten u. U. bei Zahlungsunfähigkeit oder Konkurs des Lizenzpartners und/oder Kontrollwechsel bei einer Partei gekündigt werden, wodurch der Zugang von Continental zu Rechten an geistigem Eigentum für die Kommerzialisierung ihrer eigenen Technologien eingeschränkt wäre.

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. Ferner ist Continental Bemühungen ihrer Kunden ausgesetzt, die Vertragsbedingungen für die Beteiligung an Streitigkeiten wegen angeblicher Schutzrechtsverletzungen zu ändern.

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

Im Mai 2005 leiteten die brasilianischen Kartellbehörden nach einer Anzeige wegen angeblich kartellrechtswidrigen Verhaltens im Bereich der Kommerzialisierung von Tachografen Ermittlungen gegen die brasilianische Tochtergesellschaft von Continental, Continental Brasil Indústria Automotiva Ltda., Guarulhos, Brasilien (CBIA), ein. Am 18. August 2010 hat die brasilianische Kartellbehörde eine „Einladung zum Kartell“ festgestellt und der CBIA eine Geldbuße in Höhe von 12 Mio BRL (rund 2,8 Mio €) auferlegt, die dann auf 10,8 Mio BRL (rund 2,5 Mio €) reduziert wurde. CBIA weist den Vorwurf zurück, dass gegen brasilianisches Wettbewerbsrecht verstoßen wurde. Das von der CBIA angerufene Gericht erster Instanz hat die Entscheidung zwar bestätigt. Auf Rechtsmittel der CBIA hat das nächsthöhere Gericht diese Entscheidung jedoch aufgehoben und die Sache zur Neuverhandlung zurückverwiesen. CBIA drohen im Falle der Verletzung brasilianischen Kartellrechts u. U. auch Schadenersatzforderungen Dritter.

Am 2. Oktober 2006 ging bei der südafrikanischen Kartellbehörde die Anzeige eines Dritten wegen angeblich kartellrechtswidrigen Verhaltens gegen mehrere südafrikanische Reifenhersteller ein, darunter die Continental Tyre South Africa (Pty) Ltd., Port Elizabeth (CTSA), ein Unternehmen, an dem Continental mit 100 % beteiligt ist. Am 31. August 2010 ist die südafrikanische Kartellbehörde zu dem Ergebnis gekommen, CTSA habe gegen südafrikanisches Kartellrecht verstoßen, und hat die Sache dem zuständigen Kartellgericht zur Entscheidung vorgelegt. CTSA weist den Vorwurf von Verstößen gegen südafrikanisches Kartellrecht zurück. Das Kartellgericht könnte jedoch ein Bußgeld von bis zu 10 % des Umsatzes der CTSA verhängen. Darüber hinaus drohen CTSA im Falle der Verletzung südafrikanischen Kartellrechts u. U. auch Schadenersatzforderungen Dritter.

Im Oktober 2012 erhielten die Continental Automotive Systems US, Inc., Auburn Hills, USA, und zwei südkoreanische Tochtergesellschaften der Continental Kenntnis von Untersuchungen des amerikanischen Department of Justice (DOJ) und der südkoreanischen Kartellbehörde (Korean Fair Trade Commission, KFTC) im Zusammenhang mit dem Verdacht der Beteiligung an Verstößen gegen US-Kartellrecht bzw. südkoreanisches Kartellrecht im Geschäft mit Kombi-Instrumenten. Am 23. Dezember 2013 hat die Behörde bekannt gegeben, dass sie der Continental Automotive Electronics LLC, Buan-myeon, Südkorea (CAE), ein Bußgeld in Höhe von 45.992 Mio KRW (rund 36 Mio €) auferlegt hat. Am 13. November 2014 hat außerdem das zuständige Strafgericht ein Bußgeld in Höhe von 200 Mio KRW (rund 156.000 €) verhängt. Am 25. Juni 2015 hat der Seoul High Court, Seoul, Südkorea, die von der KFTC verhängte Bußgeldentscheidung auf das gegen die Höhe des Bußgelds gerichtete Rechtsmittel der CAE aufgehoben. Die KFTC hat Berufung eingelegt. Am 24. November 2014 sind die CAE und die Continental Automotive Korea Ltd., Seongnam-si, Südkorea, eine Vereinbarung eingegangen, in der sich die beiden Gesellschaften des Verstoßes gegen US-Kartellrecht schuldig bekennen und zur Zahlung eines Bußgeldes in Höhe von 4,0 Mio US-Dollar (rund 3,7 Mio €) verpflichten. Das zuständige US-Gericht hat am 1. April 2015 die Vereinbarung bestätigt. Die Geltendmachung von Schadenersatz durch angeblich Geschädigte bleibt durch die Festsetzung der Bußgelder unberührt. Zur Überprüfung der Einhaltung des Kartellrechts hat Continental interne Untersuchungen bestimmter Geschäftsbereiche durchgeführt. Diese Untersuchungen haben wettbewerbswidriges Verhalten im Hinblick auf Produktgruppen offengelegt. Continental hat Maßnahmen ergriffen, um dieses Verhalten abzustellen. Es besteht das Risiko, dass Kartellbehörden wegen dieses Verhaltens Untersuchungen vornehmen und Bußgelder verhängen und dass Dritte, insbesondere Kunden, Schadenersatzforderungen geltend machen. Die Höhe solcher Bußgelder und etwaiger Folgeansprüche ist aus heutiger Sicht ungewiss, könnte jedoch erheblich sein. Darüber hinaus lässt es sich nicht ausschließen, dass zukünftige interne Prüfungen weitere tatsächliche oder potenzielle Verstöße gegen das Kartellrecht aufdecken, die wiederum zu Bußgeldern und Schadenersatzforderungen führen könnten. Außerdem könnte angeblich oder tatsächlich kartellrechtswidriges Verhalten die Beziehungen zu Geschäftspartnern ernsthaft stören.

Im September 2014 führte die Europäische Kommission eine Durchsuchung bei einer Tochtergesellschaft von Continental durch. Die Kommission hat hier mitgeteilt, dass sie Anhaltspunkte für Verstöße gegen EU-Kartellrecht hat. In einem anderen Fall hat eine Tochtergesellschaft von Continental ein Auskunftersuchen der Europäischen Kommission erhalten. Es ist jedoch nicht klar, ob bzw. in welcher Höhe die Kommission Bußgelder gegen Continental und/oder ihre Tochterunternehmen verhängen wird. Auskunftersuchen und Durchsuchungen sind vorläufige Schritte im Rahmen von Ermittlungen wegen mutmaßlich kartellrechtswidrigen Verhaltens und geben keinen Aufschluss über deren Ergebnis. Sollte die Europäische Kommission feststellen, dass Continental und/oder ihren Tochterunternehmen kartellrechtswidriges Verhalten vorzuwerfen ist, könnte sie ein Bußgeld verhängen, das den Umsatz von Continental bzw. der betroffenen Tochtergesellschaft sowie die Schwere und die Dauer der Verstöße berücksichtigt, 10 % des

Konzernumsatzes des beteiligten Unternehmens im Vorjahr aber nicht überschreiten darf. Auch wenn die Europäische Kommission nur ein kartellrechtswidriges Verhalten einer Tochtergesellschaft feststellen sollte, ist nicht auszuschließen, dass sie trotzdem die Muttergesellschaft in gesamtschuldnerische Haftung für ein Bußgeld nimmt. Neben dem Risiko der Verhängung von Bußgeldern drohen im Falle des Verstoßes gegen EU-Kartellrecht auch Schadenersatzansprüche Dritter.

Continental könnte Steuerrisiken in Zusammenhang mit früheren Veranlagungszeiträumen ausgesetzt sein.

Auf Ebene der Gesellschaft oder ihrer Tochtergesellschaften könnte zusätzlicher Steueraufwand bezüglich bislang noch nicht geprüfter Veranlagungszeiträume entstehen. Die letzte abgeschlossene Steuerprüfung für die Gesellschaft und ihre deutschen Tochtergesellschaften betraf die Veranlagungszeiträume bis einschließlich 2007. Derzeit findet für die Gesellschaft und ihre deutschen Tochtergesellschaften eine routinemäßige Steuerprüfung durch die deut-

schen Steuerbehörden für die Veranlagungszeiträume 2008 bis 2010 statt. Darüber hinaus finden Steuerprüfungen bei ausländischen Gesellschaften für im Wesentlichen dieselben Veranlagungszeiträume durch ausländische Steuerbehörden statt. Nach derzeitiger Kenntnis wird nicht von einer wesentlichen Erhöhung der Steuerbelastung der Gesellschaft oder ihrer Tochtergesellschaften aufgrund der laufenden Steuerprüfungen ausgegangen; eine zukünftige Erhöhung der Steuerbelastung infolge von Steuerprüfungen ist aber erfahrungsgemäß nicht auszuschließen.

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 sind im Anhang unter Kapitel 33 zu finden.

Wesentliche Chancen

Continental hat Chancen bei einer besser als erwartet ausfallenden volkswirtschaftlichen Entwicklung.

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

Continental hat Chancen bei sich besser als erwartet entwickelnden Absatzmärkten.

Sollte sich die Nachfrage nach Automobilen und Ersatzreifen insbesondere auf dem europäischen Markt besser als von uns erwartet entwickeln, hätte dies wegen des hohen Umsatzanteils in dieser Region (49 %) positive Auswirkungen auf den Umsatz und die Ertragslage von Continental.

Continental hat Chancen bei einem stabilen Preisniveau auf den für uns relevanten Rohstoffmärkten.

Die Ertragslage der Continental wird maßgeblich von den Kosten für Rohstoffe, Elektronikbauteile und Energie beeinflusst. Für die Divisionen der Automotive Group sind dies insbesondere die Kosten für Stahl und Elektronikbauteile. Sollte es uns noch besser als bisher gelingen, mögliche Kostensteigerungen auszugleichen oder durch höhere Preise für unsere Produkte zu kompensieren, dann hätte dies positive Effekte auf die Ertragslage von Continental. Die Ertragslage der Divisionen der Rubber Group ist wesentlich von den Kosten für Öl, Natur- und Synthetikgummi beeinflusst. Sollte sich insbesondere das Niveau der Preise für Natur- und Synthetikgummi auf dem Niveau des Jahres 2015 einpendeln, könnte sich dies positiv auf die Ertragslage der Continental auswirken. Aktuell gehen wir davon aus, dass die Preise, insbesondere für Gummi, aufgrund der unterstellten Nachfragesteigerung auf den weltweiten Reifenersatz- und Industriemärkten im Verlauf des Jahres 2016 wieder ansteigen.

Continental hat Chancen aus Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen.

Eine weitere Verschärfung der regulatorischen Vorschriften zu den Verbrauchs- und Abgasnormen für Kraftfahrzeuge auch in den sich entwickelnden Märkten könnte eine höhere Nachfrage nach Produkten von Continental auslösen. Mit unserem umfangreichen Portfolio von Benzin- und Dieselsystemen einschließlich Sensoren, Aktuatoren und maßgeschneiderter Elektronik über Kraftstoffördersysteme, Motor- und Getriebesteuerungen bis hin zu Systemen und Komponenten für Hybrid- und Elektroantriebe, aber auch durch rollwiderstandsoptimierte Reifen und Reifen für Hybridfahrzeuge stellen wir bereits heute Lösungen bereit, die die Einhaltung solcher Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen ermöglichen, und können damit schnell auf sich abzeichnende Änderungen der regulatorischen Vorschriften reagieren. Eine Erhöhung der Einbauraten dieser Produkte aufgrund erhöhter regulatorischer Vorschriften hätte einen positiven Einfluss auf unseren Umsatz und unsere Ertragslage.

Zusätzliche gesetzliche Vorschriften mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern, böten ebenfalls die Chance auf eine Steigerung der Nachfrage nach Produkten von Continental. Bereits heute zählen wir zu den führenden Anbietern von elektronischen Bremssystemen oder von Steuerungselektronik für Airbags und Sitzgurte. Aufgrund unseres breiten Produktportfolios für aktive Fahrzeugsicherheit haben wir in den vergangenen Jahren weiterführende Sicherheitssysteme entwickelt. Hierzu zählen u. a. Notbremsassistenten-, Spurhalteassistenten- und Totwinkelerkennungssysteme ebenso wie das Head-up-Display. Diese Systeme werden aktuell im Wesentlichen optional in den Fahrzeugen der Oberklasse verbaut.

Continental bieten sich Chancen aus einem verstärkten Trend zur Hybridisierung von Fahrzeugen.

Sollte sich der Trend zur Hybridisierung von Fahrzeugen verstärken und sich damit die Hybridtechnik aufgrund von Größendegressionseffekten eher als bisher erwartet als kostengünstige Alternative darstellen, hätte dies positive Auswirkungen auf Continental, da Continental auf diesen Zukunftsmärkten bereits heute gut mit ihren Produkten positioniert ist.

Continental bieten sich Chancen aus einer intelligenten Vernetzung von Fahrerassistenzsystemen und Fahrerinformationssystemen mit dem Internet.

Durch die intelligente Vernetzung von Fahrerassistenzsystemen und Fahrerinformationssystemen mit dem Internet schaffen wir die Voraussetzung, schrittweise in den kommenden Jahren das automatisierte Fahren zu ermöglichen. Über Kooperationen mit führenden Anbietern aus der Technologie- und Internetbranche planen wir darüber hinaus, das vollautomatisierte Fahren für das kommende Jahrzehnt zu realisieren. Hierfür entwickeln wir neue, divisionsübergreifende System-, Service- und Softwarelösungen, die für Continental ein erhebliches Wachstumspotenzial mit positiven Auswirkungen auf den zukünftigen Umsatz und die erzielbaren Margen bieten können.

Continental bieten sich Chancen aus der Digitalisierung und einer intelligenten Nutzung automobilier Daten.

Continental ist davon überzeugt, dass das Auto der Zukunft mit dem Internet verbunden sein wird. Deswegen haben wir den Geschäftsbereich Intelligent Transportation Systems (ITS) gegründet, der aus unserem Wissen über das Automobil und über das „Vernetztsein“ des Automobils und seines Nutzers mit dem Internet neue Geschäftsideen entwickeln soll. Experten beziffern das Umsatzpotenzial aus der Digitalisierung der physischen Welt und der entsprechenden Nutzung der Möglichkeiten des Internet der Dinge für die Automobilindustrie bis zum Jahr 2020 auf mehr als 57 Mrd. €. Ziel des Geschäftsbereichs ITS ist es deshalb, einen Teil dieses Potenzials für Continental zu erschließen. Mit zusätzlichem Umsatz auf diesem Gebiet würde Continental zudem dem strategischen Ziel, eine größere Unabhängigkeit von der Automobilproduktion zu erreichen, näher kommen.

Continental bieten sich Chancen aus der Urbanisierung

Prognosen zufolge werden im Jahr 2050 mehr als zwei Drittel der Weltbevölkerung in Großstädten leben. Die Fahrzeugflotte wird dann auf über 2 Mrd Fahrzeuge angewachsen sein. Der Großteil dieser Fahrzeuge wird in den Großstädten unterwegs sein. Dies bedeutet enorme Herausforderungen an die Infrastruktur, die Sicherheit und die Emissionseigenschaften von Fahrzeugen. Mit

ihrem breiten Portfolio an Sicherheitstechnologien, Produkten zur emissionsfreien Mobilität und Konzepten zur intelligenten Vernetzung von Fahrzeugen untereinander oder mit der Infrastruktur bietet dieser Trend Chancen für künftig erzielbaren Umsatz für Continental. Gleichzeitig unterstützt er die Chancen, die sich aus der Digitalisierung, Elektrifizierung und dem automatisierten Fahren ergeben.

Aussage zur Gesamtrisiko- und Gesamtchancensituation

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

Die sich seit dem Jahr 2012 abzeichnende wirtschaftliche Stabilisierung in Europa gewann im Jahr 2015 an Dynamik. Für das laufende Jahr muss sich noch zeigen, wie nachhaltig die weitere konjunkturelle Erholung ausfällt. Hingegen hat die NAFTA-Region das Vorkrisenniveau deutlich überschritten und es bleibt abzuwarten, ob die Umfeldfaktoren einen erneuten Anstieg über das im Jahr 2015 erzielte Rekordvolumen zulassen. Außerdem normalisiert sich das Wachstum in China, dem größten Automobilmarkt weltweit, zunehmend. Deswegen sind die Marktrisiken in Verbindung mit einer sinkenden Nachfrage unverändert hoch.

Mit den Veränderungen der Einzelrisiken haben sich in der Analyse im konzernweiten Risikomanagementsystem für das abgelaufene Geschäftsjahr jedoch keine Risiken gezeigt, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit den Fortbestand der Gesellschaft oder des Konzerns gefährden. Bestandsgefährdende Risiken sind auch in absehbarer Zukunft nach Einschätzung des Vorstands nicht erkennbar.

Unter Berücksichtigung der wesentlichen Chancen zeigt die Gesamtrisikolage des Continental-Konzerns eine angemessene Risiko- und Chancensituation, auf die unsere strategischen Ziele entsprechend ausgerichtet sind.

Prognosebericht >

Künftige Rahmenbedingungen

Prognose der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung

Für Deutschland prognostiziert der Internationale Währungsfonds (IWF) in seinem World Economic Outlook Update von Januar 2016 für das aktuelle Geschäftsjahr ein stabiles Wachstum von unverändert 1,7 %. Auch für die Eurozone erwartet der IWF für 2016 einen Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts (BIP) um 1,7 %. Nach seiner Einschätzung wird die anhaltende Belebung der Binnennachfrage, unterstützt vom niedrigen Ölpreis und von günstigen Finanzierungsmöglichkeiten, den sich abschwächenden Beitrag des Außenhandels mehr als kompensieren.

Für die USA rechnet der IWF im laufenden Jahr mit einem Anstieg des BIP-Wachstums auf 2,6 %, getragen von der weiteren Belebung des Immobilien- und des Arbeitsmarkts sowie – trotz Zinswende – weiterhin niedrigen Kreditzinsen. Die aktuelle Stärke des US-Dollar wirke dagegen eher dämpfend auf die Industrieproduktion. Zudem beeinträchtigt der niedrige Ölpreis spürbar die Aktivität des Rohstoffsektors. Ferner könnte die Geldpolitik der US-amerikanischen Notenbank die wirtschaftliche Aktivität im Jahresverlauf leicht bremsen.

Eine moderate Belebung des Wirtschaftswachstums erwartet der IWF für Japan. Das BIP soll 2016, nach einem Wachstum in Höhe von 0,6 % im Vorjahr, um 1,0 % ansteigen. Positiv wirken gemäß IWF auch hier der niedrige Ölpreis und günstige Kreditkonditionen

sowie steigende Einkommen und eine weitere Erhöhung der staatlichen Ausgaben.

Die Schwellen- und Entwicklungsländer werden 2016 laut IWF voraussichtlich ein BIP-Wachstum von 4,3 % erreichen. Die wesentlichen Stützen seien dabei erneut Indien mit 7,5 % und China mit 6,3 % BIP-Zuwachs. Während sich die Rezession der russischen Wirtschaft 2016 auf einen BIP-Rückgang von 1,0 % verlangsamen soll, erwartet der IWF für Brasilien erneut einen deutlichen Rückgang der Wirtschaftsleistung um 3,5 %.

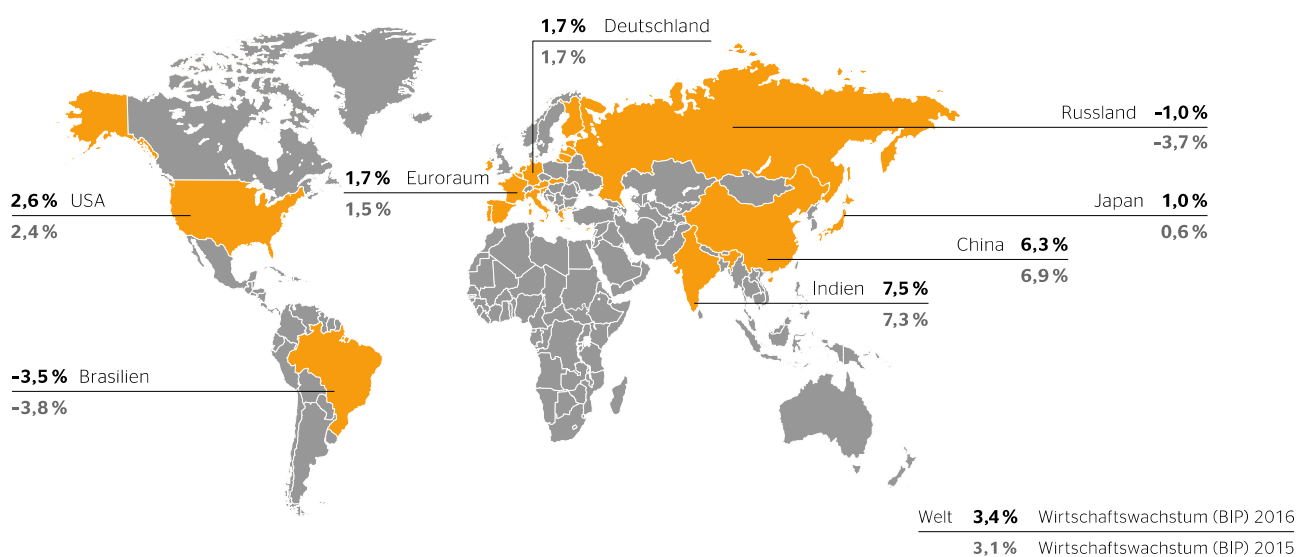
Auf Basis dieser Einschätzungen prognostiziert der IWF für die Weltwirtschaft einen Anstieg des Wachstums um 0,3 Prozentpunkte auf 3,4 % für das Jahr 2016.

Erhebliche Risiken sieht der IWF in seinem World Economic Outlook Update von Januar 2016 insbesondere durch ein geringeres Wachstum in China und eine weitere Aufwertung des US-Dollar infolge der Zinswende in den USA. Diese dürfte auch global zu steigenden Finanzierungskosten führen.

Zudem rechnet der IWF mit einer hohen Volatilität der weltweiten Risikoneigung und sieht hieraus Risiken, die zu plötzlichen Verwerfungen an den Kapitalmärkten führen könnten. Insbesondere die Schwellen- und Entwicklungsländer dürften davon betroffen sein.

Ferner könnte eine Eskalation geopolitischer Spannungen die Wirtschaft in der jeweiligen Region und auch den Welthandel insgesamt beeinträchtigen.

Prognostiziertes Wirtschaftswachstum 2016 im Vergleich zu 2015



Quellen: IWF - World Economic Outlook Update 1/2016, Eurostat, statistische Ämter der genannten Länder, Bloomberg.

Prognose der Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen

Prognose der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

Für die globale Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen < 6 t rechnen wir für das Jahr 2016 aktuell mit einem Wachstum um 1,5 % auf knapp 90 Mio Einheiten.

Der weltweit größte Produktionszuwachs wird erneut in China erwartet. Das Tempo dürfte hier auf etwa 3 % bis 4 % Zuwachs nachlassen, absolut gesehen entspräche dies einem Produktionszuwachs von etwa 0,8 Mio bis 1,0 Mio Einheiten. Steigende Produktionsvolumina sollten nach unserer Einschätzung auch Indien und Japan sowie Iran aufgrund von Nachholeffekten zeigen. Für Asien insgesamt erwarten wir einen Produktionsanstieg um 2 % auf 47,5 Mio Einheiten. Für Europa gehen wir von einem Zuwachs der Pkw-Produktion im Jahr 2016 von 2 % aus. Für den westlichen Teil Europas erwarten wir eine weitere Zunahme der Binnennachfrage bei zugleich eher stagnierenden Exportzahlen. Für Osteuropa rechnen wir derzeit mit einer Stabilisierung der Pkw-Nachfrage und -Produktion. Für die NAFTA-Region halten wir aufgrund des erreichten hohen Produktionsniveaus eine Stagnation der Fertigung für sehr wahrscheinlich. Absatzchancen ergeben sich aus dem immer noch vergleichsweise hohen Alter des Pkw-Bestands in den USA von durchschnittlich über elf Jahren. Zudem dürfte der anhaltend niedrige Benzinpreis nachfrageseitig unterstützend wirken. Dagegen erwarten wir für Südamerika wegen der anhaltenden Rezession einen weiteren Produktionsrückgang um 5 %.

Prognose der Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen

Nach dem starken Rückgang im Vorjahr wird sich die globale Produktion von Nutzfahrzeugen > 6 t nach unserer Einschätzung 2016 lediglich stabilisieren und mit einem Rückgang von etwa 0,5 % das Vorjahresvolumen leicht verfehlen.

Hauptursächlich für den neuerlichen Rückgang ist der nach den spürbar niedrigeren Auftragseingängen im vierten Quartal 2015 zu befürchtende Einbruch der Nutzfahrzeugproduktion in der NAFTA-Region um etwa 10 %. Jedoch erwarten wir für Europa 2016 ein

weiteres Fertigungsplus von bis zu 4 %, für Asien eine Trendwende mit einem Zuwachs von knapp 2 % und für Südamerika einen geringen Produktionsrückgang von rund 3 %.

Prognose der Ersatzreifenmärkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Der positive Nachfragetrend für Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge < 6 t wird voraussichtlich auch 2016 in fast allen Regionen anhalten. Weltweit rechnen wir mit einem Anstieg des Bedarfs um erneut 2 %.

Etwa drei Viertel hierzu dürfte wieder der asiatische Markt mit einem Wachstum von 5 % beisteuern – weiterhin getrieben durch die Nachfrage in China infolge des gewachsenen Fahrzeugbestands sowie durch einen steigenden Bedarf in Indien und Indonesien. In Europa sollte sich 2016 die Ersatzreifennachfrage für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Osteuropa stabilisieren und im Laufe des Jahres leicht verbessern, wodurch der Absatz in Europa insgesamt um knapp 2 % zulegen dürfte. Für die NAFTA-Region erwarten wir infolge der steigenden Fahrleistung und der Zunahme des Fahrzeugbestands einen um 2 % höheren Bedarf. Für Südamerika sehen wir dagegen aktuell einen Absatzrückgang um 3 %, da sich die anhaltend schwachen Erstausrüstungszahlen langsam auch auf den Ersatzreifenbedarf für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge niederschlagen dürften.

Prognose der Ersatzreifenmärkte für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge

Die globale Nachfrage nach Ersatzreifen für Nutzfahrzeuge > 6 t sollte 2016 aufgrund zunehmender Tonnage in den meisten Ländern und Regionen wieder um 2 % wachsen.

Nach dem Rückgang im Vorjahr rechnen wir aktuell für Europa mit einer Steigerung des Absatzes von Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge um 3 %. Zugleich erwarten wir für die NAFTA-Region und für Asien ein Wachstum der Nachfrage von jeweils rund 2 %. Dagegen prognostizieren wir für Südamerika aufgrund der sich fortsetzenden Rezession und daraus resultierender niedriger Transportvolumina einen weiteren Rückgang des Bedarfs an Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge um 4 %.

Prognose von Fahrzeugproduktion und Absatz im Reifenersatzgeschäft

	Fahrzeugproduktion				Absatz im Reifenersatzgeschäft			
	von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in Mio Stück		von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen in Tsd Stück		für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Mio Stück		für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge in Mio Stück	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Europa	21,1	20,7	590	569	329	324	24,2	23,5
NAFTA-Region	17,5	17,5	528	585	283	278	23,2	22,8
Südamerika	2,9	3,0	98	101	62	64	12,7	13,2
Asien	47,5	46,4	1.600	1.575	436	415	87,0	85,0
Übrige Märkte	1,0	1,0	0	0	41	42	7,3	7,3
Weltweit	89,9	88,6	2.816	2.830	1.151	1.123	154,4	151,8

Quellen:

Fahrzeugproduktion: IHS Inc. (Europa mit West-, Zentral- und Osteuropa inkl. Russland und Türkei; Asien inkl. Kasachstan, Usbekistan, Naher Osten und Ozeanien mit Australien).
Reifenersatzgeschäft: LMC International Ltd.
Vorläufige Zahlen und eigene Schätzungen.

Ausblick des Continental-Konzerns

Prognosevergleich für das abgelaufene Geschäftsjahr

Continental hat ihre im Februar 2015 aufgestellte Prognose über den Verlauf des Geschäftsjahres 2015 in wichtigen Kenngrößen erreicht und teilweise deutlich übertroffen. Der Ausblick wurde anlässlich der Quartalsveröffentlichungen regelmäßig überprüft und angepasst. Insbesondere haben wir das Ziel für den Free Cashflow vor Akquisitionen aufgrund der guten unterjährigen Entwicklung zuletzt mit der Veröffentlichung des Finanzberichts zum 30. September 2015 auf mehr als 2 Mrd € angehoben. Das für den Konzern prognostizierte Umsatzvolumen, das wir zu Beginn des Jahres 2015 auf mehr als 38,3 Mrd € schätzten, konnten wir im Wesentlichen aufgrund von positiven Währungskurseinflüssen übertreffen. Dagegen blieb der Umsatzbeitrag aus der Erstkonsolidierung von Veyance Technologies aufgrund der schwierigen Marktsituation im Öl- und Gasgeschäft sowie im Minengeschäft hinter unseren Erwartungen zurück. In Summe erreichte der Beitrag aus positiven Währungskurseffekten 2,2 Mrd €. Veyance Technologies trug mit 1,1 Mrd € zum Umsatz bei.

Sowohl in der Automotive Group als auch in der Rubber Group konnten wir die selbst gesteckten Ziele für die bereinigte EBIT-Marge sicher erreichen. Insbesondere in der Rubber Group wirkte sich die Entwicklung der Rohstoffkosten positiv auf das bereinigte EBIT aus.

Das Zinsergebnis fiel, begünstigt durch die gute Entwicklung des Free Cashflow, niedriger aus als erwartet. Die Steuerquote lag leicht unter unserer Prognose von rund 30%. Der Free Cashflow vor Akquisitionen lag aufgrund des höher ausgefallenen operativen Ergebnisses und der positiven Entwicklung des Working Capital zum Jahresende noch einmal höher als zuletzt von uns im November 2015 erwartet.

Auftragslage

Die Auftragslage in der Automotive Group hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr weiter positiv entwickelt. In Summe konnten die Automotive-Divisionen Chassis & Safety, Powertrain und Interior Aufträge akquirieren, die sich über die Gesamtdauer der Belieferung in die Fahrzeuge wertmäßig auf etwas mehr als 30 Mrd € summieren. Diese sogenannten Lifetime Sales basieren dabei im Wesentlichen auf Annahmen über die Produktionsvolumina der jeweiligen Fahrzeug- oder Motorenplattformen, die vereinbarten Kostenreduzierungen und die Preisentwicklung wichtiger Rohmaterialien. Der hierdurch ermittelte Auftragsbestand stellt eine Richtgröße für den auf mittlere Sicht erzielbaren Umsatz dar, der bei

einer Änderung der genannten Einflussgrößen Abweichungen aufweisen kann. Sollten sich die getroffenen Annahmen als richtig erweisen, dann stellen die Lifetime Sales eine gute Richtgröße für das in vier bis fünf Jahren erreichbare Umsatzvolumen der Automotive Group dar.

Aufgrund des hohen Anteils des Ersatzreifengeschäfts am Umsatz der Division Reifen ist eine Ermittlung eines aussagekräftigen Auftragsbestands nicht möglich. Ähnliches trifft auf die Division ContiTech zu. Sie besteht seit 2016 aus neun Geschäftsbereichen, die auf unterschiedlichen Märkten und Industriezweigen, die wiederum eigenen Einflussfaktoren unterliegen, tätig sind. Eine Konsolidierung der Auftragsbestände der verschiedenen Geschäftsbereiche der Division ContiTech hätte daher nur begrenzte Aussagekraft.

Ausblick des Continental-Konzerns

Für das Geschäftsjahr 2016 erwarten wir einen Anstieg der weltweiten Fahrzeugproduktion (Pkw, Kombifahrzeuge und leichte Nutzfahrzeuge) um 1,5% auf knapp 90 Mio Einheiten. Für die für Continental bedeutenden Pkw-Ersatzreifenmärkte Europa und NAFTA-Region gehen wir von einem Anstieg der Nachfrage um insgesamt 10 Mio Ersatzreifen bzw. einem Nachfrageplus in Höhe von jeweils 2% aus. Auf Basis dieser Marktannahmen und unter Annahme konstanter Währungskurse rechnen wir mit einem Anstieg des Konzernumsatzes 2016 auf rund 41 Mrd €.

Wir haben uns für das Geschäftsjahr 2016 das Ziel gesetzt, auf Konzernebene eine bereinigte EBIT-Marge von mehr als 10,5% sicher zu erreichen. Die im Vergleich zum Vorjahr geringere Erwartung an die Entwicklung der bereinigten EBIT-Marge ist dabei im Wesentlichen durch den Einbezug von Veyance Technologies in die Vergleichszahlen des Vorjahres zu erklären. Für die Automotive Group rechnen wir mit einem Umsatzwachstum in Höhe von mehr als 5% auf rund 25 Mrd € und einer bereinigten EBIT-Marge von mindestens 8,5%. Für die Rubber Group erwarten wir ein Umsatzwachstum auf mehr als 16 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 15,5%.

Für das Jahr 2016 rechnen wir mit einem positiven Beitrag aus niedrigeren Rohmaterialpreisen in der Rubber Group in Höhe von rund 100 Mio €. Dabei unterstellen wir einen Durchschnittskurs für Naturkautschuk (TSR 20) in Höhe von 1,50 US-Dollar/kg (2015: 1,44 US-Dollar/kg) und für den Synthesekautschukgrundstoff Butadien in Höhe von 0,90 US-Dollar/kg (2015: 0,90 US-Dollar/kg). Der erwartete positive Effekt stammt im Wesentlichen aus dem zuletzt

Prognosevergleich für das Geschäftsjahr 2015

	Konzern				Automotive Group		Rubber Group	
	Umsatz	bereinigte EBIT-Marge	Investitionen in % vom Umsatz	Free Cashflow ¹	Umsatz	bereinigte EBIT-Marge	Umsatz	bereinigte EBIT-Marge
2015 Prognose	> 38,3 Mrd €	> 10,5 %	~ 6 %	> 1,5 Mrd €	> 23 Mrd €	> 8,5 %	> 15,3 Mrd €	> 15 %
2015 berichtet	39,2 Mrd €	11,8 %	5,6 %	2,7 Mrd €	23,6 Mrd €	8,8 %	15,7 Mrd €	17,6 %

¹ Vor Akquisitionen.

deutlich gesunkenen Ölpreis. Für die Rubber Group errechnet sich je 10 US-Dollar Absenkung des Durchschnittspreises für Rohöl ein jährlicher positiver Bruttoeffekt von rund 50 Mio US-Dollar auf das operative Ergebnis. Der Durchschnittspreis für die Nordseesorte Brent lag im Jahr 2015 bei rund 52 US-Dollar.

Infolge der Teilrückzahlung des Festdarlehens und der Refinanzierung der US-Dollar-Anleihe im Geschäftsjahr 2015 rechnen wir 2016 mit einem negativen Zinsergebnis von weniger als 250 Mio €. Die Steuerquote sollte im Jahr 2016 bei rund 30 % liegen.

Für 2016 rechnen wir mit Sondereffekten in Höhe von rund 100 Mio €. Die Abschreibungen aus Kaufpreisallokationen, die im Wesentlichen aus den Erwerben von Veyance Technologies und von Elektrobit Automotive stammen, werden voraussichtlich bei rund 150 Mio € liegen und im Wesentlichen die Divisionen ContiTech und Interior betreffen.

Die Investitionen vor Finanzinvestitionen werden im Geschäftsjahr 2016 wieder bei rund 6 % vom Umsatz liegen. Die Verteilung zwischen der Automotive und der Rubber Group wird bei etwa 57 % zu 43 % liegen.

Die größten Projekte innerhalb der Division Chassis & Safety sind auch im Jahr 2016 wieder der weltweite Ausbau der Fertigungskapazitäten im Geschäftsbereich Vehicle Dynamics für die Bremsengenerationen MK 100 und MK C1, der Ausbau der Produktionsstätte in Mexiko für die elektrische Parkbremse und Investitionen im Geschäftsbereich Advanced Driver Assistance Systems in den Ausbau der Kapazitäten für Radarsensoren und Surround View-Systeme. Die Division Powertrain investiert im Geschäftsbereich Engine Systems vornehmlich in den Kapazitätsausbau der Diesel-

Hochdruckinjektoren in Deutschland sowie in die Erweiterung der weltweiten Fertigungskapazitäten für Turbolader. Zudem sind weitere Investitionen im Geschäftsbereich Hybrid Electric Vehicle für „48-Volt Eco Drive“-Projekte in China geplant. In der Division Interior liegt ein Investitionsschwerpunkt im Ausbau der Fertigungskapazitäten für Kombi-Instrumente in Osteuropa und in der NAFTA-Region.

Die Investitionsschwerpunkte im Jahr 2016 in der Division Reifen werden in der Fortführung der begonnenen Investitionsprojekte (Kapazitätserweiterungen sowie Maßnahmen zur Umsetzung von Qualitätssicherung und Kostensenkung) liegen. Einen Schwerpunkt bildet dabei der Ausbau der Pkw-Reifenproduktion in Osteuropa, China und der NAFTA-Region. Im Bereich Nutzfahrzeugreifen liegt der Fokus im Ausbau der Fertigungskapazitäten in der NAFTA-Region. In der Division ContiTech bilden eine Werkverlagerung im Geschäftsbereich Mobile Fluid Systems und die Produktionserweiterung im Geschäftsbereich Benecke-Kaliko Group die Investitionsschwerpunkte im Jahr 2016.

Continental weist zum Jahresende 2015 Netto-Finanzschulden von 3,5 Mrd € auf. Auch in Zukunft wollen wir, im Einklang mit unserem Ziel, die Abhängigkeit von der Automobilerstausrüstung zu verringern, insbesondere das Industriegeschäft weiter stärken. Hierfür sind auch weitere Unternehmenszukäufe nicht ausgeschlossen. Ein weiterer Fokus liegt auf der gezielten Verstärkung unserer Technologiekompetenz in Zukunftsfeldern innerhalb der Automotive Group. Wir planen, für das Jahr 2016 einen Free Cashflow vor Akquisitionen von mindestens 1,8 Mrd € zu erreichen.

Der Start in das Jahr 2016 bestätigt in einem schwierigen Umfeld unsere Erwartungen für das Gesamtjahr.

Konzernabschluss

126	Erklärung des Vorstands
127	Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
128	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
129	Konzerngesamtergebnisrechnung
130	Konzernbilanz
132	Konzern-Kapitalflussrechnung
133	Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung
134	Konzernanhang
134	Segmentberichterstattung
138	Allgemeine Erläuterungen und Grundsätze der Rechnungslegung
146	Neue Rechnungslegungsvorschriften
150	Konsolidierungskreis und Informationen zu Tochterunternehmen und Beteiligungen
151	Erwerbe und Veräußerungen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen
155	Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
161	Erläuterungen zur Konzernbilanz
203	Sonstige Erläuterungen



Erklärung des Vorstands

Der Vorstand der Continental AG ist verantwortlich für die Aufstellung, die Vollständigkeit und die Richtigkeit des Konzernabschlusses und des Berichts über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns sowie die sonstigen im Geschäftsbericht gegebenen Informationen. Bei der Erstellung des Konzernabschlusses wurden die International Financial Reporting Standards (IFRS) angewendet, wie sie in der EU anzuwenden sind, und, soweit erforderlich, sachgerechte Schätzungen vorgenommen. Der Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns enthält eine Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns sowie weitere Erläuterungen, die nach den Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs zu geben sind.

Um die Zuverlässigkeit der Daten sowohl für die Erstellung des Konzernabschlusses einschließlich des Berichts über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns als auch für die interne Berichterstattung sicherzustellen, existiert ein wirksames internes Steuerungs- und Kontrollsystem. Dies beinhaltet konzernweit einheitliche Richtlinien für Rechnungslegung und Risikomanagement entsprechend § 91 Abs. 2 AktG sowie ein integriertes Controllingkonzept als Teil des wertorientierten Managements und Prüfungen durch die Konzernrevision. Der Vorstand wird damit in die Lage versetzt, wesentliche Risiken frühzeitig zu erkennen und Gegenmaßnahmen einzuleiten.

Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hannover, Deutschland, ist von der Hauptversammlung der Continental AG zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2015 bestellt worden. Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats hat den Prüfungsauftrag erteilt. KPMG hat den nach den IFRS erstellten Konzernabschluss und den Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns geprüft. Der Abschlussprüfer hat den nachfolgend abgedruckten Bestätigungsvermerk erteilt.

Gemeinsam mit dem Abschlussprüfer wird der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats den Konzernabschluss, den Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns, den Prüfungsbericht und das Risikomanagement entsprechend § 91 Abs. 2 AktG eingehend erörtern. Anschließend werden diese Jahresabschlussunterlagen und diese Berichte ebenfalls in Anwesenheit des Abschlussprüfers mit dem gesamten Aufsichtsrat in dessen Bilanzsitzung erörtert.

Hannover, 8. Februar 2016

Der Vorstand

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der Continental Aktiengesellschaft, Hannover, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzerngesamtergebnisrechnung, Konzernbilanz, Konzern-Kapitalflussrechnung, Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und Konzernanhang – sowie ihren Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der

Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Hannover, 19. Februar 2016

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Ufer
Wirtschaftsprüfer

Papenberg
Wirtschaftsprüfer

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Mio €	Kapitel	2015	2014
Umsatzerlöse		39.232,0	34.505,7
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen		-29.056,8	-25.839,6
Bruttoergebnis vom Umsatz		10.175,2	8.666,1
Forschungs- und Entwicklungskosten		-2.449,6	-2.137,7
Vertriebs- und Logistikkosten		-2.179,0	-1.840,6
Allgemeine Verwaltungskosten		-925,5	-762,8
Sonstige Aufwendungen und Erträge	6	-567,7	-507,4
Ergebnis von at-equity bilanzierten Unternehmen	8	61,4	-73,8
Übriges Beteiligungsergebnis	8	0,8	1,0
Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern		4.115,6	3.344,8
Zinserträge	9	95,4	94,5
Zinsaufwendungen	9	-341,0	-359,8
Zinsergebnis		-245,6	-265,3
Ergebnis vor Ertragsteuern		3.870,0	3.079,5
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	10	-1.090,4	-622,0
Konzernergebnis		2.779,6	2.457,5
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn		-52,2	-82,2
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen		2.727,4	2.375,3
Ergebnis pro Aktie in €, unverwässert	35	13,64	11,88
Ergebnis pro Aktie in €, verwässert	35	13,64	11,88

Konzerngesamtergebnisrechnung

Mio €	2015	2014 ¹
Konzernergebnis	2.779,6	2.457,5
Ergebnisneutrale Umgliederung innerhalb des Eigenkapitals	0,1	-6,3
Posten, die nicht ergebniswirksam umgegliedert werden		
Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne ²	-80,9	-599,6
Zeitwertveränderungen ²	-62,9	-933,2
Umgliederungen aus Abgängen der Pensionsverpflichtungen	-0,1	0,8
Anteil von at-equity bilanzierten Unternehmen ^{3, 4}	-0,1	4,2
Währungsumrechnung ²	-35,2	-37,8
Im Eigenkapital erfasste Steuerpositionen	17,4	366,4
Posten, die in Folgeperioden erfolgswirksam umgegliedert werden könnten		
Währungsumrechnung ²	159,3	383,5
Effekte aus Währungsumrechnung ²	149,5	382,5
Erfolgswirksame Umgliederung	1,0	0,6
Anteil von at-equity bilanzierten Unternehmen ³	8,8	0,4
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-14,3	9,2
Zeitwertveränderungen	-1,4	12,2
Erfolgswirksame Umgliederung	-12,9	-3,0
Cashflow Hedges	-5,7	0,1
Zeitwertveränderungen	-0,8	-
Erfolgswirksame Umgliederung	-4,9	-
Anteil von at-equity bilanzierten Unternehmen ³	0,0	0,1
Im Eigenkapital erfasste Steuerpositionen	23,2	16,4
Sonstiges Ergebnis	81,6	-190,4
Gesamtergebnis	2.861,3	2.260,8
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Gesamtergebnis	-76,7	-98,9
Gesamtergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	2.784,6	2.161,9

¹ Die Vorjahresvergleichswerte sind entsprechend der Struktur 2015 angepasst dargestellt.

² Inklusive Fremddanteilen.

³ Inklusive Steuern.

⁴ Die Vorperiode beinhaltet einen Anteil von 6,3 Mio € aus ergebnisneutraler Umgliederung gemäß IAS 19.

Konzernbilanz

Aktiva

Mio €	Kapitel	31.12.2015	31.12.2014
Goodwill	11	6.640,6	5.769,1
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	11	1.336,4	443,3
Sachanlagen	12	9.538,9	8.446,4
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	13	16,0	17,5
Anteile an at-equity bilanzierten Unternehmen	14	345,8	298,5
Sonstige Finanzanlagen	15	14,1	10,7
Aktive latente Steuern	16	1.669,7	1.573,4
Aktiver Saldo aus Pensionsbewertung	24	18,9	1,6
Langfristige derivative Finanzinstrumente und verzinsliche Anlagen	28	17,1	301,2
Langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	17	47,6	41,9
Langfristige sonstige Vermögenswerte	18	21,5	19,7
Langfristige Vermögenswerte		19.666,6	16.923,3
Vorräte	19	3.360,1	2.987,6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	6.722,9	5.846,2
Kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	17	434,7	382,5
Kurzfristige sonstige Vermögenswerte	18	803,9	731,3
Ertragsteuerforderungen		149,7	60,3
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente und verzinsliche Anlagen	28	64,3	63,1
Flüssige Mittel	21	1.621,5	3.243,8
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	22	12,0	3,0
Kurzfristige Vermögenswerte		13.169,1	13.317,8
Bilanzsumme		32.835,7	30.241,1

Passiva

Mio €	Kapitel	31.12.2015	31.12.2014
Gezeichnetes Kapital		512,0	512,0
Kapitalrücklage		4.155,6	4.155,6
Kumulierte einbehaltene Gewinne		9.481,8	7.404,3
Erfolgsneutrale Rücklagen		-1.363,1	-1.399,8
Den Anteilseignern zuzurechnendes Eigenkapital		12.786,3	10.672,1
Anteile in Fremdbesitz		427,6	352,5
Eigenkapital	23	13.213,9	11.024,6
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	24	3.532,7	3.483,7
Passive latente Steuern	16	361,2	178,5
Langfristige Rückstellungen für sonstige Risiken und Verpflichtungen	25	301,5	306,3
Langfristige Finanzschulden	27	3.175,0	5.077,4
Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	29	94,9	48,7
Langfristige sonstige Verbindlichkeiten	31	55,7	46,4
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		7.521,0	9.141,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	30	5.493,8	4.861,6
Ertragsteuerverbindlichkeiten	26	719,8	577,3
Kurzfristige Rückstellungen für sonstige Risiken und Verpflichtungen	25	845,5	732,7
Kurzfristige Finanzschulden	27	2.069,8	1.354,2
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	29	1.968,7	1.649,2
Kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten	31	1.001,2	900,2
Zur Veräußerung bestimmte Verbindlichkeiten	32	2,0	0,3
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		12.100,8	10.075,5
Bilanzsumme		32.835,7	30.241,1

Konzern-Kapitalflussrechnung

Mio €	Kapitel	2015	2014
Konzernergebnis		2.779,6	2.457,5
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	10	1.090,4	622,0
Zinsergebnis	9	245,6	265,3
EBIT		4.115,6	3.344,8
Gezahlte Zinsen		-204,6	-185,9
Erhaltene Zinsen		31,1	28,2
Gezahlte Ertragsteuern	10, 26	-1.015,3	-775,0
Erhaltene Dividenden		48,0	33,7
Abschreibungen sowie Wertminderungen und -aufholungen	6, 11, 12, 13	1.885,8	1.789,0
Ergebnis von at-equity bilanzierten Unternehmen und sonstigen Finanzanlagen inkl. Wertminderungen und -aufholungen	8, 14	-62,2	71,3
Gewinne aus Abgängen von Vermögenswerten, Gesellschaften und Geschäftsbereichen		-16,9	-13,6
Veränderungen der			
Vorräte	19	-59,5	-20,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	-447,2	-246,6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	30	400,0	59,3
Pensionsrückstellungen	24	57,2	-20,5
übrigen Aktiva und Passiva		183,6	103,7
Mittelzufluss/-abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		4.915,6	4.168,3
Mittelzufluss/-abfluss aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	11, 12	35,7	86,4
Investitionen in Sachanlagen und Software	11, 12	-2.178,8	-2.045,4
Investitionen in immaterielle Vermögenswerte aus Entwicklungsprojekten und Sonstige	11	-85,8	-64,9
Mittelzufluss/-abfluss aus dem Verkauf von Gesellschaften und Geschäftsbereichen	5	13,8	-0,5
Anteilserwerb von Gesellschaften und Geschäftsbereichen	5	-1.256,9	-129,0
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit		-3.472,0	-2.153,4
Summe des Cashflow vor Finanzierungstätigkeit		1.443,6	2.014,9
Veränderung kurzfristiger Finanzschulden		-774,1	-323,2
Aufnahme langfristiger Finanzschulden		549,2	1.565,0
Tilgung langfristiger Finanzschulden		-2.133,4	-1.604,6
Sukzessive Erwerbe		-27,3	0,0
Gezahlte Dividende		-650,0	-500,0
Dividenden an Minderheitsgesellschafter und Veränderungen aus Eigenkapitaltransaktionen bei Gesellschaften mit Minderheitsanteilseignern		-62,5	-45,5
Zugang flüssiger Mittel aus erstmaliger Einbeziehung von Tochtergesellschaften in den Konsolidierungskreis		0,5	0,4
Mittelabfluss/-zufluss aus Finanzierungstätigkeit		-3.097,6	-907,9
Veränderung der flüssigen Mittel		-1.654,0	1.107,0
Flüssige Mittel am 01.01.		3.243,8	2.044,8
Wechselkursbedingte Veränderungen der flüssigen Mittel		31,7	92,0
Flüssige Mittel am 31.12.	21	1.621,5	3.243,8

Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung

Mio €	Gezeichnetes Kapital ¹	Kapitalrücklage	Kumulierte einbehaltene Gewinne	Sukzessive Erwerbe ²	Unterschiedsbetrag aus			Summe	Anteile in Fremdbesitz	Gesamt
					Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne ³	Währungsumrechnung ⁴	Finanzinstrumenten ⁵			
Stand 01.01.2014	512,0	4.155,6	5.535,3	-18,4	-741,2	-435,9	3,8	9.011,2	311,0	9.322,2
Konzernergebnis	–	–	2.375,3	–	–	–	–	2.375,3	82,2	2.457,5
Veränderungen übriges Eigenkapital	–	–	-6,3	–	-598,4	384,8	6,5	-213,4	16,7	-196,7
Konzerngesamtergebnis	–	–	2.369,0	–	-598,4	384,8	6,5	2.161,9	98,9	2.260,8
Gezahlte Dividende	–	–	-500,0	–	–	–	–	-500,0	-47,1	-547,1
Sukzessive Erwerbe	–	–	–	-0,1	–	–	–	-0,1	–	-0,1
Sonstige Veränderung ⁶	–	–	–	-0,9	–	–	–	-0,9	-10,3	-11,2
Stand 31.12.2014	512,0	4.155,6	7.404,3	-19,4	-1.339,6	-51,1	10,3	10.672,1	352,5	11.024,6
Konzernergebnis	–	–	2.727,4	–	–	–	–	2.727,4	52,2	2.779,6
Veränderungen übriges Eigenkapital	–	–	0,1	–	-81,0	152,1	-14,0	57,2	24,5	81,7
Konzerngesamtergebnis	–	–	2.727,5	–	-81,0	152,1	-14,0	2.784,6	76,7	2.861,3
Gezahlte/beschlossene Dividende	–	–	-650,0	–	–	–	–	-650,0	-69,3	-719,3
Sukzessive Erwerbe	–	–	–	-21,2	–	–	–	-21,2	-11,5	-32,7
Sonstige Veränderung ⁶	–	–	–	0,8	–	–	–	0,8	79,2	80,0
Stand 31.12.2015	512,0	4.155,6	9.481,8	-39,8	-1.420,6	101,0	-3,7	12.786,3	427,6	13.213,9

Siehe begleitende Erläuterungen im Konzernanhang in den Kapiteln 2, 5 und 23.

1 Eingeteilt in 200.005.983 im Umlauf befindliche Stückaktien.

2 Der Betrag in der Berichtsperiode resultierte aus sukzessiven Erwerben von Anteilen vollkonsolidierter Unternehmen sowie einer nachträglichen Kaufpreisanpassung. Die Vorjahresperiode beinhaltet zusätzlich Effekte aus der erstmaligen Einbeziehung vormals nicht konsolidierter Tochterunternehmen sowie einen Effekt aus dem Erwerb eigener Anteile von nach der Equity-Methode bilanzierten Gesellschaften.

3 Beinhaltet einen Anteil von -0,1 Mio € (Vj. -1,5 Mio €) des Anteilseigners an den nicht realisierten Gewinnen und Verlusten aus Pensionsverpflichtungen von nach der Equity-Methode bilanzierten Gesellschaften.

4 Beinhaltet einen Anteil von 8,8 Mio € (Vj. 0,4 Mio €) des Anteilseigners an der Währungsumrechnung von nach der Equity-Methode bilanzierten Gesellschaften.

5 Die Veränderung des Unterschiedsbetrags aus Finanzinstrumenten, nach Berücksichtigung von latenten Steuern, resultierte im Wesentlichen aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten sowie aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der Cashflow Hedges (-3,8 Mio €) zur Zins- und Währungssicherung.

6 Sonstige Veränderungen der Fremdbesitzanteile durch Konsolidierungskreisveränderungen sowie Kapitalerhöhungen.

Konzernanhang

1. Segmentberichterstattung

Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

Entsprechend den Regeln des IFRS 8, *Geschäftssegmente*, stellt die Segmentberichterstattung der Continental AG auf den *management approach* in Bezug auf die Segmentidentifikation ab. Demnach sind die Informationen, die dem Chief Operating Decision Maker regelmäßig für Entscheidungszwecke zur Verfügung gestellt werden, als maßgeblich zu betrachten.

Aufgrund der Wesensverwandtschaft einzelner Produkte werden diese in Segmente zusammengefasst. Diese zeigt sich im Wesentlichen bei Produktanforderungen, Markttrends, Kundengruppen und Distributionskanälen.

Die Aktivitäten des Continental-Konzerns sind in folgende Segmente aufgeteilt:

Chassis & Safety entwickelt, produziert und vertreibt intelligente Systeme zur Verbesserung der Fahrsicherheit und -dynamik.

Powertrain integriert innovative und effiziente Systemlösungen rund um den Antriebsstrang in Fahrzeuge aller Klassen.

Interior ist spezialisiert auf das Informationsmanagement, entwickelt und produziert Informations-, Kommunikations- und Vernetzungslösungen.

Reifen steht für kurze Bremswege und hohen Grip, um maximale Sicherheit zu gewährleisten und gleichzeitig durch minimierten Rollwiderstand den Kraftstoffverbrauch zu senken.

ContiTech entwickelt, produziert und vermarktet Produkte für den Maschinen- und Anlagenbau, den Bergbau, die Automobilindustrie sowie weitere wichtige Industrien.

Sonstiges/Konsolidierung

Hier sind die direkt geführten Beteiligungen wie Holding-, Finanz- und Versicherungsgesellschaften sowie die Holdingfunktion der Continental AG und die Auswirkungen aus Konsolidierungen enthalten. Dieser Bereich beinhaltet auch die Ergebnisauswirkungen aus ungewissen Risiken, insbesondere aus vertraglichen und ähnlichen Ansprüchen oder Verpflichtungen, die u. a. Beteiligungsrisiken darstellen, die zurzeit operativen Bereichen nicht zugeordnet werden können.

Die interne Steuerung und Berichterstattung im Continental-Konzern basieren auf den in Kapitel 2 beschriebenen Grundsätzen der Rechnungslegung (IFRS). Der Konzern misst den Erfolg seiner Segmente einerseits als bereinigte Umsatzrendite anhand des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt), bezogen auf

den bereinigten Umsatz, andererseits als Kapitalrendite (ROCE), ermittelt als EBIT in Prozent der durchschnittlichen operativen Aktiva. Verkäufe und Erlöse zwischen den Segmenten werden zu Preisen berechnet, wie sie auch mit Konzernfremden vereinbart würden. Bei Verwaltungsleistungen von Gesellschaften mit übernommener Zentralfunktion oder von der Konzernführung werden die Kosten entsprechend der Inanspruchnahme wie Dienstleistungen für fremde Dritte berechnet. Sofern eine direkte Zuordnung nicht möglich ist, werden leistungsgerechte Verteilungen vorgenommen.

Das Segmentvermögen umfasst die operativen Aktiva der Aktivseite der Bilanz zum Stichtag. Die Segmentschulden weisen die Bestandteile der operativen Aktiva auf der Passivseite der Bilanz aus.

Bei den Investitionen handelt es sich um Zugänge von Sachanlagen und Software sowie Zugänge aktivierter Sachverhalte aus Finanzierungsleasing und aktivierter Fremdkapitalkosten nach IAS 23. Die Abschreibungen zeigen den planmäßigen Werteverzehr und Wertminderungen auf sonstige immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien sowie Wertminderungen auf Goodwill. Abschreibungen auf Finanzanlagen sind in dieser Kennzahl nicht enthalten.

Unter den nicht zahlungswirksamen Aufwendungen/Erträgen werden im Wesentlichen Veränderungen der Pensionsrückstellungen – außer Einzahlungen in die bzw. Entnahmen aus den zugehörigen Fonds – sowie die Ergebnisse aus und Wertminderungen und -aufholungen auf at-equity bilanzierte Unternehmen zusammengefasst.

Für die Angaben der Segmentberichterstattung nach Ländern und Regionen werden die Umsatzerlöse nach dem Sitz der Kunden, die Investitionen und das Segmentvermögen dagegen nach dem Sitz der Gesellschaften bestimmt.

Continental erwirtschaftete im Berichtsjahr, über alle Segmente betrachtet, mit einer Gruppe von Unternehmen unter gemeinsamer Beherrschung Umsatzerlöse in Höhe von 5.647,1 Mio € (Vj. 5.656,1 Mio €).

Im Jahr 2015 wurden in Deutschland mehr als 20 % der Umsatzerlöse erwirtschaftet. Des Weiteren gibt es im Berichtsjahr außer den USA und China kein Land, in dem mehr als 10 % der Umsätze realisiert wurden.

Hinsichtlich der Angaben zu den Zielen, Methoden und Prozessen des Kapitalmanagements verweisen wir auf das Kapitel Unternehmenssteuerung im Lagebericht.

Segmentberichterstattung 2015

Mio €	Chassis & Safety	Powertrain	Interior	Reifen	ContiTech	Sonstiges/ Konsolidierung	Continental- Konzern
Außenumsatz	8.427,2	6.994,1	8.144,4	10.387,7	5.278,6	–	39.232,0
Konzerninterner Umsatz	22,5	74,4	10,4	21,1	89,2	-217,6	–
Umsatz (Gesamt)	8.449,7	7.068,5	8.154,8	10.408,8	5.367,8	-217,6	39.232,0
EBIT (Segmentergebnis)	814,3	395,6	804,5	2.085,2	170,6	-154,6	4.115,6
in % vom Umsatz	9,6	5,6	9,9	20,0	3,2	–	10,5
davon Ergebnis von at-equity bilanzierten Unternehmen	22,1	2,6	23,4	12,1	0,3	0,9	61,4
Investitionen ¹	470,3	468,4	336,0	658,2	245,2	0,7	2.178,8
in % vom Umsatz	5,6	6,6	4,1	6,3	4,6	–	5,6
Abschreibungen ²	346,0	335,1	277,7	519,1	406,6	1,3	1.885,8
davon Wertminderungen ³	-0,1	0,5	0,3	6,8	86,1	–	93,6
Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte	10,5	6,3	61,8	–	–	0,1	78,7
Wesentliche zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	2,0	-26,0	-2,4	-1,1	-9,9	4,4	-33,0
Segmentvermögen	6.524,4	4.566,1	6.380,3	7.235,6	4.028,0	24,9	28.759,3
davon Anteile an at-equity bilanzierten Unternehmen	96,0	50,3	103,0	87,4	1,7	7,4	345,8
Segmentsschulden	2.092,6	1.706,5	1.975,0	2.159,6	1.019,0	128,1	9.080,8
Operative Aktiva (zum 31.12.)	4.431,8	2.859,6	4.405,3	5.076,0	3.009,0	-103,2	19.678,5
Operative Aktiva (Durchschnitt)	4.277,7	2.767,8	4.192,0	5.322,2	3.234,4	-113,4	19.680,7
Kapitalrendite (ROCE)	19,0	14,3	19,2	39,2	5,3	–	20,9
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	40.062	35.364	40.462	48.955	42.648	408	207.899
Umsatz bereinigt ⁵	8.449,7	6.950,3	8.059,9	10.335,1	4.194,0	-214,3	37.774,7
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	817,2	424,6	824,3	2.109,0	435,0	-154,6	4.455,5
in % des bereinigten Umsatzes	9,7	6,1	10,2	20,4	10,4	–	11,8

1 Investitionen in Sachanlagen und Software.

2 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

3 Der Begriff Wertminderung (Impairment) beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

4 Ohne Auszubildende.

5 Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

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

Segmentberichterstattung 2014

Mio €	Chassis & Safety	Powertrain	Interior	Reifen	ContiTech	Sonstiges/ Konsolidierung	Continental- Konzern
Außenumsatz	7.480,4	6.430,7	6.994,3	9.768,3	3.832,0	–	34.505,7
Konzerninterner Umsatz	34,5	63,6	8,2	16,1	99,2	-221,6	–
Umsatz (Gesamt)	7.514,9	6.494,3	7.002,5	9.784,4	3.931,2	-221,6	34.505,7
EBIT (Segmentergebnis)	680,2	-96,8	605,9	1.829,4	433,3	-107,2	3.344,8
in % vom Umsatz	9,1	-1,5	8,7	18,7	11,0	–	9,7
davon Ergebnis von at-equity bilanzierten Unternehmen	19,3	-113,0	18,7	0,2	0,2	0,8	-73,8
Investitionen ¹	411,6	428,0	286,1	724,3	190,6	4,8	2.045,4
in % vom Umsatz	5,5	6,6	4,1	7,4	4,8	–	5,9
Abschreibungen ²	337,9	540,1	340,4	451,4	118,5	0,7	1.789,0
davon Wertminderungen ³	4,7	168,4	5,8	–	–	–	178,9
Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte	15,3	2,2	40,4	–	–	–	57,9
Wesentliche zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	16,4	-125,2	5,7	14,3	-1,4	1,4	-88,8
Segmentvermögen	5.773,8	4.279,5	5.426,9	6.866,8	2.107,0	26,5	24.480,5
davon Anteile an at-equity bilanzierten Unternehmen	75,6	47,5	79,6	87,3	1,5	7,0	298,5
Segmentsschulden	1.773,2	1.638,1	1.658,6	1.984,1	700,9	129,5	7.884,4
Operative Aktiva (zum 31.12.)	4.000,6	2.641,4	3.768,3	4.882,7	1.406,1	-103,0	16.596,1
Operative Aktiva (Durchschnitt)	3.956,5	2.733,0	3.814,5	4.932,0	1.407,2	-116,7	16.726,5
Kapitalrendite (ROCE)	17,2	-3,5	15,9	37,1	30,8	–	20,0
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) ⁴	38.127	34.529	36.055	47.338	32.775	344	189.168
Umsatz bereinigt ⁵	7.514,9	6.494,3	7.002,5	9.774,5	3.931,2	-221,6	34.495,8
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) ⁶	710,4	260,5	708,4	1.856,6	437,2	-107,2	3.865,9
in % des bereinigten Umsatzes	9,5	4,0	10,1	19,0	11,1	–	11,2

1 Investitionen in Sachanlagen und Software.

2 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

3 Der Begriff Wertminderung (Impairment) beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

4 Ohne Auszubildende.

5 Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

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

Überleitung EBIT zum Konzernergebnis

Mio €	2015	2014
Chassis & Safety	814,3	680,2
Powertrain	395,6	-96,8
Interior	804,5	605,9
Reifen	2.085,2	1.829,4
ContiTech	170,6	433,3
Sonstiges/Konsolidierung	-154,6	-107,2
EBIT	4.115,6	3.344,8
Zinsergebnis	-245,6	-265,3
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.870,0	3.079,5
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.090,4	-622,0
Konzernergebnis	2.779,6	2.457,5
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	-52,2	-82,2
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	2.727,4	2.375,3

Segmentberichterstattung nach Regionen

Mio €	Deutschland	Europa ohne Deutschland	NAFTA-Region	Asien	Übrige Länder	Continental-Konzern
Außenumsatz 2015	8.380,5	11.040,7	10.236,9	7.990,0	1.583,9	39.232,0
Außenumsatz 2014	8.106,5	10.313,4	7.636,3	6.887,9	1.561,6	34.505,7
Investitionen 2015¹	597,2	628,0	428,8	448,7	76,1	2.178,8
Investitionen 2014 ¹	566,2	685,3	369,8	328,3	95,8	2.045,4
Segmentvermögen zum 31.12.2015	9.735,9	7.089,3	6.298,4	5.103,2	532,5	28.759,3
Segmentvermögen zum 31.12.2014	8.748,0	6.519,9	4.390,9	4.144,4	677,3	24.480,5
Anzahl Mitarbeiter zum 31.12.2015²	55.408	65.363	38.493	39.138	9.497	207.899
Anzahl Mitarbeiter zum 31.12.2014 ²	52.411	60.462	31.414	35.612	9.269	189.168

¹ Investitionen in Sachanlagen und Software.

² Ohne Auszubildende.

Überleitung Bilanzsumme zu operativen Aktiva

Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Bilanzsumme	32.835,7	30.241,1
Flüssige Mittel	1.621,5	3.243,8
Kurz- und langfristige derivative Finanzinstrumente, verzinsliche Anlagen	81,4	364,3
Andere finanzielle Vermögenswerte	108,8	114,1
Abzüglich finanzieller Vermögenswerte	1.811,7	3.722,2
Abzüglich sonstiger nicht operativer Vermögenswerte	445,3	404,7
Aktive latente Steuern	1.669,7	1.573,4
Ertragsteuerforderungen	149,7	60,3
Abzüglich Ertragsteuervermögen	1.819,4	1.633,7
Segmentvermögen	28.759,3	24.480,5
Summe Verbindlichkeiten und Rückstellungen	19.621,8	19.216,5
Kurz- und langfristige Finanzschulden	5.244,8	6.431,6
Zins- und andere finanzielle Verbindlichkeiten	48,4	91,8
Abzüglich finanzieller Verbindlichkeiten	5.293,2	6.523,4
Passive latente Steuern	361,2	178,5
Ertragsteuerverbindlichkeiten	719,8	577,3
Abzüglich Ertragsteuerverpflichtungen	1.081,0	755,8
Abzüglich sonstiger nicht operativer Verbindlichkeiten	4.166,8	4.052,9
Segmentschulden	9.080,8	7.884,4
Operative Aktiva	19.678,5	16.596,1

2. Allgemeine Erläuterungen und Grundsätze der Rechnungslegung

Die Continental Aktiengesellschaft (Continental AG) mit Sitz in Hannover, Vahrenwalder Straße 9, Deutschland, ist die Muttergesellschaft des Continental-Konzerns und eine börsennotierte Aktiengesellschaft. Sie ist im Handelsregister des Amtsgerichts Hannover eingetragen (HRB 3527). Die Continental AG ist ein weltweit operierender Zulieferer der Automobilindustrie. Die Art der Geschäftstätigkeit und die Hauptaktivitäten der Continental AG sind im Abschnitt Segmentberichterstattung (Kapitel 1) näher erläutert. Der Konzernabschluss der Continental AG für das Geschäftsjahr 2015 wurde mit Beschluss des Vorstands vom 8. Februar 2016 aufgestellt und wird beim elektronischen Bundesanzeiger eingereicht und dort bekannt gemacht.

Der Konzernabschluss der Continental AG zum 31. Dezember 2015 ist gemäß der EU-Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 in Verbindung mit § 315a Abs. 1 Handelsgesetzbuch (HGB) nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, erstellt. Die Bezeichnung IFRS umfasst auch die International Accounting Standards (IAS), die Interpretationen des International Financial Reporting Standards Interpretations Committee bzw. des Vorgängers International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) sowie die des ehemaligen Standing Interpretations Committee (SIC). Alle für das Geschäftsjahr 2015 verbindlichen IFRS-Standards wurden

vorbehaltlich der Anerkennung durch die Europäische Union angewendet.

Der Konzernabschluss ist grundsätzlich auf der Basis der fortgeführten historischen Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten erstellt. Ausnahmen sind die als zur Veräußerung verfügbar kategorisierten finanziellen Vermögenswerte sowie derivative Finanzinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert sind.

Die Jahresabschlüsse der in den Konzern einbezogenen Gesellschaften werden entsprechend IFRS 10 nach einheitlichen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen aufgestellt. Der Stichtag der Einzelabschlüsse der einbezogenen Konzerngesellschaften entspricht grundsätzlich dem Stichtag des Konzernabschlusses.

Der Konzernabschluss wurde in Euro aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt, sind alle Beträge in Millionen Euro (Mio €) angegeben. Wir weisen darauf hin, dass bei der Verwendung von gerundeten Beträgen und Prozentangaben aufgrund kaufmännischer Rundung Differenzen auftreten können.

Konsolidierungsgrundsätze

Alle wesentlichen Tochterunternehmen, die die Continental AG nach den Bestimmungen des IFRS 10 beherrscht, sind in den Konzernabschluss einbezogen und werden vollkonsolidiert. Dazu muss die Continental AG die Entscheidungsmacht zur Steuerung der relevanten Tätigkeiten und ein Recht auf variable Rückflüsse aus dem Beteiligungsunternehmen haben. Des Weiteren muss sie ihre Entscheidungsmacht dazu nutzen können, die Höhe dieser Rückflüsse zu bestimmen. Daher kann der Konsolidierungskreis auch Gesellschaften umfassen, die unabhängig von den Stimmrechtsverhältnissen durch andere substanzielle Rechte, wie vertragliche Vereinbarungen, von der Continental AG beherrscht werden, wie es bei in den Konzernabschluss einbezogenen strukturierten Einheiten der Fall ist.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Erwerbsmethode durch Verrechnung der Anschaffungskosten mit dem auf das Mutterunternehmen entfallenden anteiligen zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Nettoreinvermögen zum Zeitpunkt des Erwerbs. Dabei werden auch immaterielle Vermögenswerte mit ihren beizulegenden Zeitwerten angesetzt, die bisher im Einzelabschluss des erworbenen Unternehmens nicht erfasst wurden. Bei einem Unternehmenserwerb identifizierte immaterielle Vermögenswerte, darunter z. B. Markennamen, Patente, Technologien, Kundenbeziehungen und Auftragsbestände, werden zum Erwerbszeitpunkt nur dann separat angesetzt, wenn die Voraussetzungen nach IAS 38 für die Aktivierung eines immateriellen Vermögenswerts vorliegen. Die Bewertung zum Erwerbszeitpunkt kann in der Regel nur vorläufig erfolgen. Sind Anpassungen innerhalb von zwölf Monaten nach dem Erwerb zugunsten bzw. zulasten der Vermögenswerte und Schulden notwendig, so werden diese entsprechend retrospektiv zum Erwerbszeitpunkt vorgenommen. Wesentliche Anpassungen werden im Anhang dargestellt.

Ein verbleibender aktivischer Unterschiedsbetrag wird als Goodwill aktiviert. Der Anteil der Minderheitsgesellschafter wird mit dem anteiligen (neubewerteten) Nettovermögen des Tochterunternehmens bewertet. Um die Werthaltigkeit des Goodwill aus einer noch nicht vollständig abgeschlossenen Bewertung und demnach vorläufigen Kaufpreisaufteilung sicherzustellen, wird zum Bilanzstichtag eine vorläufige Aufteilung des vorläufigen Goodwill auf die betroffenen Geschäftsbereiche vorgenommen. Diese vorläufige Aufteilung kann deutlich von der endgültigen Verteilung abweichen. Ein sich ergebender negativer Unterschiedsbetrag wird nach erneuter Überprüfung der Zeitwerte der erworbenen Vermögenswerte und Schulden innerhalb der sonstigen Erträge realisiert.

Auf Konzernfremde entfallende Anteile am Eigenkapital werden unter „Anteile in Fremdbesitz“ im Eigenkapital ausgewiesen.

Für den Zeitraum, in dem Konzerngesellschaften gegenüber Minderheitsaktionären verbindliche Kaufoptionen für die von Minderheitsaktionären gehaltenen Anteile an Konzerngesellschaften anbieten, erfolgt der Ausweis der hiervon betroffenen Minderheiten nicht als Anteile in Fremdbesitz, sondern als finanzielle Verbindlichkeiten. Diese Verbindlichkeiten werden zum beizulegenden Zeitwert, der dem Kaufpreisangebot entspricht, ausgewiesen. Soweit die Kaufoption unmittelbar im Zusammenhang mit dem Erwerb einer Mehrheitsbeteiligung durch die Continental AG ausgesprochen wird, stellt der Wert der Kaufoption einen Bestandteil der

Anschaffungskosten der Beteiligung dar. Erfolgt dagegen das Kaufangebot unabhängig von und nach der Erlangung einer Mehrheitsbeteiligung, so wird der Unterschiedsbetrag zwischen dem Kaufpreisangebot und dem Buchwert der Minderheitenanteile zum Zeitpunkt der Optionserteilung erfolgsneutral mit dem Eigenkapital verrechnet.

Im Falle sukzessiver Erwerbe bei bereits bestehender Beherrschung werden sich ergebende Unterschiedsbeträge zwischen Kaufpreis und Buchwert der erworbenen Minderheitenanteile erfolgsneutral mit dem Eigenkapital verrechnet.

Im Falle eines sukzessiven Erwerbs und einer damit verbundenen Erlangung der Beherrschungsmöglichkeit wird der Unterschiedsbetrag zwischen dem Buchwert und dem beizulegenden Zeitwert für die bereits im Besitz befindlichen Anteile zum Zeitpunkt der erstmaligen Vollkonsolidierung erfolgswirksam innerhalb der sonstigen Aufwendungen und Erträge realisiert.

Wesentliche Beteiligungen werden, wenn die Continental AG einen maßgeblichen Einfluss auf das Beteiligungsunternehmen ausüben kann (assoziierte Unternehmen), grundsätzlich nach der Equity-Methode bilanziert. Die Beteiligungsbuchwerte der nach der Equity-Methode konsolidierten assoziierten Unternehmen werden entsprechend dem anteiligen Eigenkapital des Beteiligungsunternehmens fortgeführt. Sofern die Abschlüsse der assoziierten Unternehmen nicht rechtzeitig vorliegen, erfolgt die Berücksichtigung der anteiligen Gewinne oder Verluste auf Basis einer zuverlässigen Schätzung. Ein im Rahmen der Erstkonsolidierung entstandener Goodwill wird im Equity-Ansatz ausgewiesen und nicht planmäßig abgeschrieben. Bei Vorliegen entsprechender Indikatoren wird der Beteiligungsbuchwert der nach der Equity-Methode konsolidierten assoziierten Unternehmen einer Werthaltigkeitsprüfung unterzogen.

Nicht in den Konzernabschluss einbezogen werden Gesellschaften, die wegen ihrer ruhenden oder nur geringen Geschäftstätigkeit von untergeordneter Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Continental-Konzerns sind. Die Bilanzierung erfolgt im Konzernabschluss zu Anschaffungskosten, wenn keine Notierungen an Kapitalmärkten gegeben sind und aus der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts keine signifikante Verbesserung der Darstellung des Abschlusses zu erwarten ist.

Forderungen und Verbindlichkeiten sowie Erträge und Aufwendungen zwischen einbezogenen Gesellschaften werden gegeneinander aufgerechnet. Zwischenergebnisse aus konzerninternen Lieferungen und Leistungen und innerhalb des Konzerns ausgeschüttete Dividenden werden eliminiert. Auf ergebniswirksame Konsolidierungsvorgänge werden latente Steuern angesetzt, die aus der Höhe der durchschnittlichen Ertragsteuerbelastung des Konzerns abgeleitet sind.

Währungsumrechnung

Die Bilanzen ausländischer Tochterunternehmen, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden zu Mittelkursen zum Bilanzstichtag (Stichtagskurs), die Gewinn- und Verlustrechnungen mit Jahresdurchschnittskursen in Euro umgerechnet. Umrechnungsdifferenzen aus der Währungsumrechnung werden bis zum Abgang des Tochterunternehmens ergebnisneutral im Unterschiedsbetrag

aus Währungsumrechnung im Eigenkapital ohne Berücksichtigung latenter Steuern erfasst.

In den Einzelabschlüssen der Continental AG und der Tochterunternehmen werden Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten bei Zugang mit dem zu diesem Zeitpunkt geltenden Transaktionskurs bewertet und zum Bilanzstichtag an den dann gültigen Wechselkurs angepasst. Eingetretene Währungsgewinne und -verluste werden - mit Ausnahme bestimmter Finanzierungsvorgänge - erfolgswirksam erfasst. Währungskursdifferenzen aufgrund der Stichtagsumrechnung konzerninterner Finanzierungen,

die in der jeweiligen funktionalen Währung einer der Vertragsparteien auftreten, werden im Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung im Eigenkapital erfasst, sofern die Rückzahlung dieser konzerninternen Kredite in absehbarer Zeit nicht erwartet wird.

Ein Goodwill aus Unternehmenserwerben wird als Vermögenswert ausgewiesen und gegebenenfalls mit dem Mittelkurs in Euro zum Bilanzstichtag (Stichtagskurs) umgerechnet. Die aus der Währungsumrechnung resultierenden Differenzen werden im Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung im Eigenkapital erfasst.

Die der Währungsumrechnung zugrunde liegenden Wechselkurse mit wesentlichem Einfluss auf den Konzernabschluss haben sich wie folgt entwickelt:

Währungen		Stichtagskurs		Jahresdurchschnittskurs	
		31.12.2015	31.12.2014	2015	2014
1 € in					
Brasilien	BRL	4,32	3,23	3,69	3,12
Schweiz	CHF	1,08	1,20	1,07	1,21
China	CNY	7,08	7,54	6,97	8,19
Tschechien	CZK	27,02	27,73	27,29	27,54
Vereinigtes Königreich	GBP	0,74	0,78	0,73	0,81
Ungarn	HUF	315,27	315,09	309,94	308,71
Japan	JPY	131,34	145,17	134,31	140,39
Südkorea	KRW	1.282,88	1.322,31	1.256,06	1.399,08
Mexiko	MXN	18,97	17,88	17,60	17,67
Malaysia	MYR	4,70	4,25	4,33	4,35
Philippinen	PHP	51,14	54,49	50,52	59,02
Rumänien	RON	4,53	4,48	4,45	4,44
USA	USD	1,09	1,22	1,11	1,33
Südafrika	ZAR	17,06	14,06	14,15	14,41

Umsatzrealisierung

Als Umsätze werden nur die aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit des Unternehmens resultierenden Produktverkäufe und Dienstleistungen ausgewiesen. Continental realisiert die Umsätze für Produktverkäufe bei Nachweis bzw. Vorliegen einer Vereinbarung, dass die Lieferung erfolgt ist und die Gefahren auf den Kunden übergegangen sind. Außerdem muss die Höhe des Umsatzes verlässlich ermittelbar sein und von der Einbringlichkeit der Forderung ausgegangen werden können.

Bei Auftragsfertigungen werden Umsätze grundsätzlich nach dem effektiven Projektfortschritt (Percentage-of-Completion-Methode) realisiert. Als Berechnungsgrundlage dient dabei das Verhältnis der bereits angefallenen Kosten zum geschätzten gesamten Kostenvolumen des Vertrags. Erwartete Verluste aus diesen Aufträgen werden in dem Berichtszeitraum berücksichtigt, in dem die aktuell geschätzten Gesamtkosten die aus dem jeweiligen Vertrag zu erwartenden Umsatzerlöse übersteigen. Die Percentage-of-Completion-Methode ist für den Continental-Konzern von unwesentlicher Bedeutung.

Produktbezogene Aufwendungen

Aufwendungen für Werbung und Absatzförderung sowie sonstige absatzbezogene Aufwendungen werden zum Zeitpunkt ihres Anfalls ergebniswirksam. Rückstellungen für mögliche Inanspruchnahmen aus Gewährleistungsverpflichtungen für bereits verkaufte Produkte werden auf der Grundlage von Erfahrungswerten sowie unter Berücksichtigung gesetzlicher und vertraglicher Fristen gebildet. Darüber hinaus werden für identifizierte Einzelfälle zusätzliche Rückstellungen angesetzt.

Forschungs- und Entwicklungskosten

Die Forschungs- und Entwicklungskosten beinhalten auch die Aufwendungen für kundenspezifische Applikationen, Prototypen und Versuche. Zuschüsse oder Kostenerstattungen von Kunden werden mit den Aufwendungen zum Zeitpunkt der Rechnungsstellung saldiert. Ferner werden die Aufwendungen um den Anteil, der auf die Anwendung von Forschungsergebnissen für die Entwicklung neuer oder wesentlich verbesserter Produkte entfällt, reduziert, soweit dieser Anteil nach den Voraussetzungen für selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte nach IAS 38 zu aktivieren ist. Dieser Anteil wird als Vermögenswert aktiviert und ab dem Zeitpunkt der Veräußerbarkeit der entwickelten Produkte über einen Zeitraum

von drei Jahren abgeschrieben. Jedoch gelten grundsätzlich Aufwendungen für kundenspezifische Applikationen, Vorserienprototypen oder Testkosten für bereits vermarktete Produkte – das sogenannte Application Engineering – als nicht aktivierungsfähige Entwicklungsleistungen. Ebenfalls werden Aufwendungen, die im direkten Zusammenhang mit der Inangasetzung neuer Produktionsanläufe oder Werke entstehen, nicht aktiviert, sondern sofort ergebniswirksam erfasst.

Neue Entwicklungen für das Erstausrüstungsgeschäft werden erst vermarktbar, nachdem die Continental AG für Fahrzeugplattformen bzw. Modelle als Lieferant nominiert und anhand von Freigabestufen zugelassen ist. Diese Freigaben setzen ferner aufgrund der besonderen Anforderungen an Sicherheits- und Komforttechnologien die technische Realisierbarkeit voraus. Demnach erfolgt eine Aktivierung von Entwicklungskosten ausschließlich erst ab dem Zeitpunkt der Nominierung und dem Erreichen einer bestimmten Freigabestufe. Mit dem Erreichen der endgültigen Freigabe für die unbegrenzte Serienfertigung gilt die Entwicklung als abgeschlossen. Nur bei wenigen Entwicklungsprojekten sind die Kriterien für eine Aktivierung erfüllt.

Nominierungen von Erstausrüstern führen in aller Regel zu einer Belieferungspflicht über die gesamte Lebensdauer der jeweiligen Modelle oder Plattformen. Dabei entsprechen diese Liefervereinbarungen weder langfristigen Fertigungsaufträgen noch festen Verpflichtungen, insbesondere wegen der fehlenden Zusage der Erstausrüster für Abnahmemengen. Deshalb werden sämtliche Aufwendungen für Vorserienleistungen – mit Ausnahme der zuvor beschriebenen aktivierten Entwicklungsaufwendungen – sofort ergebniswirksam erfasst.

Zins- und Beteiligungsergebnis

Zinsaufwendungen und Zinserträge werden zeitanteilig erfasst. Ausschüttungen aus als zur Veräußerung verfügbar kategorisierten Finanzinstrumenten werden zum Zeitpunkt der Zahlung berücksichtigt.

Dividendenerträge werden zum Zeitpunkt des Entstehens des rechtlichen Anspruchs erfasst.

Ergebnis pro Aktie

Das Ergebnis pro Aktie wird auf der Basis des gewogenen Durchschnitts der ausgegebenen Aktien ermittelt. Aktien werden für den Zeitraum, in dem sie sich im eigenen Bestand befinden, hiervon abgesetzt. Das verwässerte Ergebnis pro Aktie berücksichtigt zusätzlich die aufgrund von Options- oder Umtauschrechten potenziell auszugebenden Aktien. Darüber hinaus werden Aufwendungen, die aufgrund einer Wandlung oder eines Umtauschs entfallen würden, eliminiert.

Gliederung der Bilanz

Vermögenswerte und Schulden werden als langfristige Vermögenswerte und Schulden in der Bilanz ausgewiesen, wenn sie eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr haben; entsprechend kürzere Restlaufzeiten führen zum Ausweis als kurzfristige Vermögenswerte bzw. Schulden. Schulden gelten generell als kurzfristig, wenn kein uneingeschränktes Recht besteht, die Erfüllung der Verpflichtung innerhalb des nächsten Jahres zu vermeiden. Die Pensionsrückstel-

lungen und ähnliche Verpflichtungen sowie Ansprüche oder Verpflichtungen aus latenten Steuern werden grundsätzlich als langfristige Vermögenswerte oder Schulden gezeigt. Soweit Vermögenswerte und Schulden sowohl einen kurzfristigen als auch einen langfristigen Anteil aufweisen, werden diese in ihre Fristigkeitskomponenten aufgeteilt und entsprechend dem Bilanzgliederungsschema als kurzfristige und langfristige Vermögenswerte bzw. Schulden ausgewiesen.

Goodwill

Ein Goodwill entspricht dem aktivischen Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten und den beizulegenden Zeitwerten der erworbenen Vermögenswerte und Schulden im Rahmen eines Unternehmenserwerbs. Der Goodwill unterliegt keiner planmäßigen Abschreibung, vielmehr erfolgt mindestens einmal jährlich ein Werthaltigkeitstest (Impairment-Test) zur Bestimmung eines möglichen Wertminderungsbedarfs.

Immaterielle Vermögenswerte

Erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten und selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte zu ihren Herstellungskosten aktiviert, wenn die Voraussetzungen für eine Aktivierung selbst erstellter immaterieller Vermögenswerte gemäß IAS 38 vorliegen. Sofern sie einer begrenzten Nutzungsdauer unterliegen, werden immaterielle Vermögenswerte linear über ihre Nutzungsdauer von drei bis acht Jahren abgeschrieben. Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer werden jährlich auf ihre Werthaltigkeit (Impairment-Test) überprüft.

Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet. Außerplanmäßige Abschreibungen erfolgen bei Vorliegen von Wertminderungen.

Die Herstellungskosten selbst erstellter Anlagen umfassen Einzelkosten sowie die zurechenbaren Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich der Abschreibungen.

Teile der Fremdkapitalkosten werden unter bestimmten Voraussetzungen als Teil der Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten aktiviert. Dies betrifft auch Finanzierungsleasingsverhältnisse und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien.

Sobald ein Anlagegut betriebsbereit ist, können weitere Anschaffungs- oder Herstellungskosten nur aktiviert werden, wenn diese zu einer Veränderung des Nutzungszwecks des Anlageguts führen oder durch die Änderung ein zusätzlicher Mehrwert des Anlageguts entsteht und die Kosten eindeutig identifizierbar sind. Alle sonstigen nachträglichen Aufwendungen werden als laufender Instandhaltungsaufwand gebucht.

Sachanlagen werden auf der niedrigsten Ebene in Komponenten aufgeteilt, sofern diese Komponenten wesentlich voneinander abweichende Nutzungsdauern haben und ein Ersatz bzw. eine Überholung dieser Komponenten während der Gesamtlebensdauer der Anlage wahrscheinlich ist. Wartungs- und Reparaturkosten werden grundsätzlich als Aufwand erfasst. Im Konzern sind keine Anlagen vorhanden, die aufgrund ihrer Nutzungsart nur in mehr-

jährigen Abständen gewartet werden können. Folgende Nutzungsdauern kommen zur Anwendung: bis zu 25 Jahre bei Grundstückseinrichtungen und Gebäuden, bis zu 20 Jahre bei technischen Anlagen und Maschinen und bis zu zwölf Jahre bei Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Eine Erfassung von Zuwendungen der öffentlichen Hand erfolgt, sofern eine angemessene Sicherheit dafür besteht, dass die im Zusammenhang mit den Zuwendungen bestehenden Bedingungen erfüllt und die Zuwendungen gewährt werden.

Monetäre Zuwendungen, die dem abschreibungsfähigen Anlagevermögen direkt zugeordnet werden können, werden von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der betroffenen Vermögensgegenstände abgezogen. Alle übrigen monetären Zuwendungen werden planmäßig als Ertrag erfasst und den korrespondierenden Aufwendungen gegenübergestellt. Nicht monetäre Zuwendungen der öffentlichen Hand werden zum beizulegenden Zeitwert bilanziert.

Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Grundstücke und Gebäude, die zur Erzielung von Mieteinnahmen gehalten und nicht zur Leistungserbringung oder zu Verwaltungszwecken genutzt werden, werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Die Abschreibungen erfolgen linear über die zugrunde gelegten Nutzungsdauern, welche denen von eigengenutzten Immobilien entsprechen.

Leasing

Die Continental ist Leasingnehmer von Sachanlagen, insbesondere von Gebäuden. Sofern die Risiken und Chancen aus der Nutzung des Leasingobjekts der Continental zuzurechnen sind, liegt ein Finanzierungsleasing (finance lease) vor und der Leasinggegenstand sowie die dazugehörige Verbindlichkeit werden bilanziert. Beim Mietleasing (operating lease) liegt das wirtschaftliche Eigentum beim Leasinggeber, die Leasingraten sind laufender Aufwand. Als Leasinggeschäfte gelten auch Ansprüche bzw. Verpflichtungen, insbesondere aus Dienstleistungsverträgen, zu deren Erfüllung die Nutzung eines bestimmten Vermögenswerts erforderlich ist und die ein Recht auf Nutzung dieses Vermögenswerts auf den Anspruchsberechtigten übertragen.

Außerplanmäßige Abschreibungen

Der Konzern überprüft die Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien sowie auch des Goodwill, sobald Hinweise auf eine mögliche Wertminderung bekannt werden (Triggering Event). Die Werthaltigkeit wird durch den Vergleich des Buchwerts mit dem erzielbaren Betrag beurteilt. Der erzielbare Betrag entspricht dem höheren der beiden Werte aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich der Veräußerungskosten und dem Barwert des zurechenbaren künftigen Cashflow durch die fortgeführte Nutzung des Vermögenswerts (Nutzungswert). Liegt der Buchwert über dem erzielbaren Betrag, ist eine außerplanmäßige Abschreibung in Höhe der sich ergebenden Differenz vorzunehmen. Sofern die Gründe für eine in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung entfallen, werden bei den immateriellen Vermögenswerten, Sachan-

lagen und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien entsprechende Zuschreibungen vorgenommen.

Der aktivierte Goodwill wird grundsätzlich jährlich im vierten Quartal auf der Ebene von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (Cash Generating Unit, CGU) hinsichtlich seiner Werthaltigkeit geprüft. Zahlungsmittelgenerierende Einheiten sind grundsätzlich die strategischen Geschäftsbereiche, welche unterhalb der Segmente liegen (Sub-Segmente) und die kleinste identifizierbare Gruppe von Vermögenswerten darstellen, die Mittelzuflüsse erzeugen, die weitestgehend unabhängig von den Mittelzuflüssen anderer Vermögenswerte oder anderer Gruppen von Vermögenswerten sind. Dies ist die niedrigste Ebene, auf der für interne Managementzwecke gesteuert wird. Die Werthaltigkeit wird durch Gegenüberstellung des Buchwerts des Geschäftsbereichs einschließlich des zuzurechnenden Goodwill und des erzielbaren Betrags des Geschäftsbereichs bestimmt. Der erzielbare Betrag für diese Betrachtung ist grundsätzlich der auf der Basis der diskontierten Cashflows vor Zinsen und Steuern ermittelte Nutzungswert. Übersteigt der Buchwert den erzielbaren Betrag eines Geschäftsbereichs, liegt in Höhe der Differenz eine erfolgswirksam zu erfassende Wertminderung vor. Entfallen die hierfür verantwortlichen Gründe in der Zukunft, wird ein außerplanmäßig abgeschriebener Goodwill nicht wieder durch Zuschreibungen berichtigt.

Der erwartete Cashflow der Geschäftsbereiche wird aus deren Langfristplanung abgeleitet, die einen Zeithorizont von fünf Jahren umfasst und vom Management verabschiedet wird. Der Planung liegen dabei insbesondere Annahmen hinsichtlich makroökonomischer Entwicklungen sowie der Entwicklung von Verkaufspreisen, Rohstoffpreisen und Währungskursen zugrunde. Neben diesen aktuellen Marktprognosen werden auch Entwicklungen und Erfahrungen aus der Vergangenheit einbezogen. Für die über den Zeithorizont von fünf Jahren hinausgehende ewige Rente wird der Cashflow unter Berücksichtigung der jeweils erwarteten nachhaltigen Wachstumsrate des einzelnen Geschäftsbereichs extrapoliert. Für die beiden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten High Voltage Power Applications und Low Voltage & Control Unit Applications des Geschäftsbereichs Hybrid Electric Vehicle (HEV) wurde aufgrund der individuellen Situation eines Start-ups ein detaillierteres Modell mit längerfristiger Detailplanung zugrunde gelegt. Aufgrund der endlichen Projektlaufzeiten in der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Steering wurde der Planungszeitraum bis zum Auslaufen der Projekte im Jahr 2023 verlängert.

Die wesentlichen Annahmen im Rahmen der Ermittlung des Nutzungswerts einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit sind die Free Cashflows, der Diskontierungszinssatz und dessen Parameter sowie die nachhaltige Wachstumsrate.

Der jährliche Impairment-Test wurde grundsätzlich basierend auf dem in der Berichtsperiode vom Management verabschiedeten Bottom-up-Business-Plan für die kommenden fünf Jahre durchgeführt. Für die Diskontierung der Cashflows wurde im Vorjahr ein einheitlicher Zinssatz vor Steuern in Höhe von 11,2 % verwendet. Um der zunehmenden Differenzierung der entsprechenden Peer Group-Bewertungsparameter Rechnung zu tragen, werden ab 2015 unterschiedliche Diskontierungszinssätze verwendet. Für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Automotive Group

wurden im Berichtsjahr die Cashflows mit einem Zinssatz vor Steuern in Höhe von 11,7 % diskontiert, und für die Rubber Group wurde ein Zinssatz von 9,7 % verwendet. Diesen beiden Vorsteuer-WACC liegt die Kapitalstruktur der jeweils relevanten Peer Group im Durchschnitt der letzten fünf Jahre zugrunde. Der risikofreie Zinssatz beträgt einheitlich 1,4 % und die Marktrisikoprämie einheitlich 6,25 %. Die Fremdkapitalkosten wurden als Summe des risikolosen Zinssatzes zuzüglich der „Credit Spreads“ der von Standard & Poor's, Moody's oder Fitch eingestuften Peer Group-Unternehmen ermittelt. Quellen dieser Informationen waren Daten von Bloomberg und Bonds-Online.

Die nachhaltige Wachstumsrate für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Segmente Interior, Chassis & Safety und Powertrain lag im Berichtsjahr bei 1,5 % (Vj. 1,0 %). Für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Segmente Reifen und ContiTech lag die nachhaltige Wachstumsrate bei 0,5 % (Vj. 0,5 %). Diese Wachstumsraten übersteigen nicht die langfristigen durchschnittlichen Wachstumsraten der Geschäftsfelder, in denen die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten tätig sind.

Die Überprüfung der Werthaltigkeit des Goodwill für das Jahr 2015 ergab keinen Impairment-Bedarf. Bei Beibehaltung der Bewertungssystematik aus der Vorperiode hätte sich im Berichtsjahr auch kein Goodwill Impairment ergeben.

Die Unterstellung eines um 0,5 Prozentpunkte angestiegenen Diskontierungszinssatzes von 12,2 % vor Steuern für die Automotive Group und 10,2 % vor Steuern für die Rubber Group würde zu keinem Goodwill Impairment führen. Ein Asset Impairment würde sich nicht ergeben. Die Reduzierung der nachhaltigen Wachstumsraten um jeweils 0,5 Prozentpunkte hätte zu keinem Goodwill Impairment geführt. Ein Asset Impairment würde sich nicht ergeben. Würde sich der Umsatz in der ewigen Rente um 5,0 % verringern, würde dies zu keinem Goodwill Impairment führen. Ein Asset Impairment würde sich nicht ergeben.

Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Einzelne langfristige Vermögenswerte oder eine Gruppe langfristiger Vermögenswerte und dazugehöriger Schulden werden als „zur Veräußerung bestimmt“ klassifiziert und gesondert in der Bilanz ausgewiesen, wenn die Veräußerung beschlossen und deren Durchführung wahrscheinlich ist. Die so klassifizierten Vermögenswerte werden zum niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten angesetzt. Die planmäßige Abschreibung von Vermögenswerten endet mit der Einstufung als zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte.

Finanzinstrumente

Ein Finanzinstrument gemäß IAS 32 ist ein Vertrag, der gleichzeitig bei dem einen Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei dem anderen Unternehmen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führt. Finanzinstrumente umfassen einerseits originäre Finanzinstrumente wie Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Wertpapiere oder auch Finanzforderungen, Finanzschulden und sonstige Finanzverbindlichkeiten; andererseits gehören hierzu auch die derivativen Finanzinstrumente, die zur Absicherung gegen Risiken

aus Änderungen von Währungskursen und Zinssätzen eingesetzt werden.

Originäre Finanzinstrumente

Der Ansatz von originären Finanzinstrumenten erfolgt zum Erfüllungszeitpunkt, d. h. zu dem Zeitpunkt, an dem der Vermögenswert an oder durch die Continental AG geliefert wird.

Originäre finanzielle Vermögenswerte werden ihrer jeweiligen Zwecksetzung entsprechend einer der folgenden vier Kategorien zugeordnet. Die Einordnung wird zum Bilanzstichtag überprüft und beeinflusst den Ausweis als lang- oder kurzfristige finanzielle Vermögenswerte und entscheidet über eine Bewertung zu Anschaffungskosten oder zum beizulegenden Zeitwert.

- › Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts von „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerten“ (at fair value through profit and loss) – die entweder beim ersten Ansatz entsprechend kategorisiert (Fair Value-Option) oder als „zu Handelszwecken gehalten“ (held for trading) eingestuft sind – werden sofort in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Ferner werden sie als kurzfristige finanzielle Vermögenswerte ausgewiesen, wenn sie entweder zu Handelszwecken gehalten oder voraussichtlich innerhalb von zwölf Monaten nach dem Bilanzstichtag realisiert werden sollen. Die Fair Value-Option wird im Continental-Konzern nicht angewendet.
- › „Bis zur Endfälligkeit gehaltene finanzielle Vermögenswerte“ (held to maturity) – die fixe oder bestimmbare Zahlungen beinhalten, eine feste Endfälligkeit besitzen und bis dahin gehalten werden sollen, verbunden mit der entsprechenden Fähigkeit, diese Vermögenswerte bis zur Endfälligkeit zu halten – werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert und entsprechend ihrer Fristigkeit als lang- oder kurzfristige finanzielle Vermögenswerte ausgewiesen. Wertminderungen (Impairment) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung ergebniswirksam ausgewiesen. Zurzeit werden keine finanziellen Vermögenswerte als „bis zur Endfälligkeit gehalten“ klassifiziert.
- › „Kredite und Forderungen“ (loans and receivables) – die fixe oder bestimmbare Zahlungen haben und nicht an einem aktiven Markt notiert sind – werden zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Berücksichtigung erforderlicher Wertberichtigungen bewertet. Sie werden in der Bilanz entsprechend ihrer Fristigkeit als lang- oder kurzfristige finanzielle Vermögenswerte ausgewiesen.
- › „Finanzielle Vermögenswerte“ – die als zur Veräußerung verfügbar kategorisiert sind (available for sale) – werden zum beizulegenden Zeitwert angesetzt und entsprechend der erwarteten Veräußerbarkeit als lang- oder kurzfristige finanzielle Vermögenswerte bilanziert. Unrealisierte Gewinne oder Verluste werden bis zur Ausbuchung des Vermögenswerts unter Berücksichtigung von Steuereffekten in den erfolgsneutralen Rücklagen im Eigenkapital berücksichtigt. Im Falle eines signifikanten oder länger anhaltenden Rückgangs des beizulegenden Zeitwerts unter die Anschaffungskosten wird die Wertminderung sofort erfolgswirksam erfasst. Wertaufholungen von Eigenkapitalinstrumenten werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Wertaufholungen bei Fremdkapitalinstrumenten werden erfolgswirksam berück-

sichtigt. Wenn kein auf einem aktiven Markt notierter Preis vorliegt und aus der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts keine signifikante Verbesserung der Darstellung des Abschlusses zu erwarten ist, z. B. für Finanzanlagen von nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen sowie für Beteiligungen, werden die Vermögenswerte zu Anschaffungskosten angesetzt.

Die Verbindlichkeiten aus originären Finanzinstrumenten können entweder zu ihren fortgeführten Anschaffungskosten oder als „erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten“ (at fair value through profit and loss) angesetzt werden. Im Konzernabschluss der Continental AG werden grundsätzlich sämtliche originären finanziellen Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Hierbei werden in der Regel neben den Anschaffungskosten Rückzahlungen, Emissionskosten und die Amortisation eines Agios oder Disagios berücksichtigt. Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing werden mit dem Barwert der Leasingraten auf der Grundlage des bei Abschluss des Leasingvertrags angewendeten Zinssatzes ausgewiesen. Die finanziellen Verpflichtungen mit fixen bzw. bestimmbareren Zahlungen, die keinen Finanzschulden oder derivativen finanziellen Verbindlichkeiten entsprechen und nicht an einem Markt notiert sind, werden in der Bilanz unter den sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten entsprechend ihrer Fristigkeit ausgewiesen.

Bezüglich der Angaben nach IFRS 7 erfolgt eine Klassenbildung entsprechend den in der Bilanz ausgewiesenen Posten bzw. der nach IAS 39 genutzten Bewertungskategorie.

Hybride Finanzinstrumente

Finanzinstrumente, die sowohl eine Fremd- als auch eine Eigenkapitalkomponente enthalten, werden ihrem Charakter entsprechend in unterschiedlichen Bilanzposten angesetzt. Zu den hier relevanten Eigenkapitalinstrumenten gehören im Wesentlichen Options- und Wandelanleihen. Der beizulegende Zeitwert von Wandlungsrechten wird bereits bei der Emission einer Wandelanleihe in die Kapitalrücklage eingestellt und gleichzeitig von der Anleiheverbindlichkeit abgesetzt. Beizulegende Zeitwerte von Wandlungsrechten aus unterverzinslichen Anleihen werden anhand des kapitalisierten Unterschiedsbetrags aus dem Zinsvorteil ermittelt. Für die Laufzeit der Anleihe wird der Zinsaufwand der Fremdkapitalkomponente aus dem Marktzins zum Zeitpunkt der Emission für eine vergleichbare Anleihe ohne Wandlungsrecht errechnet. Der Differenzbetrag zwischen dem berechneten und dem gezahlten Zins erhöht den Buchwert der Anleiheverbindlichkeit. Bei Fälligkeit oder Wandlung der Wandelanleihe wird gemäß dem Wahlrecht in IAS 32 die in der Kapitalrücklage bei der Emission eingestellte Eigenkapitalkomponente mit den kumulierten einbehaltenen Gewinnen aufgerechnet.

Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Sicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen eingesetzt; die Bewertung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert (Fair Value). Der beizulegende Zeitwert entspricht im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert. Existiert kein aktiver Markt, wird der beizulegende Zeitwert mittels finanzmathematischer Methoden, z. B. durch Diskontierung der erwarteten zukünftigen Zahlungsflüsse mit dem Marktzinssatz oder durch die Anwendung anerkannter Optionspreismodelle, ermittelt. Derivative Finanzinstrumente werden zum

Zeitpunkt, an dem die Verpflichtung zum Kauf oder Verkauf des Vermögenswerts eingegangen wurde, angesetzt.

Änderungen der beizulegenden Zeitwerte derivativer Finanzinstrumente, die zur Steuerung von Schwankungen des beizulegenden Zeitwerts bilanzierter Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten zum Einsatz kommen (Fair Value Hedges), werden zusammen mit den Wertänderungen des korrespondierenden Grundgeschäfts im Konzernergebnis erfasst. Zeitwertänderungen derivativer Finanzinstrumente, die zur Absicherung künftiger Zahlungsströme dienen (Cashflow Hedges) und deren Absicherung sich als effektiv erwiesen hat, werden im Unterschiedsbetrag aus Finanzinstrumenten im Eigenkapital angesetzt, bis das zugehörige Grundgeschäft eintritt.

Bei Absicherung von Fremdwährungsrisiken aus Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe (Hedge einer Nettoinvestition) wird der effektive Teil der Wertänderung der Sicherungsgeschäfte gemeinsam mit dem Effekt aus der Währungsumrechnung der Nettoinvestition ergebnisneutral im Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung im Eigenkapital gezeigt. Erst bei einer Veräußerung oder Liquidation des ausländischen Geschäftsbetriebs wird der kumulierte Währungseffekt in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert.

Werden die für das Hedge Accounting notwendigen Kriterien bei derivativen Finanzinstrumenten nicht erfüllt oder erweist sich die Absicherung als nicht effektiv, erfolgt die Buchung der jeweiligen Schwankungen des beizulegenden Zeitwerts im Konzernergebnis unabhängig vom Grundgeschäft.

Eingebettete derivative Finanzinstrumente

Nicht derivative Basisverträge werden im Konzern regelmäßig auf eingebettete derivative Finanzinstrumente untersucht, wie z. B. vertragliche Zahlungsvereinbarungen, die weder in der funktionalen Währung einer der Vertragsparteien noch in einer handelsüblichen Währung bestehen. Eingebettete derivative Finanzinstrumente sind vom Basisvertrag zu trennen, wenn die Beurteilung ergibt, dass die wirtschaftlichen Merkmale und Risiken des eingebetteten derivativen Finanzinstruments nicht eng mit den wirtschaftlichen Merkmalen und Risiken des Basisvertrags verbunden sind. Trennungspflichtige eingebettete derivative Finanzinstrumente werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet und entsprechende Wertänderungen im Konzernergebnis erfasst.

Forderungen

Forderungen werden zum Nennwert bilanziert. Die auf gesonderten Posten erfassten Wertberichtigungen werden entsprechend den in Einzelfällen bekannten Ausfallrisiken bzw. aufgrund von Erfahrungswerten vorgenommen. Ausfallrisiken, welche zu einem geringeren Zahlungsmittelzufluss führen, äußern sich im Regelfall durch Zahlungsschwierigkeiten, Nichterfüllung, wahrscheinliche Insolvenz oder Vertragsbruch der Kunden.

Continental verkauft teilweise Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Rahmen von Forderungsverkaufsprogrammen mit Banken. Die Forderungen werden in der Bilanz als Vermögenswert angesetzt, wenn die mit den Forderungen verbundenen Risiken und Chancen, insbesondere das Bonitäts- und Ausfallrisiko, im Wesentlichen nicht übertragen werden. Die Rückzahlungsverpflich-

tungen aus diesen Verkäufen sind in der Regel kurzfristige Finanzschulden.

Vorräte

Vorräte werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten oder zu niedrigeren Nettoveräußerungswerten angesetzt. Die Anschaffungskosten werden grundsätzlich nach der Durchschnittsmethode ermittelt. Die Herstellungskosten umfassen direkt zurechenbare Kosten und produktionsbezogene Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie Abschreibungen. Bestandsrisiken aufgrund von eingeschränkter Verwertbarkeit oder erheblicher Lagerdauer werden durch entsprechende Wertberichtigungen berücksichtigt.

Sonstige Vermögenswerte

Die Bilanzierung der sonstigen Vermögenswerte erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten. Erforderliche Wertberichtigungen, die sich nach dem wahrscheinlichen Ausfallrisiko bemessen, werden berücksichtigt.

Bilanzierung von Ertragsteuern

Ertragsteuern werden gemäß IAS 12 nach dem Konzept der bilanzorientierten Verbindlichkeitsmethode bilanziert. Als Ertragsteuern werden die steuerlichen Aufwendungen und Erstattungen erfasst, die vom Einkommen und Ertrag abhängig sind. Dementsprechend werden auch Säumniszuschläge und Zinsen aus nachträglich veranlagten Steuern ab dem Zeitpunkt als Steueraufwand ausgewiesen, ab dem die Versagung der Anerkennung einer vorgenommenen steuerlichen Minderung wahrscheinlich ist.

Laufende Steuern werden für die geschuldeten Steuern vom Einkommen und vom Ertrag zum Zeitpunkt ihrer Verursachung erfasst.

Die latenten Steuern umfassen zu erwartende Steuerzahlungen oder -erstattungen aus temporären Bewertungsunterschieden zwischen der Konzernbilanz und den Steuerbilanzen sowie aus der Nutzung von Verlustvorträgen. Aktivierter Goodwill, der nicht gleichzeitig steuerlich abzugsfähig ist, führt nicht zu latenten Steuern. Die aktiven und passiven latenten Steuern werden mit den zukünftig gültigen Steuersätzen bewertet, wobei Steuersatzänderungen grundsätzlich erst zum Zeitpunkt des effektiven Inkrafttretens der Gesetzesänderung berücksichtigt werden. Soweit die Realisierbarkeit von aktiven latenten Steuern in Zukunft nicht hinreichend wahrscheinlich erscheint, erfolgt kein Ansatz.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die betriebliche Altersversorgung im Konzern ist auf der Basis sowohl von leistungs- als auch von beitragsorientierten Zusagen geregelt.

Die Pensionsrückstellungen für die leistungsorientierten Zusagen werden gemäß IAS 19 (überarbeitet 2011) auf der Grundlage versicherungsmathematischer Berechnungen nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (*projected unit credit method*) unter Berücksichtigung von Gehalts- und Rententrends sowie der Fluktuation berechnet. Der hierbei verwendete Diskontierungssatz richtet sich nach den Verhältnissen für langfristige Anleihen am jeweiligen Kapitalmarkt. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Aufwendungen aus der Aufzinsung von Pensionsverpflichtungen sowie Erträge aus

den Pensionsfonds werden gesondert im Zinsergebnis ausgewiesen.

Analog werden die Zinseffekte anderer langfristig fälliger Leistungen an Arbeitnehmer im Zinsergebnis ausgewiesen. Mehrere Konzerngesellschaften führen Pensionsfonds zur Deckung der Verpflichtungen. Als Planvermögen gelten zudem sämtliche Vermögenswerte und Ansprüche aus Rückdeckungsversicherungen, die ausschließlich für Zahlungen an Pensionsberechtigte und nicht zur Deckung von Ansprüchen anderer Gläubiger verwendet werden können. Pensionsverpflichtungen und Planvermögen werden in der Bilanz saldiert dargestellt.

Die insbesondere in den USA und Kanada bestehenden Verpflichtungen zur Zahlung von Krankheitskosten an Mitarbeiter nach deren Pensionierung werden wegen ihres Versorgungscharakters den Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen zugeordnet.

Für beitragsorientierte Zusagen zahlt das Unternehmen vertraglich festgelegte Beträge, die bis zum Renteneintritt des betroffenen Mitarbeiters bei unabhängigen externen Vermögensverwaltern hinterlegt werden. Die Beiträge sind zum Teil davon abhängig, inwieweit der Mitarbeiter eigene Beiträge leistet. Das Unternehmen übernimmt keine Garantie für die Entwicklung des Vermögenswerts bis zum Renteneintritt oder darüber hinaus. Folglich sind alle Ansprüche durch die im Jahr geleisteten Beiträge abgegolten.

Rückstellungen für sonstige Risiken

Rückstellungen werden bilanziert, wenn eine rechtliche oder faktische Verpflichtung gegenüber Dritten entstanden ist, die wahrscheinlich zu einem künftigen Mittelabfluss führt und deren Höhe sich zuverlässig ermitteln oder einschätzen lässt. Die Bewertung der Rückstellungen zum Bilanzstichtag erfolgt mit dem Wert, zu dem die Verpflichtungen wahrscheinlich erfüllt bzw. auf Dritte übertragen werden könnten. Langfristige Rückstellungen, wie z. B. für Prozess- oder Umweltrisiken, werden auf ihren Barwert diskontiert. Der entsprechend entstehende Zinsaufwand bei Aufzinsung der Rückstellungen wird inklusive eines Zinsänderungseffekts im Zinsergebnis ausgewiesen.

Nichtfinanzielle Verbindlichkeiten

Kurzfristige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten werden mit ihrem Rückzahlungsbetrag angesetzt. Langfristige nichtfinanzielle Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

Anteilsbasierte Vergütungen

Die Bewertung anteilsbasierter Vergütungen mit Barausgleich erfolgt zum beizulegenden Zeitwert unter Verwendung des Monte-Carlo-Simulationsmodells. Die Verbindlichkeiten werden bis zum Ablauf der Haltefrist in den sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten passiviert.

Schätzungen

Zur ordnungsgemäßen und vollständigen Erstellung des Konzernabschlusses müssen vom Management Schätzungen vorgenommen und Annahmen getroffen werden, die die bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, die Angaben im Anhang sowie den Aus-

weis von Erträgen und Aufwendungen während der Berichtsperiode beeinflussen.

Die wichtigsten Schätzungen betreffen die Bestimmung von Nutzungsdauern für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen, die Werthaltigkeit des Goodwill und des Anlagevermögens, besonders die dafür verwendeten Cashflow-Prognosen und Diskontierungszinssätze, die Einschätzung der Einbringlichkeit von Forderungen und sonstigen Vermögenswerten, die Realisierbarkeit von Steuerforderungen, die finanzmathematischen Einflussgrößen auf Aktienoptionspläne sowie die Bilanzierung und Bewertung von Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen, insbesondere die versicherungsmathematischen Parameter für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sowie die Eintrittswahrscheinlichkeiten und die Höhe von Gewährleistungs-, Prozess- und Umweltrisiken.

Den Annahmen und Schätzungen liegen Prämissen zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand zum Zeitpunkt der Erstellung des Konzernabschlusses beruhen. Die Prämissen werden regelmäßig überwacht und, falls erforderlich, den tatsächlichen Entwicklungen angepasst.

3. Neue Rechnungslegungsvorschriften

Die Rechnungslegung im Konzernabschluss der Continental AG nach IFRS erfolgt entsprechend der EU-Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 in Verbindung mit § 315a Abs. 1 HGB auf der Grundlage der von der Kommission der Europäischen Gemeinschaft im Rahmen des Anerkennungsverfahrens für die Europäische Union übernommenen IFRS. Eine verpflichtende Anwendung der IFRS ergibt sich dementsprechend nur nach einer Anerkennung des neuen Standards durch die EU-Kommission.

Folgende verabschiedete Standards, Interpretationen zu veröffentlichten Standards und Änderungen, die für den Konzernabschluss der Continental AG anwendbar waren, wurden im Geschäftsjahr 2015 erstmals verpflichtend wirksam und entsprechend angewendet:

IFRIC 21, *Abgaben*, gibt Leitlinien zur Frage, wann eine Schuld zur Zahlung einer öffentlichen Abgabe, die keine Ertragsteuer darstellt, anzusetzen ist. IFRIC 21 bezieht sich sowohl auf die Bilanzierung von Verpflichtungen zur Entrichtung einer Abgabe, die in den Anwendungsbereich von IAS 37, *Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen*, fallen, als auch auf die Bilanzierung von Verpflichtungen zur Entrichtung einer Abgabe, deren Zeitpunkt und Betrag feststehen. Die Interpretation stellt klar, dass das „verpflichtende Ereignis“ zum Ansatz der Schuld die Tätigkeit ist, an die die gesetzliche Vorschrift die Abgabe knüpft. IFRIC 21 ist verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 17. Juni 2014 beginnen. Die Interpretation hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

Konzern-Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung zeigt die Herkunft und Verwendung von Geldströmen. Dabei umfassen die Zahlungsmittelbestände sämtliche Barmittel und Sichteinlagen. Als Zahlungsmitteläquivalente gelten kurzfristige äußerst liquide Finanzinvestitionen, die jederzeit in bestimmte Zahlungsmittelbeträge umgewandelt werden können und nur unwesentlichen Wertschwankungen unterliegen.

Unter den Beschränkungen, welche die Verfügbarkeit von Kapital beeinträchtigen können, sind auch sämtliche bestehende Beschränkungen der flüssigen Mittel zu verstehen. Im Continental-Konzern sind flüssige Mittel beschränkt hinsichtlich verpfändeter Beträge sowie Guthaben in Ländern mit devisenrechtlichen Beschränkungen oder anderweitig erschwertem Zugang zu Liquidität. Steuern, die auf den Transfer von Geldvermögen von einem Land in ein anderes zu entrichten sind, werden im Regelfall nicht als eine Beschränkung der flüssigen Mittel verstanden.

Finanzinvestitionen gehören nur dann zu den Zahlungsmitteläquivalenten, wenn sie eine Laufzeit von nicht mehr als drei Monaten besitzen.

Im Rahmen des sechsten Projekts zu jährlichen Verbesserungen der International Financial Reporting Standards des IASB (*Improvements to IFRSs, Dezember 2013, Zyklus 2011–2013*) werden folgende Änderungen zu einem zukünftigen Zeitpunkt anwendbar:

- › Die Änderung an IFRS 1, *Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards*, stellt in den Grundlagen für Schlussfolgerungen (*basis for conclusions*) die Bedeutung von IFRS, die am Ende der ersten IFRS-Berichtsperiode gelten, klar.
- › Die Änderung an IFRS 3, *Unternehmenszusammenschlüsse*, stellt den Anwendungsbereich des IFRS 3 klar. Demnach ist die Bilanzierung der Gründung aller Arten von gemeinsamen Vereinbarungen im Abschluss der gemeinsamen Vereinbarung selbst vom Anwendungsbereich des Standards ausgenommen.
- › Die Änderung an IFRS 13, *Bemessung des beizulegenden Zeitwerts*, stellt klar, dass die in IFRS 13 bestehende Ausnahme für Portfolios alle Verträge beinhaltet, die in den Anwendungsbereich von IAS 39, *Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung*, oder IFRS 9, *Finanzinstrumente*, fallen und in Übereinstimmung mit diesen bilanziert werden, unabhängig davon, ob sie die Definition eines finanziellen Vermögenswerts oder einer finanziellen Verbindlichkeit nach IAS 32, *Finanzinstrumente: Darstellung*, erfüllen.
- › Die Änderung an IAS 40, *Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien*, stellt klar, dass die Bestimmung, ob eine bestimmte Transaktion sowohl die Definition eines Unternehmenszusammenschlusses nach IFRS 3, *Unternehmenszusammenschlüsse*, als auch die Definition einer als Finanzinvestition gehaltenen Immobilie nach

IAS 40 erfüllt, die Anwendung beider Standards unabhängig voneinander erfordert.

Die Änderungen sind verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2015 beginnen. Die Änderungen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

Folgende Standards, Interpretationen zu veröffentlichten Standards und Änderungen sind bereits von der EU übernommen, werden jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt wirksam:

Die Änderungen an IFRS 11, *Gemeinsame Vereinbarungen (Bilanzierung von Erwerben von Anteilen an gemeinschaftlichen Tätigkeiten)*, geben Leitlinien zur Bilanzierung von Anteilserwerben an gemeinschaftlichen Tätigkeiten, die einen Geschäftsbetrieb im Sinne des IFRS 3, *Unternehmenszusammenschlüsse*, darstellen. Erwerbe von Anteilen an gemeinschaftlichen Tätigkeiten, die einen Geschäftsbetrieb darstellen, sind nach den Prinzipien für die Bilanzierung von Unternehmenszusammenschlüssen nach IFRS 3 und anderen anwendbaren IFRS zu bilanzieren, soweit diese nicht mit IFRS 11 in Konflikt stehen. Außerdem sind die in IFRS 3 und anderen Standards im Zusammenhang mit Unternehmenszusammenschlüssen geforderten Angaben einschlägig. Die Änderungen sowie die daraus resultierende Folgeänderung an IFRS 1, *Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards*, sind verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2016 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.

Die Änderungen an IAS 1, *Darstellung des Abschlusses (Angabensinitiative)*, geben verbesserte Leitlinien zu Ausweis und Angaben. Die Änderungen beschäftigen sich mit der Wesentlichkeit und der Zusammenfassung von Posten, der Darstellung von Zwischensummen, der Struktur von Abschlüssen und den Angaben zu Rechnungslegungsmethoden. Die Änderungen sowie die daraus resultierenden Folgeänderungen an anderen Standards sind verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2016 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.

Die Änderungen an IAS 16, *Sachanlagen*, und IAS 38, *Immaterielle Vermögenswerte (Klarstellung akzeptabler Abschreibungsmethoden)*, stellen klar, unter welchen Umständen umsatzbasierte Abschreibungsmethoden als angemessen anzusehen sind. Abschreibungen von Sachanlagen auf Basis von Umsatzerlösen der durch sie hergestellten Güter gelten grundsätzlich als nicht sachgerecht. Zum gleichen Ergebnis kommt die Änderung auch für die Abschreibung immaterieller Vermögenswerte. Jedoch führt der Standard hier eine widerlegbare Vermutung ein. Eine umsatzabhängige Abschreibung ist folglich für immaterielle Vermögenswerte zulässig, wenn der Wert des Vermögenswerts direkt durch den erwirtschafteten Umsatz ausdrückbar ist oder eine starke Korrelation zwischen den erzielten Umsatzerlösen und dem Verbrauch des immateriellen Vermögenswerts nachgewiesen werden kann. Die Änderungen sowie die daraus resultierende Folgeänderung an IFRIC 12, *Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen*, sind verpflichtend für

Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2016 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.

Die Änderungen an IAS 16, *Sachanlagen*, und IAS 41, *Landwirtschaft (Landwirtschaft: Fruchttragende Pflanzen)*, sehen vor, dass produzierende Pflanzen als Sachanlagen gemäß IAS 16 zu bilanzieren sind. Sie fallen damit nicht unter die Bilanzierungsvorschriften des IAS 41. Die Änderungen sowie die daraus resultierenden Folgeänderungen an anderen Standards sind verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2016 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.

Die Änderungen an IAS 19, *Leistungen an Arbeitnehmer (Leistungsorientierte Pläne: Arbeitnehmerbeiträge)*, stellen die Bilanzierung von Arbeitnehmerbeiträgen bzw. Beiträgen Dritter in Bezug auf leistungsorientierte Pläne klar. Arbeitnehmerbeiträge, die in den formalen Regelungen eines leistungsorientierten Versorgungsplans festgelegt und an Arbeitsleistungen geknüpft sind, sollen nach den Vorgaben des IAS 19 (überarbeitet 2011) den Dienstzeiträumen als Reduktion des Dienstzeitaufwands (negative Leistungen) zugeordnet werden. Mit den Änderungen erfolgt nunmehr die Einführung eines Wahlrechts in Bezug auf derartige Beiträge. Eine Zuordnung zu den Dienstzeiträumen auf Basis des Verfahrens der laufenden Einmalprämien (*projected unit credit method*) ist zwingend in den Fällen vorzunehmen, in denen der Betrag der Beiträge abhängig ist von der Anzahl der Dienstjahre. Insofern der Betrag der Beiträge nicht in Abhängigkeit von der Anzahl der Dienstjahre variiert, können Beiträge als Reduktion des Dienstzeitaufwands auch in der Periode erfasst werden, in der die korrespondierende Arbeitsleistung erbracht wird, anstelle einer Zuordnung der Beiträge auf die Dienstzeiträume. Die Änderungen sind verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Februar 2015 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.

Die Änderungen an IAS 27, *Einzelabschlüsse (Equity-Methode in Einzelabschlüssen)*, führen die Equity-Methode als ein weiteres Wahlrecht für die Bilanzierung von Anteilen an Tochterunternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen bei der Aufstellung eines Einzelabschlusses ein. Die Änderungen sowie die daraus resultierenden Folgeänderungen an anderen Standards sind verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2016 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.

Im Rahmen des fünften Projekts zu jährlichen Verbesserungen der International Financial Reporting Standards des IASB (*Improvements to IFRSs, Dezember 2013, Zyklus 2010–2012*) werden folgende Änderungen zu einem zukünftigen Zeitpunkt anwendbar:

- › Die Änderung an IFRS 2, *Aktienbasierte Vergütung*, stellt die Definition von „Ausübungsbedingung“ durch die Einführung separater Definitionen für „Leistungsbedingung“ und „Dienstbedin-

gung“ klar. Darüber hinaus wird auch die Definition von „Marktbedingungen“ durch die Änderung klargestellt. Die Änderung ist auf anteilsbasierte Vergütungen anzuwenden, deren Tag der Gewährung am oder nach dem 1. Juli 2014 liegt.

- › Die Änderung an IFRS 3, *Unternehmenszusammenschlüsse*, stellt klar, dass eine Verpflichtung zur Zahlung einer bedingten Gegenleistung, die die Definition eines Finanzinstruments erfüllt, als eine finanzielle Verbindlichkeit oder als Eigenkapital basierend auf den Definitionen nach IAS 32, *Finanzinstrumente: Darstellung*, zu klassifizieren ist. Darüber hinaus stellt die Änderung klar, dass für nicht als Eigenkapital eingestufte Gegenleistungen, sowohl finanzieller als auch nichtfinanzieller Art, eine Bewertung zum beizulegenden Zeitwert zu jedem Abschlussstichtag erfolgt. Diesbezügliche Änderungen des beizulegenden Zeitwerts sind im Gewinn oder Verlust zu erfassen. IFRS 9, *Finanzinstrumente*, IAS 37, *Rückstellungen, Eventualverbindlichkeiten und Eventualforderungen*, und IAS 39, *Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung*, werden entsprechend angepasst. Die Änderung ist auf Unternehmenszusammenschlüsse anzuwenden, deren Erwerbszeitpunkt am oder nach dem 1. Juli 2014 liegt.
- › Die Änderungen an IFRS 8, *Geschäftssegmente*, fordern im Falle der Zusammenfassung von Geschäftssegmenten die Angabe der diesbezüglich zugrunde liegenden Beurteilungen des Managements. Weiterhin sehen die Änderungen eine Überleitungsrechnung der Summe der zu berichtenden Segmentvermögenswerte auf die Vermögenswerte des Unternehmens vor, wenn Segmentvermögenswerte berichtet werden.
- › Die Änderung an IFRS 13, *Bemessung des beizulegenden Zeitwerts*, stellt in den Grundlagen für Schlussfolgerungen (*basis for conclusions*) klar, dass die Folgeänderungen an IAS 39, *Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung*, und IFRS 9, *Finanzinstrumente*, nicht die Möglichkeit beseitigen, kurzfristige Forderungen und Verbindlichkeiten ohne festgelegten Zinssatz ohne Abzinsung zu ihrem Rechnungsbetrag zu bewerten, wenn die Auswirkungen der nicht erfolgten Abzinsung unwesentlich sind. Die Grundlagen für Schlussfolgerungen (*basis for conclusions*) des IAS 39 und des IFRS 9 werden entsprechend geändert.
- › Die Änderung an IAS 16, *Sachanlagen*, und die Änderung an IAS 38, *Immaterielle Vermögenswerte*, stellen bei Anwendung des Neubewertungsmodells die Ermittlung der kumulierten Abschreibungen zum Bewertungszeitpunkt klar.
- › Die Änderung an IAS 24, *Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen*, stellt klar, dass ein Unternehmen, das Leistungen des Managements in Schlüsselpositionen für das Berichtsunternehmen oder das Mutterunternehmen des Berichtsunternehmens erbringt, als nahestehendes Unternehmen des Berichtsunternehmens gilt.

Die Änderungen sind verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Februar 2015 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.

Im Rahmen des siebten Projekts zu jährlichen Verbesserungen der International Financial Reporting Standards des IASB (*Improvements to IFRSs, September 2014, Zyklus 2012-2014*) werden folgende Änderungen zu einem zukünftigen Zeitpunkt anwendbar:

- › Die Änderungen an IFRS 5, *Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche*, führen Leitlinien für die Fälle ein, in denen eine Umklassifizierung aus der Kategorie „zur Veräußerung gehalten“ in die Kategorie „zur Ausschüttung an Eigentümer gehalten“ (oder umgekehrt) erfolgt. Derartige Reklassifizierungen ohne zeitliche Verzögerungen sind dabei wie eine Weiterführung des ursprünglichen Veräußerungsplans zu behandeln. Die Änderungen legen außerdem fest, dass Vermögenswerte, die nicht länger die Kriterien für eine Klassifizierung als zur Ausschüttung an Eigentümer gehalten (und auch die Kriterien für zur Veräußerung gehalten) erfüllen, wie Vermögenswerte zu behandeln sind, für die eine Klassifizierung als zur Veräußerung gehalten beendet wird.
- › Die Änderungen an IFRS 7, *Finanzinstrumente: Angaben*, nehmen Leitlinien zur Klarstellung der Frage auf, ob Servicing-Vereinbarungen ein anhaltendes Engagement (*continuing involvement*) an einem übertragenen finanziellen Vermögenswert im Sinne des IFRS 7 darstellen und ob die entsprechenden Angabevorschriften einschlägig sind. Weiterhin wird die Anwendung der Änderungen des IFRS 7 in Bezug auf die Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten auf den Zwischenabschluss geklärt. IFRS 1, *Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards*, wurde entsprechend geändert.
- › Die Änderung an IAS 19, *Leistungen an Arbeitnehmer*, adressiert die Ermittlung des Diskontierungszinssatzes für Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses. Die Änderung stellt klar, dass die Tiefe des Marktes für erstrangige Unternehmensanleihen auf Währungsbasis zu beurteilen ist.
- › Die Änderung an IAS 34, *Zwischenberichterstattung*, stellt die Bedeutung der Angabe von Informationen „an anderer Stelle des Zwischenberichts“ klar. Bei den Angaben muss es sich um Informationen handeln, die sich entweder direkt im Zwischenabschluss oder in anderen Zwischenberichtsdocuments, auf die im Zwischenabschluss referenziert wird, befinden. Dabei müssen die Informationen zu gleichen Bedingungen und zur gleichen Zeit, wie der Zwischenabschluss selbst, für den Adressaten verfügbar sein.

Die Änderungen sind verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2016 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.

Folgende Standards, Interpretationen zu veröffentlichten Standards und Änderungen sind noch nicht von der EU übernommen und werden erst zu einem zukünftigen Zeitpunkt anwendbar:

Die Änderungen an IAS 7, *Kapitalflussrechnungen (Angabeninitiative)*, zielen auf eine Verbesserung der gewährten Informationen in Bezug auf die Finanzierungstätigkeiten eines Unternehmens. Die Änderungen sind verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2017 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.

Die Änderungen an IAS 12, *Ertragsteuern (Ansatz von aktiven latenten Steuern bei nicht realisierten Verlusten)*, adressieren die Bilanzierung von aktiven latenten Steuern auf unrealisierte Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten in Form von Schuldinstrumenten. In Bezug auf Schuldinstrumente, die zum Fair Value bewertet werden, deren steuerliche Basis jedoch Anschaffungskosten sind, stellen die Änderungen klar, dass nicht realisierte Verluste zu abzugsfähigen temporären Differenzen führen. Dies gilt unabhängig davon, ob erwartet wird, das Schuldinstrument bis zur Endfälligkeit zu halten oder zu veräußern. Die Änderungen präzisieren außerdem die Ermittlung künftig zu versteuernder Einkommen für die Bilanzierung aktiver latenter Steuern. Weiterhin wird klargestellt, dass die Beurteilung, ob voraussichtlich künftig ausreichendes zu versteuerndes Einkommen erzielt wird, grundsätzlich für alle abziehbaren temporären Differenzen gemeinsam erfolgt. Wenn das Steuerrecht zwischen verschiedenen steuerbaren Gewinnen unterscheidet, ist die Beurteilung in Kombination mit anderen latenten Steueransprüchen der gleichen Art vorzunehmen. Die Änderungen sind verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2017 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.

IFRS 9, *Finanzinstrumente*, ersetzt die Vorschriften des IAS 39, *Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung*. IFRS 9 enthält neue Regelungen zur Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten, insbesondere von finanziellen Vermögenswerten. Für die Ermittlung von Wertminderungen ersetzt der Standard das Modell der Berücksichtigung eingetretener Verluste (*incurred loss model*) durch das Modell der Berücksichtigung erwarteter Verluste (*expected loss model*). Weiterhin wird durch die Regelungen des IFRS 9 ein neues (allgemeines) Modell für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen mit dem Ziel, das Risikomanagement und die bilanzielle Abbildung enger zu verknüpfen, eingeführt. Der Standard führt neue Ausweiskriterien und erweiterte neue Anhangangaben ein. IFRS 9 sowie die daraus resultierenden Folgeänderungen an anderen Standards und Interpretationen sind verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen. Aus dem derzeit laufenden Implementierungsprojekt ist erkennbar, dass der Standard und die Folgeänderungen im Bereich der Klassifizierung und Bewertung sowie des Hedge Accounting keine wesentlichen Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG erwarten lassen. Die Analyse der Vorschriften zur Wertminderung ist noch nicht abgeschlossen und lässt momentan noch keine eindeutige Aussage zur Frage zu, ob der Standard und die Folgeänderung wesentliche

Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.

Die Änderungen an IFRS 10, *Konzernabschlüsse*, und IAS 28, *Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen (Veräußerung oder Einlage von Vermögenswerten in assoziierte Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen)*, beseitigen eine bestehende Inkonsistenz zwischen beiden Standards. Die Änderungen stellen klar, dass die bilanzielle Behandlung von Veräußerungen oder Einlagen von Vermögenswerten in assoziierte Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen abhängig davon ist, ob die von der Transaktion betroffenen Vermögenswerte einen Geschäftsbetrieb im Sinne des IFRS 3, *Unternehmenszusammenschlüsse*, darstellen. Liegt ein solcher Geschäftsbetrieb vor, wären Gewinne und Verluste in voller Höhe beim Investor zu erfassen. Sofern jedoch die von der Transaktion betroffenen Vermögenswerte keinen Geschäftsbetrieb darstellen, ist der anteilige Erfolg in Höhe des Fremdantheils der anderen Investoren zu erfassen. Durch die Änderungen an IFRS 10 und IAS 28, *Erstanwendungszeitpunkt der Änderungen an IFRS 10 und IAS 28*, wird der Erstanwendungszeitpunkt der Änderungen durch das IASB auf unbestimmte Zeit verschoben. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.

Die Änderungen an IFRS 10, *Konzernabschlüsse*, und IFRS 12, *Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen*, und IAS 28, *Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen (Investmentgesellschaften: Anwendung der Ausnahme von der Konsolidierungspflicht)*, stellen die Anwendung der Ausnahme von der Konsolidierungspflicht für Investmentgesellschaften klar. Die Befreiung von der Konzernabschlussaufstellungspflicht gilt auch für Mutterunternehmen, die selbst Tochterunternehmen einer Investmentgesellschaft sind, wenn das übergeordnete Mutterunternehmen die Tochtergesellschaften zum beizulegenden Zeitwert nach IFRS 10 bilanziert. Investmentgesellschaften müssen alle Tochterunternehmen, die selbst eine Investmentgesellschaft darstellen und anlagebezogene Dienstleistungen für das Mutterunternehmen erbringen, zum beizulegenden Zeitwert bewerten. Sind derartige Tochterunternehmen keine Investmentgesellschaften, werden ihre Aktivitäten als Verlängerung der Tätigkeit des Mutterunternehmens gewertet und sind zu konsolidieren. Eine Nicht-Investmentgesellschaft, die eine Investmentgesellschaft als assoziiertes Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode einbezieht, kann die durch diese Unternehmen vorgenommene Fair Value-Bewertung der Tochterunternehmen beibehalten. Eine Investmentgesellschaft, die sämtliche Tochterunternehmen zum beizulegenden Zeitwert bewertet, hat die Angabepflichten zu Investmentgesellschaften nach IFRS 12 zu erfüllen. Die Änderungen sind verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2016 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.

IFRS 15, *Umsatzerlöse aus Kundenverträgen*, ersetzt die existierenden Regelungen zur Umsatzrealisierung und löst die Verlautbarungen IAS 11, *Fertigungsaufträge*, IAS 18, *Umsatzerlöse*, IFRIC 13, *Kundenbindungsprogramme*, IFRIC 15, *Verträge über die Errichtung von Immobilien*, IFRIC 18, *Übertragung von Vermögenswerten durch einen Kunden*, und SIC-31, *Umsatzerlöse – Tausch von Werbedienstleistungen*, ab. Nach IFRS 15 ist der Betrag als Umsatzerlöse zu erfassen, der für die Übertragung von Gütern oder Dienstleistungen an Kunden als Gegenleistung erwartet wird. Hinsichtlich der Bestimmung des Zeitpunkts bzw. des Zeitraums wird vordergründig auf den Übergang der Kontrolle an den Gütern oder Dienstleistungen auf den Kunden abgestellt (*control approach*). Für die Bestimmung, wann und in welcher Höhe Umsätze zu erfassen sind, wird ein Fünf-Stufen-Modell angewendet. Mit den Änderungen an IFRS 15, *Erstanwendungszeitpunkt des IFRS 15*, entschied das IASB die erstmalig verpflichtende Anwendung des Standards um ein Jahr zu verschieben. Der Standard sowie die daraus resultierenden Folgeänderungen an anderen Standards und Interpretationen sind daher verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen. Derzeit läuft ein Implementierungsprojekt, um die Anforderungen des IFRS 15 und die Folgeänderungen im Continental-Konzern umzusetzen. Im Rahmen dessen wird momentan insbesondere im Hinblick auf Güter ohne alternative Nutzung, variable Kaufpreisbestandteile und Multikomponentenverträge eine Auswirkungsanalyse durchgeführt. Es ist nicht auszuschließen, dass sich aus der Anwendung des IFRS 15 Auswirkungen auf die Höhe und den Zeitpunkt der zukünftigen Umsatzerfassung des Continental-Konzerns ergeben. Für eine

abschließende Aussage zu den Auswirkungen sind dabei auch die vom IASB vorgeschlagenen Klarstellungen an IFRS 15, die zukünftig zu Änderungen des Standards führen werden, abzuwarten.

IFRS 16, *Leasingverhältnisse*, ersetzt die existierenden Regelungen zur Bilanzierung von Leasingverhältnissen und löst die Verlautbarungen IAS 17, *Leasingverhältnisse*, IFRIC 4, *Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis enthält*, SIC-15, *Operating-Leasingverhältnisse – Anreize*, sowie SIC-27, *Beurteilung des wirtschaftlichen Gehalts von Transaktionen in der rechtlichen Form von Leasingverhältnissen*, ab. IFRS 16 regelt den Ansatz, die Bewertung und die Darstellung von Leasingverhältnissen aus Sicht von Leasingnehmer und Leasinggeber sowie diesbezügliche Anhangangaben. IFRS 16 verändert die Bilanzierung von Leasingverhältnissen beim Leasingnehmer wesentlich durch Aufhebung der Unterscheidung zwischen finance lease und operating lease und der grundsätzlichen Abbildung aller Leasingverhältnisse in der Bilanz. Nach IFRS 16 bilanziert der Leasingnehmer das Nutzungsrecht aus einem Leasinggegenstand (*right-of-use-Vermögenswert*) sowie eine korrespondierende Leasingverbindlichkeit. Bezogen auf die Bilanzierung von Leasingverhältnissen beim Leasinggeber übernimmt der Standard grundsätzlich die Regelungen des IAS 17. Der Standard und die Folgeänderungen an anderen Standards und Interpretationen sind verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2019 beginnen. Es ist zu erwarten, dass der Standard und die Folgeänderungen wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.

4. Konsolidierungskreis und Informationen zu Tochterunternehmen und Beteiligungen

Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der Muttergesellschaft 502 (Vj. 458) inländische und ausländische Unternehmen, die die Continental Aktiengesellschaft nach den Regelungen des IFRS 10 einbezieht oder die als Joint Arrangements oder assoziierte Unternehmen klassifiziert werden. Davon werden 386 (Vj. 344) vollkonsolidiert und 116 (Vj. 114) nach der Equity-Methode bilanziert.

Gegenüber dem Vorjahr hat sich der Konsolidierungskreis um insgesamt 44 Gesellschaften erhöht. Vier Gesellschaften wurden neu gegründet, 48 Gesellschaften wurden erworben und drei nicht konsolidierte Einheiten wurden erstmals konsolidiert. Eine Gesellschaft wurde liquidiert, zwei Gesellschaften wurden entkonsolidiert und zwei Gesellschaften wurden verkauft. Zusätzlich reduzierte sich der Konsolidierungskreis um sechs Gesellschaften aufgrund von Verschmelzungen.

Die Zugänge 2015 zum Konsolidierungskreis resultierten im Wesentlichen aus dem Erwerb von Veyance Technologies und von Elektrobot Automotive. Die Auswirkungen hieraus sind in Kapitel 5 erläutert.

47 (Vj. 39) Unternehmen, deren Vermögenswerte und Schulden, Aufwendungen und Erträge jeweils und insgesamt für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns von untergeordneter Bedeutung sind, werden nicht konsolidiert. Hiervon sind 46 (Vj. 38) Gesellschaften verbundene Unternehmen, von denen zurzeit 9 (Vj. 8) inaktiv sind. Eine weitere (Vj. 1) nicht konsolidierte Gesellschaft ist ein assoziiertes Unternehmen. Diese Einheit ist aktiv.

Informationen zu Tochterunternehmen und Beteiligungen

Zum 31. Dezember 2015 waren Anteile nicht beherrschender Gesellschafter von unwesentlicher Bedeutung für den Konzern. Erhebliche Beschränkungen bezüglich des Zugangs zu oder der Nutzung von Vermögenswerten des Konzerns durch gesetzliche, vertragliche oder aufsichtsratsrechtliche Beschränkungen oder Schutzrechte nicht beherrschender Gesellschafter bestehen nicht.

Die Noisetier SAS, Paris, Frankreich, sowie die Continental Teves Taiwan Co., Ltd., Tainan, Taiwan, werden bei einem Stimmrechtsanteil von je 51 % nicht vollkonsolidiert, da aufgrund der Statuten der Gesellschaften diese Anteile nicht ausreichen, um die wesentlichen Tätigkeiten dieser Beteiligungsunternehmen zu bestimmen.

Die Continental AG konsolidiert zehn strukturierte Einheiten. Diese strukturierten Einheiten sind u. a. durch limitierte Aktivitäten und einen eng begrenzten Geschäftszweck gekennzeichnet. An den vollkonsolidierten strukturierten Einheiten hält die Continental keine Stimmrechte oder Beteiligungen. Die Continental bestimmt jedoch auf Basis vertraglicher Rechte die Geschäftstätigkeit dieser Einheiten. Die Anteilseigner können dadurch keinen Einfluss nehmen. Darüber hinaus ist die Continental auch variablen Rückflüssen aus diesen Einheiten ausgesetzt und kann diese durch die Bestim-

mung der Geschäftstätigkeit beeinflussen. Wesentliche Anteile und Rechte an nicht konsolidierten strukturierten Einheiten bestehen nicht.

Weitere Informationen über die Beteiligungen sowie eine Übersicht über die inländischen Kapital- bzw. Personenhandelsgesellschaften, die die Befreiungsvorschriften nach § 264 Abs. 3 HGB bzw. § 264b HGB in Anspruch genommen haben, sind in Kapitel 39 enthalten.

5. Erwerbe und Veräußerungen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen

Erwerbe von Gesellschaften und Geschäftsbereichen

Nach Erfüllung aller dafür vereinbarten Bedingungen ist am 30. Januar 2015 die am 10. Februar 2014 geschlossene Vereinbarung mit The Carlyle Group, Washington, USA, über den Erwerb von Veyance Technologies vollzogen worden. Der Erwerb erfolgte durch die Verschmelzung der South Acquisition Corp., Inc., Wilmington, USA, einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft des Continental-Konzerns, mit der EPD Holdings Inc., Wilmington, USA, bis dahin eine 100-prozentige Tochter der The Carlyle Group, Washington, USA. Veyance Technologies ist im Bereich Kautschuk- und Kunststofftechnologie weltweit tätig und erzielte 2014 einen Umsatz von etwa 1,5 Mrd. €, davon rund 90 % im Industriegeschäft. In den 27 Werken weltweit waren Ende 2014 etwa 8.500 Mitarbeiter beschäftigt. Der Schwerpunkt der Produkte liegt auf Fördergurten, Schläuchen und Antriebsriemen. Die Akquisition soll vor allem die Geschäftsbereiche Conveyor Belt Group, Fluid Technology und Power Transmission Group des Segments ContiTech in den Regionen stärken, in denen ContiTech nur in geringem Umfang oder überhaupt nicht vertreten ist. Durch das zusätzliche Geschäft in Märkten wie den USA und Südamerika, aber auch Mexiko, China und Südafrika will ContiTech zukünftig etwa 60 % des Umsatzes außerhalb der Automobilerausrüstung erzielen. Der Kaufpreis

beträgt 678,0 Mio. €, dieser wurde aus Barmitteln beglichen. Die insgesamt seit 2013 angefallenen Anschaffungsnebenkosten in Höhe von 20,5 Mio. € wurden als sonstige Aufwendungen erfasst. Aus der Kaufpreisallokation ergaben sich im Segment ContiTech immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 720,7 Mio. € sowie ein Goodwill in Höhe von 305,3 Mio. €. Dieser resultierte aus den Fähigkeiten und der fachlichen Begabung der Belegschaft sowie aus Erwartungen bezüglich der verbesserten geografischen Marktabdeckung des Firmenverbunds infolge der Transaktion. Dies betrifft insbesondere Regionen, in denen ContiTech in der Vergangenheit nur in geringerem Umfang aktiv war, wie z. B. Nordamerika, Lateinamerika sowie Südafrika. Zudem werden Synergien beim Einkauf von Fertigungsmaterial sowie aus den Produktionsprozessen erwartet. Wäre die Transaktion am 1. Januar 2015 vollzogen worden, hätte sich das Konzernergebnis nach Steuern um 21,1 Mio. € verringert und der Umsatz um 122,5 Mio. € erhöht. Seit Vollzug der Transaktion am 30. Januar 2015 hat Veyance Technologies einen Umsatz von 1.145,2 Mio. € erwirtschaftet und mit einem Ergebnis nach Steuern von -267,5 Mio. € zum Konzernergebnis beigetragen. Darüber hinaus ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Continental-Konzerns zum 31. Dezember 2015.

Im Rahmen der Übernahme von Veyance Technologies wurden erstmals in der Konzernbilanz berücksichtigte Vermögenswerte und Schulden mit folgenden Werten angesetzt:

Übernommenes Nettovermögen in Mio €	Zeitwerte zum Erstkonsolidierungszeitpunkt
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	727,4
Sachanlagen	494,4
Sonstige Finanzanlagen	1,8
Latente Steuern - netto	-10,0
Aktiver Saldo aus Pensionsbewertung	1,3
Langfristige derivative Finanzinstrumente und verzinsliche Anlagen	0,0
Langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	2,2
Langfristige sonstige Vermögenswerte	0,2
Vorräte	238,2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	277,3
Kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	16,6
Kurzfristige sonstige Vermögenswerte	17,9
Ertragsteuerforderungen	1,4
Flüssige Mittel	98,0
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden - netto	27,8
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-97,0
Langfristige Rückstellungen für sonstige Risiken und Verpflichtungen	-1,3
Langfristige Finanzschulden	-897,5
Langfristige sonstige Verbindlichkeiten	-4,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-150,5
Ertragsteuerverbindlichkeiten	-45,5
Kurzfristige Rückstellungen für sonstige Risiken und Verpflichtungen	-15,8
Kurzfristige Finanzschulden	-135,5
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-59,0
Kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten	-41,1
Erworbenes Nettovermögen	447,2
Kaufpreis	678,0
Anteile im Fremdbesitz	74,5
Goodwill	305,3

Im Segment ContiTech wurde zudem ein Asset Deal mit einem Kaufpreis von 1,1 Mio € vollzogen. Im Rahmen der Kaufpreisallokation wurden Vermögenswerte in Höhe von 2,7 Mio € identifiziert. Ein negativer Unterschiedsbetrag in Höhe von insgesamt 1,6 Mio € wurde in sonstige Aufwendungen und Erträge erfasst. Der Effekt dieser Transaktion ist für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Continental-Konzerns zum 31. Dezember 2015 unwesentlich.

Das Segment Reifen baut sein Geschäft im Bereich Reifen-Formentechnologie weiter aus. Dazu übernahm die Continental Caoutchouc-Export-GmbH, Hannover, Deutschland, mit Wirkung zum 7. Januar 2015 im Rahmen eines Share Deal das Geschäft der A-Z Formen- und Maschinenbau GmbH, Runding-Langwitz, Deutschland, und der AZ-CZECH s.r.o., Meclov, Tschechien, für einen Kaufpreis von 35,0 Mio €. Davon wurden 7,0 Mio € aus Barmitteln beglichen. Zudem resultierte aus der Transaktion eine Kaufpreisverbindlichkeit in Höhe von 28,0 Mio €. Aus der Kaufpreisallokation resultierten ein Goodwill in Höhe von 15,5 Mio € und immaterielle

Vermögenswerte in Höhe von 6,2 Mio €. Darüber hinaus ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Continental-Konzerns zum 31. Dezember 2015.

Um den Bereich des gewerblichen Reifenhandels und der Reifenrunderneuerung im Segment Reifen weiter auszubauen, übernahm die BestDrive, LLC, Wilmington, USA, mit Wirkung zum 1. Juni 2015 die Hill Tire Company, Inc., Forest Park, USA, und die FAD Enterprises, LLC, Forest Park, USA. Der Kaufpreis in Höhe von 10,7 Mio € wurde aus Barmitteln beglichen. Aus der Kaufpreisallokation resultierten ein Goodwill in Höhe von 7,6 Mio € und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 1,2 Mio €. Darüber hinaus ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Continental-Konzerns zum 31. Dezember 2015.

Außerdem erfolgten im Segment Reifen weitere Asset Deals. Die Kaufpreise betragen insgesamt 1,4 Mio €. Im Rahmen der Kaufpreisallokationen wurden immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 0,5 Mio € identifiziert. Der Effekt dieser Transaktionen ist für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Continental-Konzerns zum 31. Dezember 2015 unwesentlich.

Der Continental-Konzern baut konsequent seine System- und Softwarekompetenz für Lösungen in der Automobilindustrie aus. Am 18. Mai 2015 wurde eine Vereinbarung zur Übernahme der Elektrobit Automotive GmbH mit Sitz in Erlangen, Deutschland, unterschrieben. Elektrobit Automotive gehörte zur finnischen Elektrobit Corporation, Helsinki, Finnland. Nach Freigabe durch die Kartellbehörden erfolgte der Vollzug des Erwerbs am 1. Juli 2015. Elektrobit Automotive ist ein Spezialist für Softwarelösungen und arbeitet bereits seit mehr als zehn Jahren mit Continental zusammen. Im Geschäftsjahr 2014 wurde ein Umsatz von 171,4 Mio € erzielt. An neun Standorten waren bei Elektrobit Automotive zum 31. Dezember 2014 ca. 1.300 eigene Fachkräfte angestellt. Zudem beschäftigte das assoziierte Unternehmen e.solutions GmbH, Ingolstadt, Deutschland, rund 600 Ingenieure. Der Kaufpreis in Höhe von 600,0 Mio € wurde aus Barmitteln beglichen. Die angefallenen Anschaffungsnebenkosten in Höhe von 6,0 Mio € wurden als sonstige Aufwendungen erfasst. Das übernommene Nettovermögen beträgt 189,2 Mio €. Aus der Kaufpreisallokation ergaben sich für das Segment Interior immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 240,1 Mio €. Nach Berücksichtigung latenter Steuern beläuft sich somit der Goodwill auf 410,8 Mio €. Dieser wird entsprechend der erwarteten Synergien auf zahlungsmittelgenerierende Einheiten der Automotive Group verteilt. Wäre die Transaktion zum 1. Januar 2015 vollzogen worden, hätte sich der Umsatz um 102,0 Mio € erhöht. Seit Vollzug der Transaktion hat Elektrobit Automotive mit einem Ergebnis nach Steuern von -14,4 Mio € und einem Umsatz von 91,6 Mio € zum Konzernergebnis beigetragen. Darüber hinaus ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Continental-Konzerns zum 31. Dezember 2015.

Zur Stärkung des Technologieportfolios in den Bereichen automatisiertes Fahren sowie aktive Sicherheitssysteme im Segment Chassis & Safety übernahm die Continental Automotive Systems, Inc., Wilmington, USA, mit Wirkung zum 1. Oktober 2015 eine aus der Advanced Scientific Concepts, Inc., Santa Barbara, USA, zum Zwecke dieser Transaktion ausgegliederte neue Gesellschaft, die heutige Continental Advanced Lidar Solutions US, Inc., Wilmington, USA, sowie die ASCAR, Inc., Santa Barbara, USA. Der Kaufpreis beträgt 57,0 Mio €. Davon wurden 35,5 Mio € aus Barmitteln beglichen. Es besteht eine Kaufpreisverbindlichkeit für bedingte Gegenleistungen in Höhe von 17,5 Mio €. Darüber hinaus wurde ein Abgrenzungsposten für eine an die Verkäuferin übertragene Gegenleistung in Form einer unentgeltlichen Lizenzvereinbarung in Höhe von 4,0 Mio € passiviert. Aus der Kaufpreisallokation ergaben sich immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 48,9 Mio € und ein Goodwill von 25,3 Mio €. Die angefallenen Anschaffungsnebenkosten in Höhe von 0,7 Mio € wurden in sonstige Aufwendungen erfasst. Wäre die Transaktion zum 1. Januar 2015 vollzogen worden, hätte sich das Konzernergebnis nach Steuern um 1,9 Mio € verringert und der Umsatz um 1,7 Mio € erhöht. Seit Vollzug der Transaktion am 1. Oktober 2015 haben die beiden Gesellschaften mit einem Ergebnis nach Steuern von 2,2 Mio € zum Konzernergebnis beigetragen. Darüber hinaus ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Continental-Konzerns zum 31. Dezember 2015.

Im Berichtszeitraum wurden zwei Minderheitsanteilerwerbe vollzogen. Der daraus resultierende Unterschiedsbetrag zwischen dem jeweiligen Kaufpreis und dem Wert der erworbenen Anteile in Höhe von insgesamt 3,3 Mio € wurde ergebnisneutral im Eigenkapital ausgewiesen.

Zudem erwarb die Continental Holding France SAS, Sarreguemines, Frankreich, mit Wirkung zum 17. Juli 2015 von der SNDF, Alencon, Frankreich, die ausstehenden Anteile an der Alencon Pneus SAS, Alencon, Frankreich, für einen Kaufpreis von 21,5 Mio €. Die Effekte dieser Transaktionen sind für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Continental-Konzerns zum 31. Dezember 2015 unwesentlich.

Die im Rahmen der zuvor genannten Übernahmen erstmals in der Konzernbilanz berücksichtigten Vermögenswerte und Schulden wurden mit folgenden Werten angesetzt:

Übernommenes Nettovermögen in Mio €	Zeitwerte zum Erstkonsolidierungszeitpunkt
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	298,8
Sachanlagen	18,6
Anteile an at-equity bilanzierten Unternehmen	13,8
Aktive latente Steuern	1,2
Langfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	0,3
Vorräte	26,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	25,6
Kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte	6,6
Kurzfristige sonstige Vermögenswerte	1,8
Ertragsteuerforderungen	1,6
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente und verzinsliche Anlagen	3,5
Flüssige Mittel	13,4
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-5,3
Passive latente Steuern	-93,2
Langfristige Rückstellungen für sonstige Risiken und Verpflichtungen	0,0
Langfristige Finanzschulden	-2,8
Langfristige sonstige Verbindlichkeiten	-0,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-14,4
Ertragsteuerverbindlichkeiten	-0,7
Kurzfristige Rückstellungen für sonstige Risiken und Verpflichtungen	-6,8
Kurzfristige Finanzschulden	-9,9
Kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-4,5
Kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten	-26,6
Erworbenes Nettovermögen	247,6
Kaufpreis	705,2
Goodwill	459,2
Negativer Unterschiedsbetrag	-1,6

Veräußerungen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen

Im Zuge eines Asset Deal mit Wirkung zum 1. Januar 2015 veräußerte die Profi Reifen- und Autoservice GmbH, Wiener Neudorf, Österreich, ihre Komplettmontageaktivität am Standort Kalsdorf, Österreich, an die PTG Automotive Solutions and Services GmbH, Kalsdorf, Österreich. Aus dieser Transaktion resultierte ein Verlust von 0,1 Mio €, der in sonstige Aufwendungen und Erträge ausgewiesen wird. Weiterhin wurden die Anteile an der General Tyre East Africa Ltd., Arusha, Tansania, mit Wirkung zum 21. August 2015 veräußert. Aus dieser Transaktion resultierte ein Gewinn von 0,9 Mio €, der in sonstige Aufwendungen und Erträge ausgewiesen wurde. Die Effekte dieser Transaktionen sind für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Continental-Konzerns zum 31. Dezember 2015 unwesentlich.

Im Rahmen der Übernahme von Veyance Technologies im Januar 2015 hatte sich ContiTech gegenüber den Kartellbehörden der USA und Brasiliens verpflichtet, das nordamerikanische Luftfeder-geschäft von Veyance Technologies zu veräußern. Mit Wirkung zum 1. Juli 2015 wurde dieses Geschäft für einen Kaufpreis von 20,8 Mio € an die Gruppe der in Charlotte, USA, ansässigen EnPro Industries, Inc., verkauft. Die Effekte dieser Transaktion sind für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Continental-Konzerns zum 31. Dezember 2015 unwesentlich.

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

6. Sonstige Aufwendungen und Erträge

Mio €	2015	2014
Sonstige Aufwendungen	-776,4	-724,2
Sonstige Erträge	208,7	216,8
Sonstige Aufwendungen und Erträge	-567,7	-507,4

Sonstige Aufwendungen

Mio €	2015	2014
Aufwendungen für Rückstellungen	297,3	252,2
Aufwendungen aus Fremdwährungsumrechnung	122,5	16,9
Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	95,3	178,9
Aufwendungen für Abfindungen	70,3	40,1
Prozess- und Umweltrisiken	58,5	51,6
Aufwand aus Wertberichtigungen auf Forderungen	34,0	21,7
Verluste aus Anlageverkäufen und Verschrottungen	10,2	13,5
Anschaffungsnebenkosten aus dem Erwerb von Gesellschaften und Geschäftsbereichen	9,9	19,5
Kompensationen von Kunden- und Lieferantenansprüchen	6,0	67,4
Aufwendungen aus der Veräußerung von Gesellschaften und Geschäftsbereichen	0,3	7,3
Übrige	72,1	55,1
Sonstige Aufwendungen	776,4	724,2

Die sonstigen Aufwendungen haben sich in der Berichtsperiode um 52,2 Mio € auf 776,4 Mio € (Vj. 724,2 Mio €) erhöht.

Zuführungen für spezifizierte Gewährleistungsrückstellungen und Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen führten zu Aufwendungen von insgesamt 297,3 Mio € (Vj. 252,2 Mio €). Im Segment ContiTech wird aufgrund nicht erhaltener Folgeaufträge ein stufenweiser Abbau des Standorts Salzgitter, Deutschland, erfolgen. In diesem Zusammenhang entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von insgesamt 15,4 Mio €. Aus der Schließung des Standorts Bowmanville, Kanada, resultierten Restrukturierungsaufwendungen im Segment ContiTech in Höhe von 12,5 Mio €.

Aus operativen Forderungen und Verbindlichkeiten in Fremdwährungen, die nicht Finanzschulden sind, ergaben sich im Berichtszeitraum Aufwendungen aus Fremdwährungsumrechnungen in Höhe von 122,5 Mio € (Vj. 16,9 Mio €).

Aus Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen entstand in der Berichtsperiode ein Aufwand in Höhe von 95,3 Mio € (Vj. 178,9 Mio €). Dabei ergaben sich aufgrund der aktuellen Marktsituation für den Geschäftsbereich Conveyor Belt Group Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen in Höhe von insgesamt 71,9 Mio €. Davon sind die Standorte Aneng, China, mit 44,8 Mio €, Bayswater, Australien, mit 25,3 Mio €, Thetford, Vereinigtes Königreich, mit 1,3 Mio € sowie Perth, Australien, mit 0,5 Mio € betroffen.

Personalanpassungsmaßnahmen, die nicht restrukturierungsbedingt entstanden sind, führten zu Aufwendungen für Abfindungen in Höhe von 70,3 Mio € (Vj. 40,1 Mio €).

Im Zusammenhang mit Rückstellungen für Prozess- und Umweltrisiken entstanden Aufwendungen in Höhe von 58,5 Mio € (Vj. 51,6 Mio €).

Der Aufwand aus bonitätsbedingten Wertberichtigungen auf Forderungen lag bei 34,0 Mio € (Vj. 21,7 Mio €). Darin ist auch eine Wertberichtigung einer Forderung in Höhe von 12,0 Mio € gegenüber einer nicht konsolidierten Gesellschaft in Venezuela enthalten.

Im Jahr 2015 entstanden Verluste aus Anlageverkäufen und Verschrottungen in Höhe von 10,2 Mio € (Vj. 13,5 Mio €).

Für den Erwerb von Gesellschaften und Geschäftsbereichen sind Anschaffungsnebenkosten in Höhe von 9,9 Mio € (Vj. 19,5 Mio €) angefallen, hauptsächlich aus den Erwerben von Veyance Technologies und von Elektrobit Automotive.

Kompensationen von Kunden- und Lieferantenansprüchen, die nicht Gewährleistung sind, führten in der Berichtsperiode zu Aufwendungen in Höhe von 6,0 Mio € (Vj. 67,4 Mio €).

Aus der Veräußerung von Gesellschaften und Geschäftsbereichen entstanden Verluste in Höhe von 0,3 Mio € (Vj. 7,3 Mio €).

Der Posten Übrige beinhaltet u.a. Aufwendungen für sonstige Steuern sowie für Schäden aufgrund höherer Gewalt.

Sonstige Erträge

Mio €	2015	2014
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	100,4	69,8
Kompensation von Ansprüchen gegenüber Kunden und Lieferanten	26,5	23,2
Erträge aus Anlageverkäufen	17,1	20,0
Erstattungen für Kundenwerkzeuge	4,1	10,3
Prozess- und Umweltrisiken	3,5	16,5
Erträge aus der Veräußerung von Gesellschaften und Geschäftsbereichen	1,7	2,2
Wertaufholungen von Sachanlagen	1,7	–
Übrige	53,7	74,8
Sonstige Erträge	208,7	216,8

Die sonstigen Erträge haben sich in der Berichtsperiode um 8,1 Mio € auf 208,7 Mio € (Vj. 216,8 Mio €) reduziert.

Aus der Auflösung von Rückstellungen für spezifizierte Gewährleistungen sowie Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen in der Berichtsperiode ergaben sich Erträge in Höhe von 100,4 Mio € (Vj. 69,8 Mio €).

Der Verkauf von Anlagen führte im Berichtszeitraum zu Erträgen in Höhe von 17,1 Mio € (Vj. 20,0 Mio €).

Aus Erstattungen für Kundenwerkzeuge resultierten im Jahr 2015 Erträge in Höhe von 4,1 Mio € (Vj. 10,3 Mio €).

Aus der Auflösung von Rückstellungen für Prozess- und Umweltrisiken sind Erträge in Höhe von 3,5 Mio € (Vj. 16,5 Mio €) entstanden.

Veräußerungen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen führten im Jahr 2015 zu Erträgen in Höhe von 1,7 Mio € (Vj. 2,2 Mio €).

Aus der Wertaufholung von Sachanlagen resultierte insgesamt ein Ertrag in Höhe von 1,7 Mio € (Vj. –).

Die übrigen Erträge beinhalten u. a. Einnahmen aus Lizenzvereinbarungen sowie Erträge aus Versicherungsentschädigungen aufgrund von Beschädigungen der Sachanlagen durch höhere Gewalt. Zudem wurden staatliche Zuschüsse, die nicht für Investitionen in das Anlagevermögen bestimmt waren, in Höhe von insgesamt 9,0 Mio € (Vj. 7,9 Mio €) ergebniswirksam in dem Posten Übrige verbucht.

7. Personalaufwendungen

Innerhalb der Funktionskosten der Gewinn- und Verlustrechnung sind insgesamt folgende Personalaufwendungen enthalten:

Mio €	2015	2014
Löhne und Gehälter	7.454,5	6.318,7
Soziale Abgaben	1.423,7	1.248,8
Aufwendungen für Altersversorgung	286,4	189,7
Personalaufwendungen	9.164,6	7.757,2

Gegenüber dem Berichtsjahr 2014 stiegen die Personalaufwendungen um 1.407,4 Mio € auf 9.164,6 Mio € (Vj. 7.757,2 Mio €). Diese Erhöhung ist insbesondere auf den weltweiten Personalaufbau und die Akquisitionen von Veyance Technologies und von Elektrobot Automotive zurückzuführen.

Die durchschnittliche Mitarbeiterzahl im Jahr 2015 lag bei 204.662 (Vj. 185.976). Zum Jahresende waren 207.899 (Vj. 189.168) Mitarbeiter im Continental-Konzern beschäftigt. Wir verweisen zudem auf die Ausführungen im Lagebericht.

8. Beteiligungsergebnis

Mio €	2015	2014
Anteiliges Ergebnis von at-equity bilanzierten Unternehmen	61,4	35,8
Wertminderungen und -aufholungen von at-equity bilanzierten Unternehmen	–	-108,1
Sonstiges ¹	–	-1,5
Ergebnis von at-equity bilanzierten Unternehmen	61,4	-73,8
Ergebnis aus übrigen Beteiligungen	0,8	0,9
Wertaufholungen	–	0,1
Übriges Beteiligungsergebnis	0,8	1,0

¹ Beinhaltete im Vorjahr den Rückkauf eigener Anteile eines at-equity bilanzierten Unternehmens sowie die ergebniswirksame Umgliederung der erfolgsneutralen Rücklagen in Verbindung mit der Vollkonsolidierung eines vormals at-equity bilanzierten Unternehmens.

Bezüglich der Wertminderungen und -aufholungen von Anteilen an at-equity bilanzierten Unternehmen verweisen wir auf Kapitel 14. Das Beteiligungsergebnis beinhaltet insbesondere die anteiligen

Ergebnisse der nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen in Höhe von 61,4 Mio € (Vj. 35,8 Mio €).

9. Zinsergebnis

Mio €	2015	2014
Zinsen und ähnliche Erträge	31,5	28,3
Zinserträge aus langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer sowie aus den Pensionsfonds	63,9	66,2
Zinserträge	95,4	94,5
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-172,1	-214,7
Aufwendungen aus Finanzierungsleasing	-2,5	-2,8
Gewinne/Verluste aus Fremdwährungsumrechnung	12,7	-25,7
Gewinne/Verluste aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten	-34,8	43,2
Gewinne aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	12,9	3,0
Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	1,5	-10,7
Zinsaufwendungen aus Pensionsverpflichtungen und aus anderen langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer	-158,7	-152,1
Zinsaufwendungen	-341,0	-359,8
Zinsergebnis	-245,6	-265,3

Das negative Zinsergebnis hat sich im Jahr 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 19,7 Mio € auf 245,6 Mio € (Vj. 265,3 Mio €) verbessert.

Die Zinsaufwendungen – ohne die Effekte aus der Fremdwährungsumrechnung, aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten – beliefen sich im Jahr 2015 insgesamt auf 331,8 Mio € und lagen damit um 48,5 Mio € unter dem Vorjahresvergleichswert von 380,3 Mio €. Die Zinsaufwendungen, die aus Kreditaufnahmen bei Banken, Kapitalmarkttransaktionen und sonstigen Finanzierungsinstrumenten resultierten, lagen mit 173,1 Mio € um 55,1 Mio € unter dem Vorjahreswert von 228,2 Mio €. Der wesentliche Anteil entfiel mit 99,9 Mio € (Vj. 101,8 Mio €) auf den Aufwand aus den von der Continental AG,

der Conti-Gummi Finance B.V., Maastricht, Niederlande, sowie der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, begebenen Anleihen und mit 21,7 Mio € (Vj. 60,8 Mio €) auf die Ausnutzung des syndizierten Kredits.

Der Zinsaufwand für die Anleihen hat sich im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr um 1,9 Mio € reduziert. Dabei haben sich die Effekte aus der vorzeitigen Rückzahlung der von der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, im September 2012 ausgegebenen US-Dollar-Anleihe mit einem Volumen von 950,0 Mio US-Dollar und der von ihr zur teilweisen Refinanzierung von Finanzverbindlichkeiten emittierten, deutlich zinsgünstigeren Euro-Anleihe mit einem Volumen von 500,0 Mio € weitgehend kompensiert. Die US-Dollar-Anleihe der Continental Rubber of America,

Corp., Wilmington, USA, hatte einen Zinssatz von 4,5 % p.a. Die vorzeitige Rückzahlung erfolgte am 15. September 2015 und damit vier Jahre vor ihrer Fälligkeit im September 2019. Ihr Rückzahlungspreis lag bei 102,25 %. Der gezahlte Aufschlag von 2,25 % belastete das Zinsergebnis mit 19,3 Mio €. Eine Entlastung des Zinsergebnisses ist auf die Emission einer deutlich zinsgünstigeren Euro-Anleihe ebenfalls durch die Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, im November 2015 zurückzuführen. Diese Anleihe hat ein Volumen von 500,0 Mio €, eine Laufzeit von drei Jahren und drei Monaten und ist mit 0,5 % p.a. fest verzinst. Durch Abschluss von Zins-Währungsswaps werden zum einen die Währungsrisiken aus der Denominierung der Anleihe in Euro gesichert, zum anderen wird der Euro-Festzins von 0,5 % p.a. in einen US-Dollar-basierten Festzins von durchschnittlich 2,365 % p.a. getauscht.

Der Rückgang des Zinsaufwands für den syndizierten Kredit um 39,1 Mio € resultierte insbesondere aus einem negativen Effekt im Vorjahr, welcher im Hinblick auf die Ende April 2014 erfolgte vorzeitige Rückzahlung des bestehenden syndizierten Kredits aufgrund seiner erfolgreichen Refinanzierung entstanden war. Darüber hinaus konnte in dem neu abgeschlossenen syndizierten Kreditvertrag eine weitere Reduzierung des Margenniveaus erreicht werden. Eine weitere Entlastung des Zinsergebnisses ist auf die vorzeitigen Teilrückführungen des Festdarlehens um insgesamt 1,15 Mrd € im vierten Quartal 2015 zurückzuführen. Das im April 2016 fällige Festdarlehen wurde damit von 1,5 Mrd € auf nunmehr 350,0 Mio € zum Jahresende 2015 reduziert.

Aus der Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen sowie aus langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer resultierte 2015 ein Zinsaufwand in Höhe von insgesamt 158,7 Mio € (Vj. 152,1 Mio €).

Die Zinserträge im Jahr 2015 erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 0,9 Mio € auf 95,4 Mio € (Vj. 94,5 Mio €). Davon entfallen auf erwartete Erträge aus langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer sowie aus den Pensionsfonds insgesamt 63,9 Mio € (Vj. 66,2 Mio €).

Im Gegensatz zum Vorjahr lieferten die Bewertungseffekte aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und aus der Entwicklung der Währungskurse 2015 insgesamt einen negativen Ergebnisbeitrag in Höhe von 22,1 Mio € (Vj. positiver Bewertungseffekt in Höhe von 17,5 Mio €). Darin ist ein Bewertungsverlust von 36,9 Mio € für den Ansatz der Rückkaufoption enthalten, die für die von der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, im Jahr 2012 emittierte und im September 2015 vorzeitig zurückgezahlte US-Dollar-Anleihe vorgesehen war. In der Vorjahresvergleichsperiode entfiel hierauf ein Bewertungsgewinn in Höhe von 4,7 Mio €. Aus den zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten ergab sich ein positiver Effekt in Höhe von 12,9 Mio € (Vj. 3,0 Mio €).

10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Ertragsteuern des Konzerns teilen sich auf das In- und Ausland wie folgt auf:

Mio €	2015	2014
Laufende Steuern Deutschland	-166,7	-109,4
Laufende Steuern Ausland	-889,3	-678,1
Latente Steuern Deutschland	-95,8	20,9
Latente Steuern Ausland	61,4	144,6
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.090,4	-622,0

Der durchschnittliche Steuersatz im Jahr 2015 lag im Inland bei 30,4 % (Vj. 30,2 %). Dieser wurde unter Berücksichtigung eines Körperschaftsteuersatzes von 15,0 % (Vj. 15,0 %) sowie eines Soli-

daritätszuschlags von 5,5 % (Vj. 5,5 %) und eines Gewerbesteuer-satzes von 14,6 % (Vj. 14,4 %) ermittelt.

Die Überleitung vom erwarteten zum ausgewiesenen Steueraufwand ergibt sich wie folgt:

Mio €	2015	2014 ¹
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.870,0	3.079,5
Erwarteter Steueraufwand zum inländischen Steuersatz	-1.176,5	-930,0
Besteuerungsunterschiede Ausland	188,1	164,3
Nicht abzugsfähige Aufwendungen und nicht anrechenbare Quellensteuern	-121,9	-106,7
Unterlassener Ansatz von aktiven latenten Steuern aufgrund nicht hinreichend wahrscheinlicher Realisierung	-114,2	-52,6
Erstmaliger Ansatz von aktiven latenten Steuern aufgrund wahrscheinlicher Realisierung	34,7	262,1
Realisierung von bisher nicht angesetzten latenten Steuern	17,7	28,2
Förderungen und befristete Befreiungen	88,8	79,0
Lokale Ertragsteuern mit abweichender Bemessungsgrundlage	-31,5	-19,6
Steuern für Vorjahre	18,6	-31,2
Steuereffekt aus at-equity bilanzierten Unternehmen	17,9	10,3
Effekte aus Änderungen des Steuersatzes	-10,1	-5,2
Effekte aus Veräußerung bzw. Wertminderungen von Beteiligungen	–	-22,8
Sonstiges	-2,0	2,2
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.090,4	-622,0
Steuerquote in %	28,2	20,2

¹ Die Vorjahresvergleichswerte sind entsprechend der Struktur 2015 angepasst dargestellt.

Die durch den ausländischen Besteuerungsunterschied hervorgerufene Minderung des Steueraufwands ist im Wesentlichen auf den Geschäftsumfang in Osteuropa und Asien zurückzuführen.

Der Posten nicht abzugsfähige Aufwendungen und nicht anrechenbare Quellensteuern resultierte, wie im Vorjahr, u. a. aus in Deutschland wegen fehlenden Anrechnungsvolumens nicht anrechenbaren ausländischen Quellensteuern.

Im Berichtsjahr wirkte sich der in ausländischen Einheiten unterlassene Ansatz von aktiven latenten Steuern in Höhe von insgesamt 114,2 Mio € (Vj. 52,6 Mio €) aus. Davon entfallen 35,3 Mio € (Vj. 9,1 Mio €) auf die Reduzierung des Ansatzes von aktiven latenten Steuern aus der Überprüfung der Buchwerte zum Berichtsstichtag. Gegenläufig wirkte sich der Ansatz von aktiven latenten Steuern, deren zukünftige Nutzung als wahrscheinlich eingeschätzt wird, in Höhe von 34,7 Mio € aus. Des Weiteren verweisen wir auf Kapitel 16.

Die Steuerminderungen durch staatliche Förderprogramme und befristete Steuerbefreiungen sind im Vergleich zum Vorjahr angestiegen. Neben der, wie im Vorjahr, laufenden Inanspruchnahme von Fördermaßnahmen in Europa und Asien führte im Berichtsjahr darüber hinaus die Inanspruchnahme staatlicher Förderprogramme in den USA zu einer weiteren Entlastung.

Im Berichtsjahr sind lokale Ertragsteuern mit abweichender Bemessungsgrundlage in Höhe von 31,5 Mio € (Vj. 19,6 Mio €) hauptsächlich in Ungarn und den USA angefallen.

Das im Konzernergebnis enthaltene Ergebnis von at-equity bilanzierten Unternehmen führt im Berichtsjahr zu einer Steuerentlastung von 17,9 Mio € (Vj. 10,3 Mio €).

Die Effekte aus der Änderung des Steuersatzes betreffen die erforderlich gewordene Umbewertung von aktiven und passiven latenten Steuern im Rahmen von effektiv bereits in Kraft getretenen Gesetzesänderungen bezüglich des zukünftig anzuwendenden Steuersatzes.

Die Summe der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beinhaltet die Posten, die im Eigenkapital in den erfolgsneutralen Rücklagen berücksichtigt wurden, und gliedert sich wie folgt:

Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (gemäß Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung)	-1.090,4	-622,0
Erfolgsneutraler Steuerertrag auf das Sonstige Ergebnis	40,5	381,4
Neubewertung leistungsorientierter Versorgungspläne	17,4	364,0
Anteil von at-equity bilanzierten Unternehmen	-0,1	0,8
Währungsumrechnung	17,1	19,4
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögensgegenstände	4,1	-2,8
Cashflow Hedges	2,0	0,0
Summe der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.049,9	-240,6

Erläuterungen zur Konzernbilanz

11. Goodwill und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Mio €	Goodwill	Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte ¹	Erworbene immaterielle Vermögenswerte ¹	Geleistete Anzahlungen	Summe sonstige immaterielle Vermögenswerte
Stand zum 01.01.2014					
Anschaffungs-/Herstellungskosten	8.077,5	343,7	3.698,3	15,7	4.057,7
Kumulierte Abschreibungen	-2.556,6	-199,4	-3.300,6	–	-3.500,0
Buchwerte	5.520,9	144,3	397,7	15,7	557,7
Nettoentwicklung 2014					
Buchwerte	5.520,9	144,3	397,7	15,7	557,7
Währungskursänderungen	101,1	0,5	6,1	0,1	6,7
Zugänge	–	57,9	62,2	17,4	137,5
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen ²	147,1	–	65,4	–	65,4
Umbuchungen in zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	–	–	0,0	–	0,0
Umbuchungen	–	–	12,7	-12,7	0,0
Abgänge	–	–	-0,3	-1,6	-1,9
Abschreibungen	–	-58,5	-249,3	–	-307,8
Wertminderungen ³	–	-14,1	-0,2	–	-14,3
Buchwerte	5.769,1	130,1	294,3	18,9	443,3
Stand zum 31.12.2014					
Anschaffungs-/Herstellungskosten	8.332,1	403,2	3.952,3	18,9	4.374,4
Kumulierte Abschreibungen	-2.563,0	-273,1	-3.658,0	–	-3.931,1
Buchwerte	5.769,1	130,1	294,3	18,9	443,3
Nettoentwicklung 2015					
Buchwerte	5.769,1	130,1	294,3	18,9	443,3
Währungskursänderungen	107,0	0,0	26,7	-0,1	26,6
Zugänge	–	78,7	81,8	8,5	169,0
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen ²	764,5	–	1.026,2	–	1.026,2
Umbuchungen	–	–	16,8	-16,8	0,0
Abgänge	–	–	-0,1	-0,3	-0,4
Abschreibungen	–	-51,6	-205,7	–	-257,3
Wertminderungen ³	–	–	-71,0	–	-71,0
Buchwerte	6.640,6	157,2	1.169,0	10,2	1.336,4
Stand zum 31.12.2015					
Anschaffungs-/Herstellungskosten	9.210,4	322,5	2.090,4	10,2	2.423,1
Kumulierte Abschreibungen	-2.569,8	-165,3	-921,4	–	-1.086,7
Buchwerte	6.640,6	157,2	1.169,0	10,2	1.336,4

¹ Vollständig abgeschriebene und nicht mehr genutzte immaterielle Vermögenswerte, hauptsächlich entstanden aus der Kaufpreisallokation des Erwerbs von Siemens VDO, sind abgegangen.

² Inklusive nachträglicher Anpassungen aus Kaufpreisallokationen.

³ Der Begriff Wertminderung (Impairment) beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

Aus den Erwerben von Gesellschaften im Jahr 2015 resultierte ein Zugang des Goodwill in Höhe von insgesamt 764,5 Mio € (Vj. 147,1 Mio €). Aufgrund nachträglicher Änderungen der vorläufigen Kaufpreisallokationen des jeweiligen Vorjahres innerhalb des Bewertungszeitraums veränderte sich der Goodwill im Berichtsjahr, ebenso wie im Vorjahr, unwesentlich.

Der ausgewiesene Buchwert des Goodwill entstand im Wesentlichen aus den Erwerben der Siemens VDO (2007), der Continental Teves (1998), des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola (2006), des Erwerbs von Elektrobit Automotive (2015), von Veyance Technologies (2015) und der Continental Temic (2001).

Die nachfolgende Tabelle weist den Goodwill je zahlungsmittelgenerierende Einheit, entsprechend der im jeweiligen Geschäftsjahr aktuellen Organisationsstruktur, aus:

Mio €	Goodwill	
	31.12.2015	31.12.2014
Vehicle Dynamics	1.300,9	1.202,8
Hydraulic Brake Systems	412,1	401,7
Passive Safety & Sensorics	550,9	522,8
Advanced Driver Assistance Systems	368,0	238,0
Continental Engineering Services	19,5	13,5
Chassis & Safety	2.651,4	2.378,8
Engine Systems	455,4	434,2
Fuel & Exhaust Management	79,2	78,4
Sensors & Actuators	210,2	203,2
Transmission	251,0	238,6
Powertrain	995,8	954,4
Instrumentation & Driver HMI	597,7	499,5
Infotainment & Connectivity	568,7	506,7
Body & Security	717,7	678,1
Commercial Vehicles & Aftermarket	518,2	503,0
Interior	2.402,3	2.187,3
Pkw-Reifen-Erstausrüstung	2,0	2,0
Pkw-Reifenersatzgeschäft – EMEA	133,6	118,2
Nutzfahrzeugreifen	40,5	31,8
Reifen	176,1	152,0
Air Spring Systems	19,6	1,0
Benecke-Kaliko Group	11,2	11,2
Compounding Technology	1,8	1,8
Conveyor Belt Group	119,2	5,6
Elastomer Coatings	14,2	14,2
Fluid Technology	200,0	55,8
Power Transmission Group	48,4	6,4
Vibration Control	0,6	0,6
ContiTech	415,0	96,6
Continental-Konzern	6.640,6	5.769,1

Die Zugänge zu den erworbenen immateriellen Vermögenswerten aus Konsolidierungskreisänderungen entfallen im Wesentlichen auf Kundenstamm sowie Know-how. Die restlichen Zugänge betreffen vor allem Software in Höhe von 74,7 Mio € (Vj. 55,0 Mio €).

In den selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten sind aktivierte Entwicklungskosten ausgewiesen. Von den im Jahr 2015 insgesamt angefallenen Entwicklungskosten erfüllten 78,7 Mio € (Vj. 57,9 Mio €) die Aktivierungsvoraussetzungen nach IAS 38.

Die für die immateriellen Vermögenswerte angefallenen planmäßigen Abschreibungen in Höhe von 257,3 Mio € (Vj. 307,8 Mio €) sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung mit 205,8 Mio €

(Vj. 246,2 Mio €) in den Herstellungskosten und mit 51,5 Mio € (Vj. 61,6 Mio €) in den Verwaltungskosten enthalten.

In den erworbenen immateriellen Vermögenswerten sind um Fremdwährungseffekte bereinigte Buchwerte in Höhe von 112,2 Mio € (Vj. 80,9 Mio €) enthalten, die keinen planmäßigen Abschreibungen unterliegen. Diese betreffen insbesondere den Markennamen VDO in Höhe von 71,2 Mio €, den Markennamen Elektrobit mit 30,4 Mio €, den Markennamen Phoenix in Höhe von 4,2 Mio € und den Markennamen Matador in Höhe von 3,2 Mio €. Des Weiteren enthalten die erworbenen immateriellen Vermögenswerte Buchwerte für Software in Höhe von 143,2 Mio € (Vj. 100,0 Mio €), die planmäßig abgeschrieben werden.

12. Sachanlagen

Mio €	Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte und Bauten ¹	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Stand zum 01.01.2014					
Anschaffungs-/Herstellungskosten	3.447,4	12.140,1	1.846,6	1.318,5	18.752,6
Kumulierte Abschreibungen	-1.351,4	-8.296,2	-1.367,6	-9,4	-11.024,6
Buchwerte	2.096,0	3.843,9	479,0	1.309,1	7.728,0
davon Finanzierungsleasing	31,6	1,3	0,7	–	33,6
Nettoentwicklung 2014					
Buchwerte	2.096,0	3.843,9	479,0	1.309,1	7.728,0
Währungskursänderungen	15,5	118,1	6,9	34,2	174,7
Zugänge	97,8	691,4	129,4	1.054,2	1.972,8
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen	30,9	37,7	10,1	3,4	82,1
Abgänge aus Konsolidierungskreisänderungen	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Umbuchungen in/aus zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	-0,1	0,0	-0,3	–	-0,4
Umbuchungen	205,2	684,8	148,0	-1.038,0	0,0
Abgänge	-9,4	-26,9	-2,8	-5,5	-44,6
Abschreibungen	-136,1	-984,7	-180,7	–	-1.301,5
Wertminderungen ²	-6,4	-136,2	-12,4	-9,7	-164,7
Buchwerte	2.293,4	4.228,1	577,2	1.347,7	8.446,4
Stand zum 31.12.2014					
Anschaffungs-/Herstellungskosten	3.769,1	13.361,9	2.234,7	1.364,6	20.730,3
Kumulierte Abschreibungen	-1.475,7	-9.133,8	-1.657,5	-16,9	-12.283,9
Buchwerte	2.293,4	4.228,1	577,2	1.347,7	8.446,4
davon Finanzierungsleasing	28,1	0,8	0,3	–	29,2
Nettoentwicklung 2015					
Buchwerte	2.293,4	4.228,1	577,2	1.347,7	8.446,4
Währungskursänderungen	0,0	53,5	-1,6	15,4	67,3
Zugänge	76,2	736,3	164,0	1.119,0	2.095,5
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen	161,8	314,4	11,8	25,0	513,0
Abgänge aus Konsolidierungskreisänderungen	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Umbuchungen in/aus zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	0,0	0,0	0,0	–	0,0
Umbuchungen	180,0	854,0	114,2	-1.146,4	1,8
Abgänge	-2,9	-19,8	-3,6	-2,0	-28,3
Abschreibungen	-162,7	-1.163,4	-208,1	–	-1.534,2
Wertminderungen ²	-8,6	-14,0	0,0	0,0	-22,6
Buchwerte	2.537,2	4.989,1	653,9	1.358,7	9.538,9
Stand zum 31.12.2015					
Anschaffungs-/Herstellungskosten	4.157,3	15.053,0	2.458,6	1.365,8	23.034,7
Kumulierte Abschreibungen	-1.620,1	-10.063,9	-1.804,7	-7,1	-13.495,8
Buchwerte	2.537,2	4.989,1	653,9	1.358,7	9.538,9
davon Finanzierungsleasing	24,7	0,8	0,2	–	25,7

¹ Die als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien werden in Kapitel 13 gesondert dargestellt.

² Der Begriff Wertminderung (Impairment) beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

Die Zugänge zum Sachanlagevermögen aus Konsolidierungskreisänderungen resultierten im Wesentlichen mit 494,4 Mio € aus dem Erwerb von Veyance Technologies. Hierzu verweisen wir auf Kapitel 5.

Der Schwerpunkt der Investitionen im Segment Chassis & Safety lag sowohl auf dem Ausbau von Fertigungskapazitäten in Europa als auch auf der Erweiterung der Standorte in Nord- und Südamerika sowie in Asien. Es wurden insbesondere die Produktionskapazitäten für die Geschäftsbereiche Vehicle Dynamics und Hydraulic Brake Systems erweitert. Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf die Errichtung neuer Produktionsanlagen für elektronische Bremsysteme.

Im Segment Powertrain wurden die Fertigungskapazitäten an deutschen Standorten, in China, den USA sowie in Tschechien und Rumänien ausgebaut. Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf die Geschäftsbereiche Engine Systems und Sensors & Actuators. Im Geschäftsbereich Engine Systems wurden insbesondere die Fertigungskapazitäten für Motoreinspritzsysteme ausgebaut.

Wesentliche Investitionen im Segment Interior entfielen auf den Ausbau von Produktionskapazitäten an deutschen Standorten sowie in China, Tschechien, Mexiko, Rumänien und den USA. Der Investitionsschwerpunkt lag auf den Geschäftsbereichen Body & Security sowie Instrumentation & Driver HMI.

Im Segment Reifen wurden die Fertigungskapazitäten in Europa, Nord- und Südamerika sowie in Asien ausgebaut. Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf die Werkerweiterungen in Sumter, USA; Hefei, China; Otrokovice, Tschechien; und Puchov, Slowakei. Im Reifenwerk Korbach, Deutschland, wurde in den Aufbau des neuen High Technology Performance Center investiert. Weiterhin wurden Maßnahmen zur Qualitätssicherung und Kostensenkung durchgeführt.

Der Schwerpunkt der Investitionen im Segment ContiTech lag auf der Ausweitung der Produktionsanlagen an deutschen Standorten sowie in China, Ungarn, USA und Mexiko. Es wurden insbesondere die Fertigungskapazitäten für die Geschäftsbereiche Fluid Technology und Benecke-Kaliko Group erweitert. Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf die Werkneubauten für die Geschäftsbereiche Benecke-Kaliko Group und Elastomer Coatings in Changzhou und Changshu, China. Darüber hinaus wurde in Jorf Lasfar, Marokko, in den Aufbau einer Produktionsstätte für den Geschäftsbereich Conveyor Belt Group investiert. In allen Geschäftsbereichen wurden Investitionen zur Rationalisierung bestehender Produktionsabläufe durchgeführt.

Hinsichtlich der außerplanmäßigen Abschreibungen und Wertaufholungen verweisen wir auf Kapitel 6.

Direkt von den Anschaffungskosten wurden insgesamt 13,6 Mio € (Vj. 10,6 Mio €) an staatlichen Investitionszuschüssen abgesetzt, u. a. für die Werke in Trutnov und Frenstat, Tschechien.

Im Rahmen der Anwendung des IAS 23 wurden wie im Vorjahr keine Fremdkapitalkosten aktiviert.

Die Sachanlagen enthalten Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen, die wegen der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet werden. Im Wesentlichen handelt es sich um Verwaltungs- und Fertigungsgebäude. Die Leasingverträge haben eine durchschnittliche Laufzeit von 25 Jahren für Gebäude und von fünf bis zehn Jahren für technische Anlagen. Der effektive Zinssatz der wesentlichen Leasingverträge liegt zwischen 4,6 % und 8,5 % (Vj. zwischen 5,0 % und 8,4 %). In den wesentlichen Leasingverträgen sind weder Verlängerungs- noch Kaufoptionen vereinbart.

Es bestehen Beschränkungen von Verfügungsrechten sowie als Sicherheiten für Schulden verpfändete Sachanlagen in Höhe von 17,4 Mio € (Vj. 10,3 Mio €).

13. Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Mio €	2015	2014
Anschaffungs-/Herstellungskosten zum 01.01.	30,3	38,5
Kumulierte Abschreibungen zum 01.01.	-12,8	-18,1
Nettoentwicklung		
Buchwerte zum 01.01.	17,5	20,4
Währungskursänderungen	0,0	-0,5
Zugänge	-	0,2
Abgänge	-	-1,8
Umbuchungen	-0,9	0,0
Abschreibungen	-0,6	-0,8
Buchwerte zum 31.12.	16,0	17,5
Anschaffungs-/Herstellungskosten zum 31.12.	29,2	30,3
Kumulierte Abschreibungen zum 31.12.	-13,2	-12,8

Die Marktwerte - nach dem Ertragswertverfahren bzw. auf der Grundlage von Bodenrichtwerten - der als Finanzinvestition gehaltenen Grundstücke und Gebäude zum 31. Dezember 2015 lagen bei 20,4 Mio € (Vj. 20,9 Mio €). Die Mieterträge im Jahr 2015 belie-

fen sich auf 3,3 Mio € (Vj. 3,4 Mio €), während zuzurechnende Instandhaltungskosten in Höhe von 1,4 Mio € (Vj. 1,4 Mio €) angefallen sind.

14. Anteile an at-equity bilanzierten Unternehmen

Mio €	2015	2014
Stand 01.01.	298,5	450,0
Zugänge	24,2	13,7
Änderungen in der Konsolidierungsmethode und Umbuchungen	-0,9	-61,4
Anteiliges Ergebnis	61,4	35,8
Wertminderungen und -aufholungen	-	-108,1
Erhaltene Dividenden	-47,3	-32,9
Erfolgsneutrale Veränderungen des sonstigen Ergebnisses von at-equity bilanzierten Unternehmen	8,8	-2,9
Währungskursänderungen	1,1	4,3
Stand 31.12.	345,8	298,5

In den Anteilen an at-equity bilanzierten Unternehmen sind Beteiligungsbuchwerte an Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 221,4 Mio € (Vj. 202,2 Mio €) sowie an assoziierten Unternehmen in Höhe von 124,4 Mio € (Vj. 96,3 Mio €) enthalten.

Die Änderungen in der Konsolidierungsmethode im Vorjahr beziehen sich mit einem Wert von 46,3 Mio € auf die Anteile an der auf Abgastechnologien spezialisierten damaligen Emitec Gesellschaft für Emissionstechnologie mbH, Lohmar, Deutschland, die nach dem Restanteilserwerb in die vollkonsolidierten Gesellschaften umgegliedert wurde und mit Wirkung zum 24. Oktober 2014 unter Continental Emitec GmbH, Lohmar, Deutschland, firmiert. Am 3. Februar 2014 erfolgte eine Umgliederung des Beteiligungs-

buchwerts in Höhe von 15,1 Mio € an der Alphapeak Ltd., Lichfield, Vereinigtes Königreich, in die vollkonsolidierten Gesellschaften aufgrund der Übernahme der restlichen 50 % der Anteile. Mit Wirkung zum 3. Februar 2014 firmiert diese Gesellschaft unter dem Namen Continental Engineering Services Ltd., Lichfield, Vereinigtes Königreich.

Infolge des Erwerbs der ausstehenden 50 % der Anteile an der damaligen Emitec Gesellschaft für Emissionstechnologie mbH, Lohmar, Deutschland, vom bisherigen Mitgesellschafter GKN Driveline International GmbH, Lohmar, Deutschland, ergab sich im Vorjahr die Notwendigkeit einer ergebniswirksamen Abwertung der at-equity-Beteiligung in Höhe von 33,8 Mio €.

Aufgrund des sich verschärfenden Wettbewerbs bei der Entwicklung und Produktion von Batteriezellen für die Automobilindustrie haben Continental und ihr koreanischer Partner SK Innovation Co., Ltd., Seoul, Südkorea, eine Vereinbarung zur Auflösung des Gemeinschaftsunternehmens SK Continental E-motion Pte. Ltd., Singapur, Singapur, abgeschlossen und am 18. Dezember 2014 vollzogen. Dies führte im Vorjahr innerhalb des Segments Powertrain zu einer Wertminderung auf den at-equity-Beteiligungsbuchwert in Höhe von 74,3 Mio €.

Als wesentliches Gemeinschaftsunternehmen der Rubber Group innerhalb des Geschäftsbereichs Pkw-Reifen-Erstausrüstung ist die MC Projects B.V., Maastricht, Niederlande, nebst den jeweiligen Tochtergesellschaften zu nennen. Das gemeinschaftlich von der Continental Global Holding Netherlands B.V., Maastricht, Niederlande, und der COMPAGNIE FINANCIÈRE DU GROUPE MICHELIN, „Sendard et Cie“, Granges-Paccot, Schweiz, mit je 50 % der Stimmrechte geführte Unternehmen ist im Wesentlichen auf dem Gebiet der Montage und Lieferung von Radreifen für die Automobilhersteller tätig. Michelin hat die Rechte an der Uniroyal-Marke für Europa in das Gemeinschaftsunternehmen eingebracht. Die MC Projects B.V. lizenziert diese Rechte an Continental.

Folgende Anteile an wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen werden innerhalb der Automotive Group gehalten:

- › Die Continental Aktiengesellschaft, Hannover, Deutschland, hält 49 % der Stimmrechte an der mit der Huayu Automotive Systems Co., Ltd., Shanghai, China, gemeinschaftlich geführten Shanghai Automotive Brake Systems Co., Ltd., Shanghai, China. Der wesentliche Geschäftszweck der Gesellschaft ist die Produktion von hydraulischen Bremssystemen für den chinesischen Markt; sie ist den Geschäftsbereichen Hydraulic Brake Systems und Vehicle Dynamics zuzuordnen.
- › Die SAS Autosystemtechnik GmbH & Co. KG, Karlsruhe, Deutschland, wird gemeinschaftlich von der Continental Automotive GmbH, Hannover, Deutschland, und der Faurecia Automotive GmbH, Stadthagen, Deutschland, geführt. Beide Anteilseigner halten 50 % der Stimmrechte. Gegenstand des Unternehmens sowie dessen Tochtergesellschaften sind im Wesentlichen die Entwicklung, Montage und der Vertrieb von Cockpits und anderen Modulen für die Automobilindustrie. Damit gehört die Gesellschaft zum Geschäftsbereich Instrumentation & Driver HMI.

Für die zuvor genannten wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen lassen sich aus den beiden letzten zur Verfügung stehenden und nach IFRS aufgestellten Jahresabschlüssen (2014 und 2013) die folgenden Kennzahlen ableiten. Die Angabe der Kennzahlen erfolgt

zu 100%. Darüber hinaus erfolgt eine Überleitung des anteiligen Nettovermögens auf den jeweiligen Beteiligungsbuchwert. Sämtliche Anteile sind nach der Equity-Methode bilanziert.

Mio €	MC Projects B.V.		Shanghai Automotive Brake Systems Co., Ltd.		SAS Autosystemtechnik GmbH & Co. KG	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Erhaltene Dividenden	10,0	–	16,5	14,9	15,0	20,0
Kurzfristige Vermögenswerte	138,9	134,5	225,4	196,6	437,1	462,6
davon flüssige Mittel	35,5	22,9	41,1	44,2	98,6	110,0
Langfristige Vermögenswerte	68,5	71,0	87,1	62,9	84,5	77,1
Vermögenswerte gesamt	207,4	205,5	312,5	259,4	521,6	539,7
Kurzfristige Verbindlichkeiten	77,6	83,6	139,9	121,8	418,2	437,5
davon kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	2,2	2,1	–	–	–	–
Langfristige Verbindlichkeiten	6,1	6,5	12,0	–	5,2	11,3
davon langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	1,3	1,3	–	–	–	–
Verbindlichkeiten gesamt	83,7	90,1	151,9	121,8	423,4	448,7
Umsatzerlöse	132,3	152,9	418,8	379,7	3.199,0	3.000,6
Zinserträge	1,4	0,5	0,9	0,6	0,3	0,4
Zinsaufwendungen	0,4	0,4	–	–	0,6	0,3
Abschreibungen	10,3	11,6	9,9	9,4	17,2	16,1
Ergebnis aus fortgeführten Tätigkeiten	10,0	-0,6	39,5	33,6	35,5	44,1
Sonstiges Ergebnis	-1,8	-0,1	–	–	1,8	-3,3
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	7,1	6,1	6,3	10,5	15,7	16,5
Ergebnis nach Steuern	8,3	-0,6	39,5	33,6	37,2	40,9
Eventualverbindlichkeiten	–	–	–	–	46,6	43,7
Nettovermögen	123,7	115,4	160,6	137,6	98,2	91,0
Anteiliges Nettovermögen	61,8	57,7	78,7	67,4	49,1	45,5
Goodwill	–	–	10,6	10,6	20,3	20,3
Währungskursänderungen	–	–	-10,7	-8,8	–	–
Anteilsverkauf	–	–	–	-0,5	–	–
Erfolgsneutrale Veränderung sonstiges Ergebnis Vorjahr	–	–	-7,0	-1,1	-0,9	1,4
Anteiliges Ergebnis Vorjahr	-5,3	2,8	0,0	0,0	–	0,1
Beteiligungsbuchwert	56,5	60,5	71,7	67,6	68,5	67,3

Als wesentliches assoziiertes Unternehmen ist die IAV GmbH Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr, Berlin, Deutschland, zu nennen. Die Continental Automotive GmbH, Hannover, Deutschland, hält 20 % der Anteile und Stimmrechte. Die Gesellschaft nebst ihrer Tochterunternehmen erbringt im Wesentlichen Entwicklungsdienstleistungen für die Automobilindustrie und ist dem Geschäftsbereich Engine Systems zuzuordnen.

Für die IAV GmbH Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr, Berlin, Deutschland, lassen sich aus den beiden letzten zur Verfügung stehenden und nach IFRS aufgestellten Jahresabschlüssen (2014 und 2013) die folgenden Kennzahlen ableiten. Die Angabe der Kennzahlen erfolgt zu 100 %. Darüber hinaus erfolgt eine Überleitung des anteiligen Nettovermögens auf den Beteiligungsbuchwert, der nach der Equity-Methode bilanziert wird.

Mio €	IAV GmbH Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr	
	2014	2013
Erhaltene Dividenden	0,2	0,2
Kurzfristige Vermögenswerte	248,3	222,0
Langfristige Vermögenswerte	194,1	148,9
Vermögenswerte gesamt	442,4	370,9
Kurzfristige Verbindlichkeiten	182,4	150,4
Langfristige Verbindlichkeiten	86,5	68,2
Verbindlichkeiten gesamt	268,9	218,6
Umsatzerlöse	663,7	585,7
Ergebnis aus fortgeführten Tätigkeiten	19,7	22,3
Sonstiges Ergebnis	2,1	–
Ergebnis nach Steuern	21,7	22,3
Eventualverbindlichkeiten	83,1	81,2
Nettovermögen	173,4	152,3
Anteiliges Nettovermögen	34,7	30,5
Goodwill	12,7	12,7
Erfolgsneutrale Veränderung sonstiges Ergebnis Vorjahr	-0,4	0,0
Anteiliges Ergebnis Vorjahr	0,4	-0,4
Beteiligungsbuchwert	47,5	42,8

Für die aus Konzernsicht unwesentlichen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen lassen sich aus den beiden letzten zur Verfügung stehenden Jahresabschlüssen

(2014 und 2013) die folgenden zusammengefassten Kennzahlen ableiten. Die Angabe der Kennzahlen erfolgt entsprechend der Beteiligungsquote.

Mio €	Assoziierte Unternehmen		Gemeinschaftsunternehmen	
	2014	2013	2014	2013
Ergebnis aus fortgeführten Tätigkeiten	4,9	3,1	0,6	0,4
Ergebnis nach Steuern	4,9	3,1	0,6	0,4

15. Sonstige Finanzanlagen

Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen	7,7	4,7
Sonstige Beteiligungen	6,4	6,0
Sonstige Finanzanlagen	14,1	10,7

Die sonstigen Finanzanlagen sind zu Anschaffungskosten bilanziert, da für diese Anteile keine Notierungen an den Kapitalmärkten gegeben sind und aus der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts keine signifikante Verbesserung für die Darstellung des Abschlusses zu erwarten ist. Eine Veräußerungsabsicht liegt derzeit nicht vor.

Die Zugänge im Berichtsjahr in Höhe von 3,4 Mio € resultierten u. a. aus dem Erwerb von Veyance Technologies.

16. Latente Steuern

Die aktiven und passiven latenten Steuern setzen sich wie folgt zusammen:

Mio €	31.12.2015		31.12.2014 ¹	
	Aktiv	Passiv	Aktiv	Passiv
Sonstige immaterielle Vermögenswerte und Goodwill	80,9	470,9	119,2	226,3
Sachanlagen	114,6	312,4	108,3	186,7
Vorräte	286,6	86,6	262,5	85,9
Sonstige Vermögenswerte	195,9	239,1	188,6	268,8
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen abzgl. aktiver Saldo	797,5	34,0	691,2	23,0
Rückstellungen für sonstige Risiken und Verpflichtungen	206,7	12,1	189,7	17,8
Finanzschulden	277,6	17,1	269,1	19,7
Sonstige Unterschiede	215,5	144,6	165,0	135,1
Anrechenbare Steuerguthaben	32,9	–	51,8	–
Steuerliche Verlust- und Zinsvorträge	417,1	–	312,8	–
Saldierung (IAS 12.74)	-955,6	-955,6	-784,8	-784,8
Bilanzausweis	1.669,7	361,2	1.573,4	178,5
Nettobetrag der latenten Steuern	1.308,5	–	1.394,9	–

¹ Die Vorjahresvergleichswerte sind entsprechend der Struktur 2015 angepasst dargestellt.

Die Bewertung der latenten Steuern erfolgt gemäß IAS 12 zu dem Steuersatz, der für die Periode der erwarteten Realisierung der latenten Steuern anzuwenden sein wird. Seit 2008 gilt in Deutschland eine Zinsabzugsbeschränkung mit Vortragsfähigkeit; der steuerlich zulässige Zinsabzug ist auf 30 % des steuerlichen Gewinns vor Abschreibungen und Zinsen begrenzt.

Die Entwicklung der latenten Steuern ist im Berichtsjahr insbesondere durch diverse Erwerbe sowie die Veränderung der versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen beeinflusst. Wir verweisen auf Kapitel 5 und 24.

Die aktiven latenten Steuern sind um 96,3 Mio € auf 1.669,7 Mio € (Vj. 1.573,4 Mio €) angestiegen. Dies ist im Wesentlichen auf einen Anstieg der latenten Steuern auf Pensionen und ähnliche Verpflichtungen und auf steuerliche Verlust- und Zinsvorträge zurückzuführen. Letztere erhöhten sich im Berichtsjahr auf 417,1 Mio € (Vj. 312,8 Mio €). Diese Entwicklung war hauptsächlich durch den Ansatz von latenten Steuern auf Verlustvorträge aufgrund des Erwerbs von Veyance Technologies in den USA beeinflusst; gegenläufig wirkte sich die Nutzung von Verlust- und Zinsvorträgen in Höhe von 504,5 Mio € (Vj. 379,6 Mio €) aus.

Die passiven latenten Steuern haben sich im Vergleich zum Vorjahr um 182,7 Mio € erhöht. Diese Veränderung resultiert insbesondere aus den latenten Steuern auf sonstige immaterielle Vermögenswerte und Goodwill sowie auf Sachanlagen.

Die zum 31. Dezember 2015 im Konzern bestehenden körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge betragen 2.954,2 Mio € (Vj. 2.536,2 Mio €). Der überwiegende Teil der im Konzern vorhandenen Verlustvorträge entfällt auf Tochtergesellschaften im Ausland und ist zum größten Teil in der Vortragsfähigkeit begrenzt.

Latente Steueransprüche wurden im Hinblick auf folgende Posten nicht erfasst, da ihre Nutzung zum heutigen Zeitpunkt als unzureichend wahrscheinlich angesehen wird:

Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Temporäre Differenzen	76,6	60,2
Verlust- und Zinsvorträge	409,2	378,0
Anrechenbare Steuerguthaben	37,3	41,1
Summe nicht erfasster latenter Steueransprüche	523,1	479,3

Zum 31. Dezember 2015 sind in einzelnen Konzerngesellschaften bzw. Organkreisen, die einen Verlust ausgewiesen haben, aktive latente Steuern in Summe von 155,8 Mio € (Vj. 71,1 Mio €) angesetzt, die sich aus laufenden Verlusten, Verlustvorträgen und aus einem aktiven Überhang latenter Steuern ergeben. Die Realisierbarkeit dieser aktiven latenten Steuern wird in Erwartung künftiger steuerpflichtiger Gewinne als ausreichend wahrscheinlich beurteilt.

Die temporären Differenzen aus nicht ausgeschütteten ausländischen Ergebnissen belaufen sich insgesamt auf 596,0 Mio € (Vj. 487,7 Mio €). Da nicht davon auszugehen ist, dass der Muttergesellschaft kurz- oder mittelfristig Beträge zufließen werden, wurden passive latente Steuern hierfür nicht berücksichtigt.

Die Bewertungsunterschiede aus zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerten bzw. Verbindlichkeiten sind in den Posten sonstige Vermögenswerte bzw. sonstige Unterschiede berücksichtigt.

17. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Mio €	31.12.2015		31.12.2014	
	Kurzfristig	Langfristig	Kurzfristig	Langfristig
Forderungen gegenüber nahestehenden Unternehmen	60,6	0,3	47,1	0,3
Ausleihungen an Dritte	–	47,3	–	33,2
Forderungen gegenüber Mitarbeitern	19,3	–	19,5	–
Forderungen aus dem Verkauf von Kundenwerkzeugen	240,8	–	210,2	–
Übrige finanzielle Forderungen	114,0	–	105,7	8,4
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	434,7	47,6	382,5	41,9

Die Forderungen gegenüber nahestehenden Unternehmen betreffen insbesondere Forderungen aus dem operativen Leistungsgeschäft mit at-equity bilanzierten Unternehmen und Gesellschaftern sowie Darlehen an assoziierte Unternehmen.

Die Ausleihungen an Dritte betreffen im Wesentlichen Mieterdarlehen für einzelne Liegenschaften und Ausleihungen an Kunden mit unterschiedlichen Laufzeiten.

Die Forderungen gegenüber Mitarbeitern betreffen vor allem Abschlagszahlungen für noch nicht endgültig erfolgte Lohnabrechnungen sowie für geleistete Vorschüsse.

Die Forderungen aus dem Verkauf von Kundenwerkzeugen betreffen noch nicht abgerechnete Kosten. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr in Höhe von 30,6 Mio € resultierte im Wesentlichen aus der Automotive Group.

Die übrigen finanziellen Forderungen beinhalten insbesondere noch nicht in Anspruch genommene Investitionsförderungen für Forschungs- und Entwicklungskosten sowie Forderungen gegenüber Lieferanten. Die Buchwerte der sonstigen finanziellen Vermögenswerte entsprechen im Wesentlichen ihren beizulegenden Zeitwerten.

Ausfallrisiken der sonstigen finanziellen Vermögenswerte wurden durch Wertberichtigungen in Höhe von insgesamt 14,4 Mio € (Vj. 3,6 Mio €) berücksichtigt. Im Berichtszeitraum sind Aufwendungen in Höhe von 10,8 Mio € (Vj. Erträge in Höhe von 0,2 Mio €) angefallen.

18. Sonstige Vermögenswerte

Mio €	31.12.2015		31.12.2014	
	Kurzfristig	Langfristig	Kurzfristig	Langfristig
Steuererstattungsansprüche (Umsatz- und sonstige Steuern)	477,4	–	433,7	–
Rechnungsabgrenzungsposten	144,1	–	119,4	–
Übrige	182,4	21,5	178,2	19,7
Sonstige Vermögenswerte	803,9	21,5	731,3	19,7

Die Steuererstattungsansprüche resultierten im Wesentlichen aus Umsatzsteuerforderungen aus dem Einkauf von Produktionsmaterialien.

Ausfallrisiken der sonstigen Vermögenswerte wurden durch Wertberichtigungen in Höhe von insgesamt 5,3 Mio € (Vj. 5,5 Mio €) berücksichtigt. Im Berichtszeitraum sind wie im Vorjahr weder Aufwendungen noch Erträge in wesentlicher Höhe angefallen.

Die Rechnungsabgrenzungsposten umfassen insbesondere vorausgezählte Mieten und Wartungsleistungen sowie Lizenzgebühren. Der Posten Übrige beinhaltet u. a. sonstige abgegrenzte bzw. verauslagte Kosten.

19. Vorräte

Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.106,9	995,2
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	450,6	366,7
Fertige Erzeugnisse und Waren	1.802,6	1.625,7
Vorräte	3.360,1	2.987,6

Die Wertberichtigungen auf Vorräte erhöhten sich um 34,8 Mio € auf 355,6 Mio € (Vj. 320,8 Mio €).

20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio €	31.12.2015	31.12.2014 ¹
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.831,7	5.951,9
Wertberichtigungen	-108,8	-105,7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.722,9	5.846,2

¹ Die Vorjahresvergleichswerte sind entsprechend der Struktur 2015 angepasst dargestellt.

Die Buchwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen nach Wertberichtigungen entsprechen ihren beizulegenden Zeitwerten.

Die Ermittlung der Risikovorsorge erfolgt nach konzerneinheitlichen Maßstäben. Die Kundenbeziehungen werden in regelmäßigen Zeitabständen analysiert. Dabei wird bei den zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zwischen Einzelwertberichtigung und Portfoliowertberichtigung differenziert. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, für die Einzelwertberichtigungen zu bilden sind, werden bei der Ermittlung der Portfoliowertberichtigung nicht berücksichtigt.

Die Wertberichtigung zweifelhafter Forderungen umfasst im wesentlichen Maße Einschätzungen und Beurteilungen einzelner

Im Berichtsjahr haben sich dementsprechend die Einzelwertberichtigungen sowie die Wertberichtigungen auf Portfoliobasis auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen folgendermaßen entwickelt:

Mio €	2015	2014 ¹
Stand zum 01.01.	105,7	96,3
Zuführung	51,7	41,4
Inanspruchnahmen	-19,4	-14,0
Auflösungen	-29,6	-19,1
Währungskursänderungen	0,4	1,1
Stand zum 31.12.	108,8	105,7

¹ Die Vorjahresvergleichswerte sind entsprechend der Struktur 2015 angepasst dargestellt.

Im Continental-Konzern werden mehrere Forderungsverkaufsprogramme genutzt. Wenn die mit den Forderungen verbundenen Risiken und Chancen, insbesondere das Bonitäts- und Ausfallrisiko, im Wesentlichen nicht übertragen wurden, werden die Forderungen weiterhin in der Bilanz als Vermögenswert angesetzt.

Im Rahmen bestehender Forderungsverkaufsprogramme wurden vertragliche Rechte auf den Erhalt der Zahlungsmittelzuflüsse an die entsprechenden Vertragspartner abgetreten. Die übertragenen Forderungen haben kurze Restlaufzeiten. Daher entsprechen die bilanzierten Werte zum Abschlussstichtag in Höhe von 1.963,6 Mio € (Vj. 2.082,8 Mio €) in der Regel näherungsweise dem beizulegenden Zeitwert. Die dazugehörigen Verbindlichkeiten mit einem beizulegenden Zeitwert von 638,8 Mio € (Vj. 840,9 Mio €) und einem Buchwert von 638,1 Mio € (Vj. 842,9 Mio €) stellen den aus dem Forderungsverkauf erhaltenen Liquiditätserlös dar.

Forderungen, die auf der Bonität des jeweiligen Kunden, aktuellen Konjunktorentwicklungen und der Analyse historischer Forderungsausfälle beruhen. Die Kreditwürdigkeit eines Kunden wird anhand des Zahlungsverhaltens und seiner Rückzahlungsfähigkeit beurteilt.

Eine Einzelwertberichtigung wird vorgenommen, wenn der Kunde erhebliche finanzielle Schwierigkeiten aufweist oder eine erhöhte Wahrscheinlichkeit für eine Insolvenz vorliegt. Entsprechende Aufwendungen werden auf ein Wertberichtigungskonto gebucht. Bei nachgewiesener Uneinbringlichkeit wird eine Ausbuchung der Forderung vorgenommen. Bei Bonitätsverbesserung erfolgt eine Wertaufholung.

Das mit der Norddeutschen Landesbank Luxembourg S.A. Covered Bond Bank, Luxemburg, bestehende im April 2014 abgeschlossene Forderungsverkaufsprogramm wurde am 29. April 2015 bis Ende April 2016 verlängert. Das Finanzierungsvolumen wurde dabei von 250,0 Mio € auf 245,0 Mio € verringert. Dieses Programm wurde Ende 2015 mit 130,0 Mio € (Vj. 249,3 Mio €) ausgenutzt.

Das seit Dezember 2010 bis auf Weiteres laufende Forderungsverkaufsprogramm mit der Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale, Frankfurt a. M., Deutschland, sieht unverändert ein Finanzierungsvolumen von 150,0 Mio € vor. Das Programm wurde Ende 2015 mit einem Finanzierungsbetrag in Höhe von 75,0 Mio € (Vj. 104,4 Mio €) in Anspruch genommen.

Das mit den US-Banken Wells Fargo Bank N.A., Atlanta, USA, Norddeutsche Landesbank Niederlassung New York, New York, USA, und Bank of America N.A., Charlotte, USA, laufende Forderungsverkaufsprogramm wurde am 10. November 2015 um ein weiteres Jahr verlängert. Das Finanzierungsvolumen beträgt unverändert 400,0 Mio US-Dollar. Das Programm war Ende 2015 mit umgerechnet 133,1 Mio € (Vj. 0,1 Mio €) ausgenutzt.

Das ursprünglich Ende April 2012 mit der The Royal Bank of Scotland N.V. Niederlassung Frankfurt, Frankfurt a. M., Deutschland, aufgelegte Forderungsverkaufsprogramm wurde im Juli 2015 beendet. Zum Ende des Jahres 2014 lag die Ausnutzung bei 90,7 Mio €.

Im Juli 2012 wurde ein Forderungsverkaufsprogramm mit der Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Paris, Frankreich, vereinbart. Das Programm hat eine Laufzeit von bis zu fünf Jahren, sofern es von beiden Vertragsparteien auf jährlicher Basis verlän-

gert wird. Eine entsprechende Verlängerung erfolgte zuletzt am 21. Juli 2015. Dabei wurde eine Verringerung des Finanzierungsvolumens von ursprünglich 300,0 Mio € auf 200,0 Mio € vereinbart. Zum 31. Dezember 2015 wurde das Programm in Höhe von 200,0 Mio € (Vj. 248,4 Mio €) in Anspruch genommen.

Am 30. Januar 2013 erfolgte der Abschluss eines Forderungsverkaufsprogramms mit der Landesbank Baden-Württemberg, Stuttgart, Deutschland. Der zuletzt am 7. Mai 2015 geänderte Vertrag hat eine Laufzeit bis Ende Januar 2020, sofern er von beiden Vertragsparteien auf jährlicher Basis verlängert wird. Das vereinbarte Finanzierungsvolumen wurde nunmehr auf 100,0 Mio € (Vj. 150,0 Mio €) reduziert. Der Vertrag räumt Continental jedoch die Option ein, bei Bedarf das maximale Finanzierungsvolumen auf 175,0 Mio € zu erhöhen. Die Ausnutzung dieses Programms lag Ende 2015 bei 100,0 Mio € (Vj. 150,0 Mio €).

Die nicht einzelwertberichtigten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gliedern sich zu den Abschlussstichtagen in folgende Laufzeitbänder:

Mio €	Buchwert	davon nicht überfällig	davon in den folgenden Zeiträumen überfällig					120 Tage und mehr
			weniger als 15 Tage	15-29 Tage	30-59 Tage	60-89 Tage	90-119 Tage	
31.12.2015								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹	5.430,1	5.015,3	172,8	54,2	79,9	19,6	18,0	70,3
31.12.2014²								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹	5.216,2	4.887,1	128,0	66,5	62,4	15,9	10,3	46,0

¹ Die Differenz zur ersten Tabelle in diesem Kapitel in Höhe von 1.401,6 Mio € (Vj. 735,7 Mio €) resultierte aus einzelwertberichtigten Forderungen.

² Die Vorjahresvergleichswerte sind entsprechend der Struktur 2015 angepasst dargestellt.

Der Continental-Konzern geht, basierend auf historischem Zahlungsverhalten und Analyse der Kreditwürdigkeit der Kunden, davon aus, dass die überfälligen, nicht wertberichtigten Forderungen sowie auch die nicht überfälligen Forderungen in voller Höhe

beglichen werden und keine Wertberichtigung erforderlich ist. Die Forderungen zum 31. Dezember 2015 enthalten keine Beträge aus der Percentage-of-Completion-Methode.

21. Flüssige Mittel

Die als flüssige Mittel ausgewiesenen Zahlungsmittelbestände umfassen sämtliche Barmittel und Sichteinlagen. Als Zahlungsmitteläquivalente gelten kurzfristige, äußerst liquide Finanzinvestitionen, die jederzeit in bestimmte Zahlungsmittelbeträge umgewandelt werden können und nur unwesentlichen Wertschwankungen unterliegen.

Zum Bilanzstichtag bestanden flüssige Mittel in Höhe von 1.621,5 Mio € (Vj. 3.243,8 Mio €). Davon waren 1.381,2 Mio € (Vj. 2.870,6 Mio €) unbeschränkt verfügbar.

Bezüglich des Zinsrisikos und der Sensitivitätsanalyse für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten verweisen wir auf Kapitel 28.

22. Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte

Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Einzelne zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	2,8	2,6
Vermögenswerte einer Veräußerungsgruppe	9,2	0,4
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	12,0	3,0

In den zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerten in Höhe von 12,0 Mio € (Vj. 3,0 Mio €) ist insbesondere die geplante Veräußerung des Stahlseilgurtgeschäfts der Veyance Technologies in Brasilien enthalten. Im Rahmen der Übernahme von Veyance

Technologies im Januar 2015 hat sich ContiTech gegenüber den Kartellbehörden zum Verkauf dieses Geschäfts verpflichtet. Des Weiteren sind kleinere Liegenschaften in den zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerten enthalten.

23. Eigenkapital

Anzahl der im Umlauf befindlichen Aktien in Stück	2015	2014
Am 01.01.	200.005.983	200.005.983
Veränderung der Periode	–	–
Am 31.12.	200.005.983	200.005.983

Das gezeichnete Kapital der Continental AG blieb gegenüber dem Vorjahr unverändert. Es beträgt zum Bilanzstichtag 512.015.316,48 € und ist eingeteilt in 200.005.983 auf den Inhaber lautende Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital in Höhe von 2,56 € pro Aktie.

Die Ermächtigung des Vorstands, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 26. April 2015 das Grundkapital durch Ausgabe neuer Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen um bis zu 70,0 Mio € zu erhöhen, wurde nicht in Anspruch genommen. Dementsprechend ist das genehmigte Kapital durch Zeitablauf verfallen.

Die Ermächtigung des Vorstands, Bezugsrechte auf neue Aktien der Gesellschaft nach Maßgabe des Aktienoptionsplans 2008 und des Aktienoptionsplans 2004 auszugeben, ist erloschen. Aus bei-

den Aktienoptionsplänen bestehen auch keine Bezugsrechte mehr. Die Bedingung für die Erhöhung des Grundkapitals um noch bis zu 16,5 Mio € durch Ausgabe von neuen Aktien der Gesellschaft kann daher nicht mehr eintreten.

Von der bis zum 26. April 2015 befristeten Ermächtigung des Vorstands, Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen sowie andere Finanzinstrumente auszugeben, die ein Recht auf den Bezug neuer Continental-Aktien gewähren, ist kein Gebrauch gemacht worden. Die Bedingung für die Erhöhung des Grundkapitals um bis zu 51,0 Mio € durch Ausgabe von bis zu 19.921.875 neuen auf den Inhaber lautenden Stückaktien ist daher nicht eingetreten und kann auch nicht mehr eintreten. Das bedingte Kapital ist durch Aufsichtsratsbeschluss vom 30. April 2015 aus der Satzung gestrichen worden.

Die Veränderung des bedingten Kapitals ergibt sich aus der nachstehenden Aufstellung:

Tsd €	2015	2014
Bedingtes Kapital 01.01.	67.463	67.463
Abgänge	-67.463	–
Bedingtes Kapital 31.12.	–	67.463

Nach dem Aktiengesetz bemessen sich die an die Aktionäre ausschüttbaren Dividenden ausschließlich nach dem im Jahresabschluss der Continental AG gemäß deutschem Handelsrecht ausgewiesenen Bilanzgewinn zum 31. Dezember 2015 in Höhe von 1.014,2 Mio € (Vj. 749,2 Mio €). Aufsichtsrat und Vorstand schlagen

der Hauptversammlung vor, die Auszahlung einer Dividende von 3,75 € je Stückaktie zu beschließen. Die Ausschüttungssumme beträgt somit bei 200.005.983 dividendenberechtigten Stückaktien 750.022.436,25 €. Der verbleibende Betrag soll auf neue Rechnung vorgetragen werden.

24. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind insgesamt in folgenden Bilanzposten ausgewiesen:

Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Pensionsrückstellungen (Verpflichtungen ohne Fonds sowie passiver Saldo aus Verpflichtungen und zugehörigen Fonds)	3.261,6	3.240,7
Rückstellungen für andere Versorgungsleistungen	229,9	212,9
Rückstellungen für pensionsähnliche Verpflichtungen	41,2	30,1
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	3.532,7	3.483,7
Aktiver Saldo aus Pensionsbewertung (Unterschied aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigen Fonds)	18,9	1,6

Pensionspläne

Zusätzlich zur gesetzlichen Altersversorgung stehen der Mehrzahl der Mitarbeiter Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses aus beitrags- oder leistungsorientierten Versorgungsplänen zu.

Im Mittelpunkt unserer Pensionsstrategie steht die Umstellung von leistungsorientierten auf beitragsorientierte Versorgungspläne, um sowohl den Arbeitnehmern als auch dem Unternehmen ein zukunftsfähiges und transparentes Versorgungssystem zu bieten. Viele leistungsorientierte Zusagen wurden für Neueintritte oder zukünftige Dienstzeiten geschlossen und durch beitragsorientierte Pläne abgelöst.

In Ländern, in denen beitragsorientierte Zusagen aus rechtlichen oder ökonomischen Gründen nicht möglich sind, wurden leistungsorientierte Pläne optimiert bzw. umgestellt, um die hiermit verbundenen Risiken aus Langlebigkeit, Inflation und Gehaltssteigerungen zu minimieren.

Leistungsorientierte Pläne

Leistungsorientierte Pläne umfassen Pensionspläne, Abfindungszahlungen unabhängig vom Grund der Beendigung des Arbeitsverhältnisses sowie andere Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses. Durch den signifikanten Anstieg der Mitarbeiterzahl in den letzten Jahren und die starke Akquisitionstätigkeit beziehen sich die Pensionsverpflichtungen im Wesentlichen auf aktive Mitarbeiter. Die leistungsorientierten Pensionspläne umfassen 151.146 Anspruchsberechtigte, einschließlich 103.097 aktive Mitarbeiter, 18.351 ehemalige Mitarbeiter mit unverfallbaren Ansprüchen und 29.698 Pensionäre und Hinterbliebene. Die Pensionsverpflichtungen sind auf vier Länder konzentriert: Deutschland, USA, Vereinigtes Königreich und Kanada, die mehr als 90 % der gesamten Pensionsverpflichtung ausmachen.

Die auf Basis der Barwerte der Verpflichtung gewichtete durchschnittliche Laufzeit der wesentlichen leistungsorientierten Pensionsverpflichtung beträgt rund 15 Jahre.

Deutschland

In Deutschland gewährt Continental Pensionsleistungen durch den Kapitalkontenplan (Cash Balance Plan), Altzusagen und Entgeltumwandlungen.

Die für die aktiven Mitarbeiter gültige Versorgungsregelung beruht im Wesentlichen auf dem Kapitalkontenplan und damit auf Leistungsbausteinen. Mit Eintritt des Versorgungsfalls wird das Versorgungsguthaben in Abhängigkeit von der Höhe des Versorgungsguthabens als Einmalleistung, in Raten oder als Rente ausgezahlt. Wesentliche Mindestgarantien, bezogen auf eine bestimmte Versorgungshöhe, bestehen nicht.

Pensionspläne, die im Rahmen von Akquisitionen zu Continental transferiert bzw. übernommen wurden (Siemens VDO, Temic, Teves, Phoenix), wurden in den Kapitalkontenplan aufgenommen. Für die wesentlichen deutschen Gesellschaften ist der Kapitalkontenplan teilweise mit Sondervermögen im Rahmen von Treuhandstrukturen (Contractual Trust Arrangements, CTA) gedeckt. In Deutschland bestehen keine rechtlichen oder regulatorischen Mindestdotierungsverpflichtungen.

Die CTA sind rechtlich unabhängig vom Unternehmen und verwalten die Planvermögen als Treuhänder im Einklang mit den jeweiligen Treuhandverträgen.

Die Planvermögenseigenschaft eines Teils des Deckungsvermögens des Continental Pension Trust e. V. konnte im Geschäftsjahr 2015 aufgrund von Satzungsänderungen der entsprechenden Treuhandverträge wiederhergestellt werden. Dadurch wurden Treuhandverträge in Höhe von 341,3 Mio € mit den zugehörigen Verpflichtungen saldiert ausgewiesen. Der verbleibende, nicht saldierte Anteil des Continental Pension Trust e. V. beträgt 475,6 Mio € und beinhaltet Anteile an der ContiTech AG, Hannover, Deutschland, die im Rahmen der Vollkonsolidierung berücksichtigt werden.

Einige Altzusagen werden durch zwei rechtlich selbstständige Pensionskassen gewährt. Die Pensionskasse für Angestellte der Continental Aktiengesellschaft VVaG und die Pensionskasse von 1925 der Phoenix AG VVaG sind seit dem 1. März 1984 bzw. 1. Juli 1983 geschlossen. Die Pensionskassen sind kleinere Vereine im Sinne des § 53 des VAG und unterliegen der Aufsicht der Bun-

desanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht. Die Anlagevorschriften sind im Einklang mit den rechtlichen Anforderungen und der Risikostruktur der Verpflichtungen. Die Pensionskassen haben Tarife mit einem Rechnungszins von 3,5 %. Gemäß Betriebsrentengesetz haftet letztendlich die Continental für den Durchführungsweg der Pensionskasse. Gemäß IAS 19 handelt es sich daher bei den durch die Pensionskasse gedeckten Pensionsverpflichtungen um leistungsorientierte Pensionspläne. Zum 31. Dezember 2015 verfügen die Pensionskassen über die erforderliche Deckungsrücklage. Da das Vermögen einschließlich der erwirtschafteten Beträge ausschließlich den Planmitgliedern zusteht, wird die Anwartschaftsverpflichtung in gleicher Höhe wie das vorhandene Vermögen zum Zeitwert angesetzt.

Darüber hinaus unterstützt das Unternehmen die private Vorsorge durch Entgeltumwandlung.

Entgeltumwandlung wird im Wesentlichen durch eine überbetriebliche Pensionskasse (Höchster Pensionskasse VVaG) für Beiträge bis zu 4 % der Beitragsbemessungsgrenze in der Sozialversicherung angeboten. Die Pensionskasse sagt eine garantierte Mindestverzinsung zu, für die letztendlich die Continental gemäß Betriebsrentengesetz haftet. Das Unternehmen haftet nicht für Garantien gegenüber Mitarbeitern anderer Unternehmen. Da es sich bei der Höchster Pensionskasse um einen gemeinschaftlichen leistungsorientierten Plan mehrerer Unternehmen handelt und Continental kein Recht hat, die für die Bilanzierung als leistungsorientierter Plan notwendigen Informationen zu erhalten, wird dieser Plan als beitragsorientierter Plan bilanziert.

Für Entgeltumwandlungsbeiträge oberhalb von 4 % der Beitragsbemessungsgrenze können anspruchsberechtigte Mitarbeiter den Kapitalkontenplan nutzen. Für diese Sektion erfolgt die Finanzierung über Rückdeckungsversicherungen.

USA

Aufgrund der Akquisitionshistorie unterhält Continental verschiedene leistungsorientierte Pläne in den USA, die für Neueintritte ebenso wie für die Erdienung weiterer Ansprüche in einem Zeitraum vom 1. April 2005 bis zum 31. Dezember 2011 geschlossen wurden. Mit der Akquisition von Veyance Technologies wurde ein offener leistungsorientierter Plan für gewerkschaftlich organisierte Mitarbeiter erworben.

Die geschlossenen leistungsorientierten Pläne sind Zusagen auf Basis des durchschnittlichen Endgehalts für Reifen- und Automotive-Angestellte sowie Kapitalkontenzusagen für ehemalige Siemens VDO-Mitarbeiter. Die leistungsorientierten Pläne, sowohl für die gewerkschaftlich als auch für die nicht gewerkschaftlich organisierten Mitarbeiter, basieren auf einem Pensionsmultiplikator pro Dienstjahr.

Geschlossene leistungsorientierte Pläne wurden durch beitragsorientierte Pläne abgelöst. Beitragsorientierte Pläne gelten für die Mehrheit der aktiven Mitarbeiter in den USA.

Die Planvermögen der leistungsorientierten Pläne werden in einem sogenannten Master Trust verwaltet. Die Aufsicht über die Kapitalanlage wurde an das Pension Committee, ein konzernintern besetztes Gremium, delegiert. Die rechtlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen der Pläne basieren auf dem US-amerikanischen Employee Retirement Income Security Act (ERISA). Basierend auf diesem Gesetz ist eine Bewertung des Finanzierungsniveaus erforderlich. Der verwendete Rechnungszins für diese Bewertung ist der durchschnittliche Zins über eine Periode von 25 Jahren und daher aktuell höher als der Rechnungszins zur Diskontierung der Verpflichtungen unter IAS 19. Die gesetzliche Bewertung führt daher zu einer niedrigeren Verpflichtung als die entsprechende Bewertung gemäß IAS 19. Es gibt eine regulatorische Anforderung, in den leistungsorientierten Plänen ein Mindestfinanzierungsniveau von 80 % sicherzustellen, um Leistungseinschränkungen zu vermeiden.

Vereinigtes Königreich

Resultierend aus der Akquisitionshistorie unterhält Continental vier leistungsorientierte Pläne im Vereinigten Königreich. Alle Pläne sind Zusagen auf Basis des durchschnittlichen oder letzten Endgehalts. Die vier Pläne wurden im Zeitraum zwischen 1. April 2002 und 30. November 2004 für Neueintritte geschlossen. Für alle seitdem eingetretenen Mitarbeiter bietet Continental beitragsorientierte Pläne an.

Der Fokus unserer Pensionsstrategie im Vereinigten Königreich liegt auf der Reduktion der Risiken und inkludiert die Option einer teilweisen oder vollständigen Ausfinanzierung durch den Erwerb von Annuitäten.

Die Finanzierungsbedingungen werden von der Regulierungsbehörde für Pensionen und den entsprechenden Gesetzen und Vorschriften bestimmt. Die leistungsorientierten Pläne werden von Treuhandgesellschaften verwaltet, deren geschäftsführende Organe (Board of Trustees) durch die Treuhandvereinbarung und das Gesetz allein dem Wohl der Begünstigten verpflichtet sind.

Die notwendige Finanzierung wird alle drei Jahre durch technische Bewertungen nach Maßgabe der lokalen Vorschriften bestimmt. Dabei werden die Verpflichtungen mit einem Diskontierungssatz basierend auf Staatsanleihen sowie mit weiteren konservativ gewählten versicherungsmathematischen Annahmen bewertet. Im Vergleich zur IAS 19-Bewertung, die den Diskontierungszinssatz von erstrangigen Unternehmensanleihen ableitet, führt dies in der Regel zu einer höheren Verpflichtung. Drei von vier leistungsorientierten Plänen zeigen auf Basis der letzten technischen Bewertung ein Finanzierungsdefizit. Trustees und Unternehmen haben sich jeweils auf einen „Recovery Plan“ geeinigt, der zusätzliche zeitlich begrenzte jährliche Zahlungen vorsieht. Der Bewertungsprozess muss innerhalb von 15 Monaten nach dem Bewertungsstichtag abgeschlossen werden. Die technischen Bewertungen werden für zwei Pläne im Jahr 2016 und für die beiden anderen Pläne im Jahr 2017 abgeschlossen.

Die letzten technischen Bewertungen der vier leistungsorientierten Pensionspläne haben mit Bewertungsstichtag zwischen Dezember 2011 und März 2013 stattgefunden und führten zum folgenden Ergebnis:

- › Continental Teves UK Employee Benefit Scheme (Bewertung 31. Dezember 2011): Im Rahmen der Bewertung wurde eine Vereinbarung über eine jährliche Mindestdotierung in Höhe von 1,4 Mio GBP über einen Zeitraum von vier Jahren beschlossen.
- › Continental Group Pension and Life Assurance Scheme (Bewertung 5. April 2012): Im Rahmen der Bewertung wurde eine Vereinbarung über eine jährliche Mindestdotierung von 1,8 Mio GBP sowie eine jährliche Anpassung um 3 % über einen Zeitraum von sechs Jahren und zehn Monaten beschlossen.
- › Mannesmann UK Pension Scheme (Bewertung 31. März 2013): Der Plan ist voll dotiert, somit besteht keine Notwendigkeit zusätzlicher Zahlungen.
- › Phoenix Dunlop Oil & Marine Pension Scheme (Bewertung 31. Dezember 2012): Im Rahmen der Bewertung wurde eine Vereinbarung über eine jährliche Mindestdotierung in Höhe von 1,5 Mio GBP sowie eine jährliche Anpassung um 3,5 % über einen Zeitraum von sieben Jahren und anschließend eine jährliche Zahlung von 0,7 Mio GBP sowie eine jährliche Anpassung um 3,5 % über einen Zeitraum von weiteren drei Jahren beschlossen.

Kanada

Im Rahmen des Erwerbs von Veyance Technologies hat Continental sechs leistungsorientierte Pensionspläne übernommen, einen Plan für nicht gewerkschaftlich organisierte Mitarbeiter und fünf Pläne für gewerkschaftlich organisierte Mitarbeiter. Die Pensionspläne sind hauptsächlich Pläne auf Basis eines Pensionsmultiplikators pro Dienstjahr. Durch die angekündigte Schließung in Bowmanville wird der Bowmanville-Pensionsplan in den nächsten zwei Jahren vollständig durch den Erwerb von Annuitäten ausfinanziert.

Die Schwankungen in der Höhe der Pensionsverpflichtung, die aus den Währungskurseffekten resultierten, unterliegen den gleichen Risiken wie die Gesamtgeschäftsentwicklung. Diese beziehen sich hauptsächlich auf die Währungen der USA, Kanadas und des Vereinigten Königreichs und sind für Continental unwesentlich. Zu Auswirkungen der Zinsrisiken sowie des Langlebkeitsrisikos auf die Pensionsverpflichtungen verweisen wir auf die nachfolgend im Kapitel aufgeführten Sensitivitäten.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen eine Aufteilung der Pensionsverpflichtungen für Deutschland, die USA, Kanada, das Vereinigte Königreich sowie die übrigen Länder und die Gesamtwerte für den Continental-Konzern.

Die Überleitung der Veränderungen des Anwartschaftsbarwerts am Beginn und am Ende des Berichtsjahres stellt sich wie folgt dar:

Mio €	2015						2014					
	D	USA	CAN	GB	Übrige	Gesamt	D	USA	CAN	GB	Übrige	Gesamt
Anwartschaftsbarwert am 01.01.	3.482,9	1.081,1	78,7	367,5	255,4	5.265,6	2.605,5	863,5	69,1	292,0	222,1	4.052,2
Währungskursdifferenzen	–	123,2	-9,2	21,7	0,1	135,8	–	123,2	3,0	22,2	4,9	153,3
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Berichtsjahr erworbenen Ansprüche	151,3	7,0	2,5	4,8	22,5	188,1	104,8	–	0,4	3,8	17,8	126,8
Dienstzeitaufwand aus rückwirkenden Planänderungen	–	–	0,1	–	0,0	0,1	0,7	–	–	–	0,7	1,4
Plankürzungen und -abgeltungen	–	–	5,6	–	-6,9	-1,3	–	-18,1	-1,6	–	-6,3	-26,0
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	84,8	49,9	5,2	14,1	8,9	162,9	90,8	42,0	3,2	13,2	9,1	158,3
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aufgrund von Änderungen in demografischen Annahmen	–	-41,2	0,7	0,5	3,2	-36,8	-0,4	73,4	3,5	–	-0,8	75,7
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aufgrund von Änderungen in finanziellen Annahmen	-145,2	-79,4	-9,7	-17,0	-1,0	-252,3	644,2	107,8	5,5	44,6	21,0	823,1
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aufgrund abweichender Ereignisse	328,0	13,0	0,0	-2,7	2,7	341,0	89,6	-5,1	-0,8	0,0	-0,9	82,8
Veränderungen im Konsolidierungskreis	5,6	112,7	77,0	–	3,8	199,1	39,6	–	–	–	-0,5	39,1
Einzahlungen durch die Arbeitnehmer	–	–	0,3	0,8	0,0	1,1	–	–	–	0,7	0,3	1,0
Übrige Veränderungen	–	–	–	-0,8	-0,5	-1,3	–	–	–	-0,6	1,0	0,4
Pensionszahlungen	-93,3	-67,3	-10,8	-10,3	-12,9	-194,6	-91,9	-105,6	-3,6	-8,4	-13,0	-222,5
Anwartschaftsbarwert am 31.12.	3.814,1	1.199,0	140,4	378,6	275,3	5.807,4	3.482,9	1.081,1	78,7	367,5	255,4	5.265,6

Die Überleitung der Veränderungen des Fondsvermögens am Beginn und am Ende des Berichtsjahres stellt sich wie folgt dar:

Mio €	2015						2014					
	D	USA	CAN	GB	Übrige	Gesamt	D	USA	CAN	GB	Übrige	Gesamt
Fondsvermögen zum Zeitwert am 01.01.	736,1	772,2	67,5	344,1	115,8	2.035,7	710,3	714,9	63,4	289,9	103,7	1.882,2
Währungskursdifferenzen	–	88,1	–8,1	19,8	–0,8	99,0	–	91,4	2,5	21,3	3,2	118,4
Zinserträge des Pensionsfonds	13,1	34,4	4,5	13,3	4,5	69,8	36,6	35,2	3,0	13,2	5,2	93,2
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus dem Fondsvermögen	–2,7	–25,8	–1,3	9,4	–1,2	–21,6	11,0	28,5	1,8	19,1	–0,1	60,3
Einzahlungen durch die Arbeitgeber	3,1	18,0	6,5	10,5	17,6	55,7	1,7	13,3	0,6	9,0	14,8	39,4
Einzahlungen durch die Arbeitnehmer	–	–	0,3	0,8	0,3	1,4	–	–	–	0,7	0,3	1,0
Plankürzungen und -abgeltungen	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–4,9	–4,9
Veränderungen im Konsolidierungskreis	0,3	57,3	66,2	–	1,2	125,0	2,1	–	–	–	–0,5	1,6
Übrige Veränderungen	341,3	–6,5	–0,3	–0,9	–6,1	327,5	–	–5,5	–0,2	–0,7	0,9	–5,5
Pensionszahlungen	–25,4	–67,2	–10,8	–10,3	–6,9	–120,6	–25,6	–105,6	–3,6	–8,4	–6,8	–150,0
Fondsvermögen zum Zeitwert am 31.12.	1.065,8	870,5	124,5	386,7	124,4	2.571,9	736,1	772,2	67,5	344,1	115,8	2.035,7

Der Bilanzansatz der Pensionsrückstellungen hat sich gegenüber dem Vorjahr um 3,6 Mio € erhöht. Dies resultierte aus gegenläufigen versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten, aus einer geringfügigen Erhöhung des Diskontierungszinssatzes sowie aus Anpassungen aufgrund abweichender Ereignisse im Rahmen der Bewertung. Letztere sind insbesondere auf modifizierte Annahmen über die Auszahlungsform im Rahmen von eingeräumten Auszahlungsoptionen zurückzuführen. In Deutschland wurde von einer vermehrten Option bei Eintritt in das Rentenalter zu einer Renten- statt einer einmaligen Kapitalzahlung ausgegangen. Dies führte zu einem Zugang im Bestand der Bewertungsbasis und in der Folge zu einer Erhöhung des Anwartschaftsbarwerts und zu versicherungsmathematischen Verlusten. Der aktive Saldo aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigen Fonds erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 17,3 Mio €. Dies resultierte im Wesentlichen aus dem Überhang von Planvermögen im Vereinigten Königreich.

Der Anwartschaftsbarwert zum 31. Dezember 2015 bezog sich mit 5.723,0 Mio € (Vj. 5.177,2 Mio €) auf Pläne, die ganz oder teilweise aus Fonds finanziert sind, und mit 84,4 Mio € (Vj. 88,4 Mio €) auf Pläne, die nicht durch Fonds finanziert sind.

Der Anstieg des Anwartschaftsbarwerts um 541,8 Mio € gegenüber dem 31. Dezember 2014 resultierte insbesondere aus Veränderungen im Konsolidierungskreis und versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten.

Das Fondsvermögen in Deutschland beinhaltet Aktiva der CTA in Höhe von 679,3 Mio € (Vj. 333,6 Mio €), der Pensionskassen in Höhe von 286,5 Mio € (Vj. 306,7 Mio €) sowie der Rückdeckungsversicherungen in Höhe von 97,5 Mio € (Vj. 93,7 Mio €).

Das Fondsvermögen erhöhte sich im Berichtsjahr um 536,2 Mio € auf 2.571,9 Mio €. Wesentliche Ursache hierfür ist die Wiedererlangung der Planvermögeenseigenschaft eines Teils des Deckungsvermögens des Continental Pension Trust e. V. Daraus resultierte eine Erhöhung um 341,3 Mio € auf 679,3 Mio € (Vj. 333,6 Mio €). Des Weiteren tragen Veränderungen im Konsolidierungskreis zu der Erhöhung des Fondsvermögens bei. Die versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste des Fondsvermögens in Deutschland resultierten aus den versicherungsmathematischen Gewinnen der Pensionskassen mit 9,9 Mio € (Vj. 10,6 Mio € versicherungsmathematischer Verlust) und aus den versicherungsmathematischen Gewinnen der CTA mit 2,8 Mio € (Vj. 11,1 Mio €).

Innerhalb des Continental-Konzerns gibt es in Deutschland Pensionskassen, die seit dem 1. Juli 1983 bzw. 1. März 1984 für Neueintritte geschlossen sind. Zum 31. Dezember 2015 verfügen die Pensionskassen über die erforderliche Deckungsrücklage; eine Nachschusspflicht besteht nicht. Das gebundene Fondsvermögen weist zum 31. Dezember 2015 einen beizulegenden Zeitwert von 286,5 Mio € (Vj. 306,7 Mio €) aus. Die Pensionskassen haben Tarife mit einem Rechnungszins von 3,50 %. Gemäß Betriebsrentengesetz haftet letztendlich die Continental AG für den Durchführungsweg der Pensionskasse, wonach es sich um einen leistungsorientierten Pensionsplan, der im Rahmen der Entwicklung der Pensionsrückstellungen auszuweisen ist, handelt. Da das Vermögen einschließlich der erwirtschafteten Erträge ausschließlich den Planmitgliedern zusteht, wird die Anwartschaftsverpflichtung in gleicher Höhe wie das vorhandene Vermögen zum beizulegenden Zeitwert angesetzt.

In der folgenden Tabelle ist die Überleitung des Finanzierungsstatus zu den in der Bilanz enthaltenen Beträgen dargestellt:

Mio €	31.12.2015						31.12.2014					
	D	USA	CAN	GB	Übrige	Gesamt	D	USA	CAN	GB	Übrige	Gesamt
Finanzierungsstatus¹	-2.748,3	-328,5	-15,9	8,1	-150,9	-3.235,5	-2.746,8	-308,9	-11,2	-23,4	-139,6	-3.229,9
Begrenzung des Vermögenswerts	–	–	-1,3	-5,5	-0,4	-7,2	–	–	-0,3	-6,2	-2,7	-9,2
Bilanzansatz	-2.748,3	-328,5	-17,2	2,6	-151,3	-3.242,7	-2.746,8	-308,9	-11,5	-29,6	-142,3	-3.239,1

¹ Differenz zwischen Fondsvermögen und Anwartschaftsbarwert.

Der Bilanzbetrag ist in folgenden Bilanzposten enthalten:

Mio €	31.12.2015						31.12.2014					
	D	USA	CAN	GB	Übrige	Gesamt	D	USA	CAN	GB	Übrige	Gesamt
Aktiver Saldo aus Pensionsbewertung	–	–	1,3	15,9	1,7	18,9	–	–	1,5	–	0,1	1,6
Pensionsrückstellungen	-2.748,3	-328,5	-18,5	-13,3	-153,0	-3.261,6	-2.746,8	-308,9	-13,0	-29,6	-142,4	-3.240,7
Bilanzansatz	-2.748,3	-328,5	-17,2	2,6	-151,3	-3.242,7	-2.746,8	-308,9	-11,5	-29,6	-142,3	-3.239,1

Der Pensionsplan der Continental Automotive Trading UK Ltd., Birmingham, Vereinigtes Königreich, weist zum Ende des Geschäftsjahres ein Planvermögen aus, das höher als der Anwartschaftsbarwert ist. Der Ansatz eines solchen Aktivpostens ist beschränkt auf den Barwert des Nutzens, den der Konzern daraus ziehen kann (Asset Ceiling). Zum 31. Dezember 2015 entspricht dieser Barwert 0,0 Mio € (Vj. 0,0 Mio €).

Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen notwendigen Prämissen – insbesondere die Abzinsungsfaktoren zur Bestimmung der Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen und der erwarteten Verzinsung des Fondsvermögens sowie die langfristigen Entgeltsteigerungsraten und der langfristige Rententrend – werden länderspezifisch festgelegt.

In den wesentlichen Pensionsplänen werden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Bewertungsfaktoren zum 31. Dezember des Jahres verwendet:

in %	2015					2014				
	D ¹	USA	CAN	GB	Übrige	D ¹	USA	CAN	GB	Übrige
Abzinsungsfaktor	2,35	4,50	4,10	3,80	3,50	2,15	4,00	4,00	3,60	3,54
Langfristige Entgeltsteigerungsraten	3,00	3,50	3,50	4,14	3,60	3,00	3,50	3,50	3,90	3,39

¹ Ohne Berücksichtigung der Pensionskassen.

Ein weiterer Parameter für die Bewertung der Pensionsverpflichtung ist der langfristige Rententrend. Folgender gewichteter durchschnittlicher langfristiger Rententrend wurde zum 31. Dezember 2015 für die wesentlichen Länder verwendet:

Deutschland 1,75 % (Vj. 1,75 %), Kanada 1,6 % (Vj. 1,6 %), Vereinigtes Königreich 3,1 % (Vj. 3,1 %). Für die USA stellt der langfristige Rententrend keinen wesentlichen Bewertungsparameter dar.

Die Netto-Pensionsaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio €	2015						2014					
	D	USA	CAN	GB	Übrige	Gesamt	D	USA	CAN	GB	Übrige	Gesamt
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Berichtsjahr erworbenen Ansprüche	151,3	7,0	2,5	4,8	22,5	188,1	104,8	–	0,4	3,8	17,8	126,8
Dienstzeitaufwand aus rückwirkenden Planänderungen	–	–	0,1	–	–	0,1	0,7	–	–	–	0,7	1,4
Plankürzungen und -abgeltungen	–	–	5,6	–	-6,9	-1,3	–	-18,1	-1,6	–	-1,3	-21,0
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	84,8	49,9	5,2	14,1	8,9	162,9	90,8	42,0	3,2	13,2	9,1	158,3
Erwartete Erträge des Pensionsfonds	-13,1	-34,4	-4,5	-13,3	-4,5	-69,8	-36,6	-35,2	-3,0	-13,2	-5,2	-93,2
Auswirkungen der Obergrenze auf den Vermögenswert	–	–	–	–	0,3	0,3	–	–	0,1	–	0,4	0,5
Übrige Pensionserträge/-aufwendungen	–	1,9	0,3	–	0,5	2,7	–	0,9	0,3	–	0,1	1,3
Netto-Pensionsaufwendungen	223,0	24,4	9,2	5,6	20,8	283,0	159,7	-10,4	-0,6	3,8	21,6	174,1

Die Plankürzungen und -abgeltungen des Jahres 2015 ergeben sich insbesondere aus der Planformel in Kanada und der daraus resultierenden Erhöhung der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung des Bowmanville-Plans. Dem entgegen läuft der Effekt

aus der Planabgeltung, verbunden mit einem Wechsel von leistungsorientierter Pensionsverpflichtung auf eine beitragsorientierte Pensionsverpflichtung in den übrigen Ländern.

In der folgenden Tabelle ist die Überleitung der Veränderungen in versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten am Beginn und am Ende des Berichtsjahres dargestellt:

Mio €	2015						2014					
	D	USA	CAN	GB	Übrige	Gesamt	D	USA	CAN	GB	Übrige	Gesamt
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste am 01.01.¹	-1.343,8	-371,1	-12,8	-74,4	-58,2	-1.860,3	-621,4	-218,9	-8,9	-49,6	-39,1	-937,9
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus dem Anwartschaftsbarwert	-182,8	107,6	9,0	19,2	-4,9	-51,9	-733,4	-176,1	-8,2	-44,6	-19,3	-981,6
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus dem Fondsvermögen	-2,7	-25,8	-1,3	9,4	-1,2	-21,6	11,0	23,9	1,8	18,9	-0,1	55,5
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Begrenzung des Vermögenswerts	–	–	-1,0	0,9	2,1	2,0	–	–	2,5	0,9	0,3	3,7
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste am 31.12.	-1.529,3	-289,3	-6,1	-44,9	-62,2	-1.931,8	-1.343,8	-371,1	-12,8	-74,4	-58,2	-1.860,3

¹ Beträge inklusive Minderheitsanteilen, jedoch bereinigt um Effekte von at-equity konsolidierten Beteiligungen, ohne Berücksichtigung der Pensionskassen und Gesellschaften mit Asset Ceiling.

Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste entstehen aus Erhöhungen oder Verminderungen des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtung aufgrund von Änderungen in den getroffenen versicherungsmathematischen Annahmen. Zum einen führte ein leichter Anstieg des Abzinsungsfaktors gegenüber dem Jahr 2014 in der Berichtsperiode 2015 zu versicherungsmathematischen Gewinnen in allen wesentlichen Ländern. Andererseits wurden diese Gewinne in Summe durch Verluste aufgrund abweichender Ereignisse in Deutschland überkompensiert. Die in der Berichtsperiode 2014 aufgelaufenen versicherungsmathemati-

schen Gewinne waren hingegen auf einen deutlichen Rückgang des Abzinsungsfaktors gegenüber dem Jahr 2013 zurückzuführen.

Bei Konstanzhaltung der anderen Annahmen hätten die bei vernünftiger Betrachtungsweise am Abschlussstichtag möglich gewesenen Veränderungen bei einer der maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen die leistungsorientierte Verpflichtung mit den nachstehenden Beträgen beeinflusst. Obwohl die Analyse die vollständige Verteilung der nach dem Plan erwarteten Cashflows nicht berücksichtigt, liefert sie einen Näherungswert für die Sensitivität der dargestellten Annahmen.

Eine Veränderung des Diskontierungszinssatzes für die Abzinsung der Pensionsverpflichtungen um einen halben Prozentpunkt nach oben bzw. unten hätte unter Beibehaltung der übrigen Annahmen zum Bilanzstichtag folgende Auswirkungen auf die Pensionsverpflichtungen gehabt:

Mio €	31.12.2015					31.12.2014				
	D ¹	USA	CAN	GB	Übrige	D ¹	USA	CAN	GB	Übrige
0,5 % Erhöhung										
Auswirkungen auf die Dienstzeit- und Zinsaufwendungen	-9,8	-1,6	-0,2	0,0	0,6	-10,5	1,8	0,2	0,0	-0,4
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	-330,4	-64,3	-9,7	-31,4	-27,0	-238,5	-61,4	-4,8	-28,8	-16,6
0,5 % Verminderung										
Auswirkungen auf die Dienstzeit- und Zinsaufwendungen	10,9	1,2	0,1	-0,2	-0,1	11,9	-1,5	-0,2	0,0	1,3
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	384,0	70,9	10,7	35,7	33,6	271,1	68,1	5,3	32,8	18,6

¹ Ohne Berücksichtigung der Pensionskassen.

Eine Veränderung der langfristigen Entgeltsteigerungsrate um einen halben Prozentpunkt nach oben bzw. nach unten hätte zum Bilanzstichtag unter Beibehaltung der übrigen Annahmen folgende Auswirkungen auf die wesentlichen Pensionsverpflichtungen gehabt:

Mio €	31.12.2015				31.12.2014			
	D	USA ¹	CAN	GB	D	USA ¹	CAN	GB
0,5 % Erhöhung								
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	1,8	–	0,9	5,1	2,1	–	0,1	4,6
0,5 % Verminderung								
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	-1,5	–	-0,9	-4,8	-2,0	–	-0,1	-4,3

¹ Eine Veränderung der langfristigen Entgeltsteigerungsrate hat keinen Einfluss auf die Höhe des Anwartschaftsbarwerts.

Eine Veränderung des langfristigen Rententrends um einen halben Prozentpunkt nach oben bzw. nach unten hätte zum Bilanzstichtag unter Beibehaltung der übrigen Annahmen folgende Auswirkungen auf die wesentlichen Pensionsverpflichtungen gehabt:

Mio €	31.12.2015				31.12.2014			
	D	USA ¹	CAN	GB	D	USA ¹	CAN	GB
0,5 % Erhöhung								
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	148,6	–	3,6	22,7	105,8	–	3,8	20,9
0,5 % Verminderung								
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	-135,0	–	-3,3	-21,3	-97,2	–	-3,5	-20,0

¹ Eine Veränderung des langfristigen Rententrends hat keinen Einfluss auf die Höhe des Anwartschaftsbarwerts.

Veränderungen des Abzinsungsfaktors sowie des Gehalts- und Rententrends wirken sich aufgrund der finanzmathematischen Berechnungssystematik (insbesondere aufgrund des Zinseszins-effekts) nicht linear auf die Höhe des Anwartschaftsbarwerts aus. Deshalb ist die Wirkung auf die aus der Pensionsverpflichtung abgeleiteten Netto-Pensionsverpflichtungen infolge eines Anstiegs bzw. Rückgangs der finanzmathematischen Annahmen nicht betragsgleich.

Zusätzlich zu den oben genannten Sensitivitäten wurde der Einfluss einer um ein Jahr höheren Lebenserwartung auf den Anwartschaftsbarwert der wesentlichen Länder ermittelt. Eine um ein Jahr gestiegene Lebenserwartung würde zu einem um 177,2 Mio € (Vj. 91,8 Mio €) höheren Anwartschaftsbarwert führen, der sich wie folgt verteilt: Deutschland 134,3 Mio € (Vj. 53,4 Mio €), USA 28,5 Mio € (Vj. 27,0 Mio €), Vereinigtes Königreich 11,1 Mio € (Vj. 9,6 Mio €) und Kanada 3,3 Mio € (Vj. 1,8 Mio €). Dabei wurde in

Deutschland im Rahmen der versicherungsmathematischen Bewertung von vermehrten Auszahlungen in Renten- anstatt in Kapitalform ausgegangen, was sich erhöhend auf den Anwartschaftswert auswirkt. Bei der Berechnung der Pensionsverpflichtungen beruht die Lebenserwartung bei den inländischen Plänen auf den Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck. Für die ausländischen Pensionspläne werden vergleichbare landesübliche Bewertungsgrundlagen herangezogen.

Pensionsfonds

Die Struktur des Konzern-Planvermögens wird laufend durch die Anlageausschüsse unter Berücksichtigung der prognostizierten Pensionsverpflichtungen überprüft. Dabei überprüfen die Anlageausschüsse regelmäßig die Investitionsentscheidungen, die zugrunde liegenden Renditeerwartungen der einzelnen Anlageklassen unter Berücksichtigung von Erfahrungswerten sowie die Auswahl der externen Fondsmanager.

Die Portfoliostrukturen der Fondsvermögen der Pensionspläne zum Bewertungsstichtag für die Geschäftsjahre 2015 und 2014 sind nachfolgender Darstellung zu entnehmen:

in % Vermögenskategorie	2015					2014				
	D ¹	USA	CAN	GB	Übrige	D ¹	USA	CAN	GB	Übrige
Aktien	1	52	55	23	11	2	69	49	25	12
Festverzinsliche Wertpapiere	62	39	44	44	56	62	26	51	46	52
Immobilien	6	–	–	1	1	11	4	–	1	1
Absolute Return ²	11	–	–	25	24	–	–	–	23	22
Flüssige Mittel und Sonstige ³	20	9	1	7	8	25	1	–	5	13
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

¹ Die Portfoliostruktur des Fondsvermögens in Deutschland ist ohne die Pensionskassen aufgestellt, deren Vermögensanlage hauptsächlich in festverzinslichen Wertpapieren erfolgt.

² Hierbei handelt es sich um Investmentprodukte, die eine marktunabhängige Rendite anstreben.

³ In der Vermögenskategorie Flüssige Mittel und Sonstige erfolgt im Berichtsjahr für Deutschland die Zuordnung der Mischfonds. Die Vorjahresvergleichswerte sind entsprechend der Struktur 2015 angepasst dargestellt.

Die folgende Tabelle zeigt die in bar geleisteten Einzahlungen des Unternehmens in die Pensionsfonds für 2015 und 2014 sowie die erwarteten Einzahlungen für 2016:

Mio €	2016 (erwartet)	2015	2014
D	0,1	3,1	1,7
USA	23,3	18,0	13,3
CAN	4,2	6,5	0,6
GB	10,5	10,5	9,0
Übrige	8,8	17,6	14,8
Gesamt	46,9	55,7	39,4

Die nachfolgende Übersicht enthält die im Berichtsjahr und die im Vorjahr geleisteten Pensionszahlungen sowie die für die kommenden zehn Geschäftsjahre erwarteten Zahlungen (nicht abgezinst):

Mio €	D	USA	CAN	GB	Übrige	Gesamt
Geleistete Pensionszahlungen						
2014	91,9	105,6	3,6	8,4	13,0	222,5
2015	93,3	67,3	10,8	10,3	12,9	194,6
Erwartete Pensionszahlungen						
2016	108,7	71,7	6,8	9,6	10,8	207,6
2017	104,0	73,2	7,1	9,6	11,2	205,1
2018	107,8	74,0	7,0	10,6	13,5	212,9
2019	98,9	75,4	7,2	12,6	16,9	211,0
2020	103,7	75,4	7,3	12,3	16,6	215,3
Summe der Jahre 2021-2025	618,5	383,5	39,1	77,1	133,5	1.251,7

Die Pensionszahlungen ab 2014 betreffen sowohl Einmalzahlungen im Rahmen von Kapitalkontenplänen als auch kontinuierliche Rentenzahlungen. Zudem wurde bei der Ermittlung der zukünftigen Rentenzahlungen der frühestmögliche Renteneintritt der ent-

sprechenden Mitarbeiter unterstellt. Der tatsächliche Renteneintritt könnte später liegen und damit könnten die Rentenzahlungen in den jeweiligen Jahren geringer ausfallen.

Die Beträge für die laufende und die vier vorangegangenen Berichtsperioden des Anwartschaftsbarwerts, Fondsvermögens und des Finanzierungsstatus sowie der erfahrungsbedingten Anpassungen der Planschulden und des Planvermögens lauten wie folgt:

Mio €	2015	2014	2013	2012	2011
Anwartschaftsbarwert	5.807,4	5.265,6	4.052,2	4.126,7	3.365,3
Fondsvermögen	2.571,9	2.035,7	1.882,2	1.814,4	1.752,1
Finanzierungsstatus	-3.235,5	-3.229,9	-2.170,0	-2.312,3	-1.613,2
Erfahrungsbedingte Anpassungen der Planschulden	51,9	981,6	-117,5	768,7	2,3
Erfahrungsbedingte Anpassungen des Planvermögens	-21,6	55,5	112,7	76,0	-50,9

Andere Versorgungsleistungen

Einige Tochtergesellschaften, vorwiegend in den USA und Kanada, gewähren ihren Mitarbeitern unter bestimmten Alters- bzw. Betriebszugehörigkeitsvoraussetzungen Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen für die Zeit nach der Pensionierung. Die Leistungen und die Ansprüche darauf können modifiziert werden. Den gewerblichen Mitarbeitern der gewerkschaftlich orga-

nisierten Reifenwerke in den USA wird diese Art von Altersvorsorgezusagen im Rahmen von Tarifverträgen angeboten. Für diese Zusatzleistungen besteht kein gesondertes Fondsvermögen.

Die auf Basis der Barwerte der Verpflichtung gewichtete durchschnittliche Laufzeit der wesentlichen leistungsorientierten Pensionsverpflichtung beträgt rund zwölf Jahre.

Die Überleitung der Veränderungen des Anwartschaftsbarwerts und des Finanzierungsstatus am Beginn und am Ende des Berichtsjahres stellt sich wie folgt dar:

Mio €	2015	2014
Anwartschaftsbarwert am 01.01.	212,0	173,8
Währungskursdifferenzen	16,5	21,8
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Berichtsjahr erworbenen Ansprüche	2,3	1,2
Dienstzeitaufwand aus rückwirkenden Planänderungen	–	0,5
Plankürzungen und -abgeltungen	-2,8	-0,2
Aufzinsung der erwarteten Verpflichtungen für Versorgungsleistungen	9,7	8,3
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aufgrund von Änderungen in demografischen Annahmen	-3,5	7,8
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aufgrund von Änderungen in finanziellen Annahmen	-11,9	16,4
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aufgrund abweichender Ereignisse	-6,8	-3,0
Veränderungen im Konsolidierungskreis	27,6	–
Zahlungen für Versorgungsverpflichtungen	-13,2	-14,6
Anwartschaftsbarwert/Bilanzbetrag am 31.12.	229,9	212,0

Die Erhöhung des Anwartschaftsbarwerts resultierte insbesondere aus Veränderungen im Konsolidierungskreis aufgrund des Erwerbs von Veyance Technologies.

Die zur Berechnung der Verpflichtungen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen gesetzten Prämissen für die Abzinsung sowie für die Steigerungsrate variieren entsprechend den Gegebenheiten in den USA und Kanada. Hierzu wurden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Bewertungsfaktoren zum 31. Dezember des Jahres verwendet:

in %	2015	2014
Abzinsungsfaktor	4,46	4,00
Steigerungsrate der Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen im folgenden Jahr	5,85	6,29
Langfristige Steigerungsrate der Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen	5,07	4,92

Die Nettoaufwendungen der Verpflichtungen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio €	2015	2014
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Berichtsjahr erworbenen Ansprüche	2,3	1,2
Dienstzeitaufwand aus rückwirkenden Planänderungen	–	0,5
Plankürzungen und -abgeltungen	-2,8	-0,2
Aufzinsung der erwarteten Verpflichtungen für Versorgungsleistungen	9,7	8,3
Nettoaufwendungen	9,2	9,8

Bei Konstanzhaltung der anderen Annahmen hätten die bei vernünftiger Betrachtungsweise am Abschlussstichtag möglich gewordenen Veränderungen bei einer der maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen die leistungsorientierte Ver-

pflichtung mit den nachstehenden Beträgen beeinflusst. Obwohl die Analyse die vollständige Verteilung der nach dem Plan erwarteten Cashflows nicht berücksichtigt, liefert sie einen Näherungswert für die Sensitivität der dargestellten Annahmen.

Die folgende Tabelle zeigt die Auswirkungen aus einer 0,5-prozentigen Veränderung des Kostentrends auf die Gesundheitsfürsorge- und die Lebensversicherungsverpflichtungen:

Mio €	2015	2014
0,5 % Erhöhung		
Auswirkungen auf die Dienstzeit- und Zinsaufwendungen	0,5	0,1
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	4,5	1,8
0,5 % Verminderung		
Auswirkungen auf die Dienstzeit- und Zinsaufwendungen	0,1	-0,1
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	-1,1	-1,8

Eine Veränderung des oben angegebenen, bereits feststehenden Abzinsungsfaktors für die Ermittlung der Nettoaufwendungen der Verpflichtungen zu Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen von jeweils einem halben Prozentpunkt hätte sich folgendermaßen auf die Nettoaufwendungen ausgewirkt:

Mio €	2015	2014
0,5 % Erhöhung		
Auswirkungen auf die Dienstzeit- und Zinsaufwendungen	0,6	0,4
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	-9,4	-10,3
0,5 % Verminderung		
Auswirkungen auf die Dienstzeit- und Zinsaufwendungen	-0,3	-0,4
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	13,8	11,4

Nachfolgende Übersicht enthält die im Berichtsjahr und die im Vorjahr für andere Versorgungsleistungen geleisteten Zahlungen sowie die für die kommenden zehn Geschäftsjahre erwarteten Zahlungen (nicht abgezinst):

Mio €	
Geleistete Zahlungen für Versorgungsleistungen	
2014	14,6
2015	13,2
Erwartete Zahlungen für Versorgungsleistungen	
2016	16,3
2017	16,4
2018	16,4
2019	16,4
2020	16,3
Summe der Jahre 2021-2025	81,0

Die Beträge für die laufende und die vier vorangegangenen Berichtsperioden des Anwartschaftsbarwerts, des Finanzierungsstatus sowie der erfahrungsbedingten Anpassungen der Planschulden lauten wie folgt:

Mio €	2015	2014	2013	2012	2011
Anwartschaftsbarwert	229,9	212,0	173,8	213,6	202,2
Finanzierungsstatus	-229,9	-212,0	-173,8	-213,6	-202,2
Erfahrungsbedingte Anpassungen der Planschulden	-22,2	21,2	-22,9	20,7	6,2

Pensionsähnliche Verpflichtungen

Einige Konzerngesellschaften haben Zusagen erteilt, bei denen die Aufwendungen der Gesellschaft auf einem fixierten Prozentsatz der Vergütung basieren. Diese Ansprüche werden bei der Beendigung des Arbeitsverhältnisses ausgezahlt. Im Geschäftsjahr haben die Aufwendungen für diese Verpflichtungen 8,8 Mio € (Vj. 2,5 Mio €) betragen.

Beitragsorientierte Pensionspläne

Der Continental-Konzern gewährt seinen Mitarbeitern betriebliche Altersversorgung in Form von beitragsorientierten Plänen, insbe-

sondere in den USA, im Vereinigten Königreich, Japan und China. Der Aufwand für die beitragsorientierten Versorgungspläne, ohne Berücksichtigung der Zahlungen an die gesetzlichen Rentenversicherungssysteme, lag im Geschäftsjahr bei 73,6 Mio € (Vj. 59,3 Mio €). Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus neu abgeschlossenen Kompensationsplänen, Veränderungen im Konsolidierungskreis sowie aus Wechseln von leistungsorientierten zu beitragsorientierten Plänen.

25. Rückstellungen für sonstige Risiken und Verpflichtungen

Mio €	31.12.2015		31.12.2014	
	Kurzfristig	Langfristig	Kurzfristig	Langfristig
Strukturrückstellungen	68,4	15,9	63,0	22,2
Prozess- und Umweltrisiken	94,5	111,3	70,8	106,1
Andere Leistungen an Arbeitnehmer	–	129,7	–	124,4
Gewährleistungen	451,5	2,0	358,6	1,0
Übrige Rückstellungen	231,1	42,6	240,3	52,6
Rückstellungen für sonstige Risiken	845,5	301,5	732,7	306,3

Die Rückstellungen für sonstige Risiken haben sich wie folgt entwickelt:

Mio €	Strukturrückstellungen	Prozess- und Umweltrisiken	Andere Leistungen an Arbeitnehmer	Gewährleistungen	Übrige Rückstellungen
Stand 01.01.2015	85,2	176,9	124,4	359,6	292,9
Zuführungen	25,9	76,0	42,6	444,2	208,2
Inanspruchnahmen	-22,6	-55,8	-33,5	-239,1	-108,2
Änderungen im Konsolidierungskreis	0,5	3,8	0,2	12,8	6,7
Auflösungen	-4,2	-3,5	-5,3	-127,4	-131,2
Aufzinsungen	0,1	-2,6	1,3	–	-0,1
Währungskursänderungen	-0,6	11,0	0,0	3,4	5,4
Stand 31.12.2015	84,3	205,8	129,7	453,5	273,7

Die Inanspruchnahmen der Strukturrückstellungen betreffen im Wesentlichen die Abwicklung der in vorherigen Jahren verabschiedeten Restrukturierungsmaßnahme an dem deutschen Standort Dortmund sowie die Abwicklung der in diesem Jahr verabschiedeten Restrukturierungsmaßnahme ebenfalls an dem deutschen Standort Salzgitter.

Die Auflösungen der Strukturrückstellungen sind insbesondere auf den Standort Wetzlar, Deutschland, zurückzuführen.

Die Zuführung zu den Strukturrückstellungen lässt sich herleiten aus den Restrukturierungsmaßnahmen in Salzgitter, Deutschland, und in Bowmanville, Kanada.

Die Zuführungen zu den Prozess- und Umweltrisiken betreffen wie im Vorjahr im Besonderen Produkthaftungsrisiken aus dem Reifenbereich in den USA sowie die in diesem Jahr festgelegte Nachzahlungsverpflichtung der ContiTech AG, Hannover, Deutschland, an die ehemaligen Aktionäre der Phoenix AG. Wir verweisen auf Kapitel 33.

Die Inanspruchnahmen beinhalten hauptsächlich die zuvor genannten Produkthaftungsrisiken im Reifenbereich.

Andere Leistungen an Arbeitnehmer beinhalten Rückstellungen für Altersteilzeitprogramme sowie Jubiläumsboni. Dabei sind die Altersteilzeitrückstellungen mit einem Diskontierungszinssatz von 1,35 % (Vj. 1,5 %) berechnet. Die Jubiläumsrückstellungen sind mit

einem Diskontierungszinssatz von 2,35 % (Vj. 2,15 %) berechnet. Die Zinskomponente wird nach dem Wahlrecht unter IAS 19 im Zinsergebnis ausgewiesen.

Die Entwicklung der Rückstellungen für Gewährleistungen beinhaltet Inanspruchnahmen in Höhe von 239,1 Mio € (Vj. 227,8 Mio €) sowie Auflösungen in Höhe von 127,4 Mio € (Vj. 112,8 Mio €), denen Zuführungen von 444,2 Mio € (Vj. 353,8 Mio €), insbesondere für spezifizierte Einzelfälle innerhalb der Automotive Group, gegenüberstehen.

Bezüglich der Änderungen im Konsolidierungskreis verweisen wir auf Kapitel 5.

Die übrigen Rückstellungen decken zudem Risiken aus der operativen Geschäftstätigkeit, u. a. Kompensationen aus Kunden- und Lieferantenansprüchen, ab, die nicht Gewährleistungen darstellen. Ebenfalls enthalten sind Rückstellungen für Reifen-Recycling-Verpflichtungen.

26. Ertragsteuerverbindlichkeiten

Die Steuerverbindlichkeiten haben sich wie folgt entwickelt:

Mio €	2015	2014
Stand 01.01.	577,3	588,2
Zuführungen	714,8	523,2
Inanspruchnahmen sowie Vorauszahlungen für das laufende Geschäftsjahr	-592,5	-531,6
Auflösungen	-27,7	-15,8
Änderungen im Konsolidierungskreis und Umgliederungen	46,2	7,2
Währungskursänderungen	1,7	6,1
Stand 31.12.	719,8	577,3

Für die Überleitung zu den in der Konzern-Kapitalflussrechnung dargestellten gezahlten Ertragsteuern sind zusätzlich zu den hier ausgewiesenen Inanspruchnahmen sowie laufenden Voraus-

zahlungen die zahlungswirksamen Veränderungen der Ertragsteuerforderungen einzubeziehen.

27. Finanzschulden

Mio €	31.12.2015			31.12.2014		
	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig
Anleihen	2.784,5	2,9	2.781,6	3.084,4	2,6	3.081,8
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten ¹	1.725,7	1.569,1	156,6	2.399,5	698,8	1.700,7
Derivative Finanzinstrumente	12,9	11,4	1,5	22,3	20,3	2,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	40,7	10,7	30,0	48,0	6,7	41,3
Verbindlichkeiten aus Forderungsverkaufsprogrammen	638,1	438,1	200,0	842,9	594,5	248,4
Sonstige Finanzschulden ²	42,9	37,6	5,3	34,5	31,3	3,2
Finanzschulden	5.244,8	2.069,8	3.175,0	6.431,6	1.354,2	5.077,4

¹ Davon durch Grundschulden, Hypotheken und vergleichbare Sicherheiten gedeckte Beträge in Höhe von 2,7 Mio € (Vj. 4,9 Mio €).

² In den sonstigen Finanzschulden sind im Jahr 2015 Inanspruchnahmen aus einem Commercial Paper-Programm mit einem Buchwert von 16,6 Mio € enthalten. Zum Jahresende 2014 waren keine Commercial Paper ausgegeben.

Zusammensetzung der wesentlichen Continental-Anleihen

Mio € Emittent/Typ	Emissions- betrag 31.12.15	Buchwert 31.12.15	Börsenwert 31.12.15	Emissions- betrag 31.12.14	Buchwert 31.12.14	Börsenwert 31.12.14	Kupon p. a.	Ausgabe/ Fälligkeit und Zinsbindung bis	Ausgabekurs
CRoA US-Dollar-Anleihe ¹	–	–	–	781,6	800,9	816,5	4,500 %	2012 / 09.2015	100,000 %
CGF Euro-Anleihe	750,0	747,2	770,1	750,0	745,0	784,8	2,500 %	2013 / 03.2017	99,595 %
CAG Euro-Anleihe	750,0	743,2	800,1	750,0	740,7	812,4	3,000 %	2013 / 07.2018	98,950 %
CRoA Euro-Anleihe	500,0	497,0	501,4	–	–	–	0,500 %	2015 / 02.2019	99,739 %
CAG Euro-Anleihe	750,0	742,7	831,0	750,0	741,2	844,7	3,125 %	2013 / 09.2020	99,228 %
Gesamt	2.750,0	2.730,1	2.902,6	3.031,6	3.027,8	3.258,4			

¹ Ursprüngliche Fälligkeit September 2019, vorzeitige Rückzahlung am 15. September 2015 zu 102,25 %.

Der Buchwert der Anleihen verringerte sich um 299,9 Mio € von 3.084,4 Mio € zum Jahresende 2014 auf 2.784,5 Mio € zum Ende des Geschäftsjahres 2015. Dieser Abbau ist zurückzuführen auf die vorzeitige Rückzahlung der von der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, im September 2012 ausgegebenen US-Dollar-Anleihe mit einem Volumen von 950,0 Mio US-Dollar und der von ihr zur teilweisen Refinanzierung von Finanzverbindlichkeiten emittierten, deutlich zinsgünstigeren Euro-Anleihe mit einem Volumen von 500,0 Mio €.

Anfang Juli 2015 kündigte Continental die vorzeitige Rückzahlung der von der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, begebenen US-Dollar-Anleihe über 950,0 Mio US-Dollar und einem Festzinssatz von 4,5 % p. a. an. Die vorzeitige Rückzahlung erfolgte zum 15. September 2015, d. h. vier Jahre vor ihrer Fälligkeit im September 2019. Der Rückzahlungspreis lag mit 102,25 % um 2,25 % über dem festgelegten Rückzahlungskurs von 100 % zur Fälligkeit im September 2019. Diese US-Dollar-Anleihe war die letzte Anleihe im Bestand, bei der die in den Anleihebedingungen eingeräumte Option zur vorzeitigen Rückzahlung der Anleihe gemäß IAS 39 als eingebettetes derivatives Finanzinstrument bewertet wurde. Mit der Rückzahlung der Anleihe am 15. September 2015 erfolgte eine erfolgswirksame Ausbuchung des eingebetteten derivatives Finanzinstruments.

Am 12. November 2015 hat die Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, unter dem Rahmen-Emissionsprogramm für Anleiheemissionen von Continental (Debt Issuance Programme, DIP) eine Euro-Anleihe mit einem Nominalvolumen von 500,0 Mio € erfolgreich bei Investoren im In- und Ausland platziert. Der Ausgabekurs lag bei 99,739 %. Die neue Anleihe hat eine Laufzeit von drei Jahren und drei Monaten und einen Festzinssatz von 0,5 % p. a. Durch Abschluss von Zins-Währungsswaps werden zum einen die Währungsrisiken aus der Denominierung der Anleihe in Euro gesichert, zum anderen wird der Euro-Festzins von 0,5 % p. a. in einen US-Dollar-basierten Festzinssatz von durchschnittlich 2,365 % p. a. getauscht (siehe dazu auch die Ausführungen in Kapitel 28).

Im Buchwert der Anleihen sind ferner die von der Continental Tire Andina S.A., Cuenca, Ecuador, in den Jahren 2011 bis 2013 emittierten US-Dollar-Anleihen mit insgesamt 4,4 Mio € (Vj. 6,6 Mio €) sowie eine Ende August 2013 von der Continental AG zu 100,0 % begebene Privatplatzierung mit einem Volumen von 50,0 Mio €, einem Zinssatz von 3,9 % p. a. und einer Laufzeit von zwölf Jahren enthalten.

Zusammensetzung der Finanzierungszusagen von Kreditinstituten

Mio € Gesellschaft	Art ¹	31.12.2015		31.12.2014		Verzinsung	Fälligkeit
		Höhe	Valutierung	Höhe	Valutierung		
CAG, CRoA, CGF, Conti Autom. Benelux ²	SK	3.000,0	297,9	3.000,0	–	Euribor / USD-Libor + Marge	2020 ²
	SK	350,0	349,8	1.500,0	1.496,8		2016 ³
Conti Mabor	LB	11,3	10,8	–	–	0 % ⁴	2021 ⁵
	LB	0,6	0,6	5,5	5,2	0 % ⁴	2016 ⁵
	LB	–	–	2,8	2,6	0 % ⁴	2016
CAG	LB	50,0	50,0	50,0	50,0	Euribor + Marge	2019
Conti Tire do Brasil	LB	30,8	30,8	50,7	50,7	variabel ⁶ + Marge	2018 ⁷
	LB	19,6	19,6	18,6	18,6	variabel ⁶ + Marge	2019 ⁷
Continental Kaluga	LB	26,0	26,0	30,8	30,8	7,4 % + Marge	2020 ⁸
	LB	16,8	16,8	19,9	19,9	MosPrime + Marge	2020 ⁸
Conti Autom. (Thail.) Co., Ltd.	LB	11,7	11,7	19,5	19,5	Euribor + Marge	2017 ⁵
	LB	24,2	24,2	29,6	29,6	Euribor + Marge	2020 ⁵
Diverse Banklinien		1.814,1	894,2	1.712,7	675,8	überw. variabel	überw. < 1 Jahr
Finanzierungszusagen von Kreditinstituten		5.355,1		6.440,1			
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten			1.725,7		2.399,5		

1 SK: Syndizierter Kredit; LB: Langfristiges Bankdarlehen.

2 Vertragsanpassung der revolvingierenden Tranche im April 2015 einhergehend mit einer Laufzeitverlängerung um ein Jahr bis April 2020.

3 Vorzeitige Teilrückzahlung des Festdarlehens in Höhe von 1,15 Mrd € im vierten Quartal des Jahres 2015.

4 Zinsfreies Förderdarlehen.

5 Halbjährliche Tilgungsleistungen.

6 Unterschiedliche variable Zinsbasen.

7 Monatliche Tilgungsleistungen.

8 Quartalsweise Tilgungsleistungen.

Erläuterungen der Abkürzungen

- > CAG, Continental Aktiengesellschaft, Hannover, Deutschland
- > CGF, Conti-Gummi Finance BV., Maastricht, Niederlande
- > Conti Autom. Benelux, Continental Automotive Benelux BVBA, Mechelen, Belgien
- > Conti Autom. (Thail.) Co., Ltd., Continental Automotive (Thailand) Co., Ltd., Rayong, Thailand
- > Conti Mabor, Continental Mabor Indústria de Pneus S.A., Lousado, Portugal
- > Continental Kaluga, OOO "Continental Kaluga", Kaluga, Russland
- > Conti Tire do Brasil, Continental do Brasil Produtos Automotivos Ltda., Camacari, Brasilien
- > CRoA, Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA

Am 31. Dezember 2015 bestanden Finanzierungszusagen von Kreditinstituten in Höhe von 5.355,1 Mio € (Vj. 6.440,1 Mio €). Zum Stichtag waren davon nominal 3.611,5 Mio € (Vj. 4.032,4 Mio €) ungenutzt. Davon entfallen 2.702,1 Mio € (Vj. 3.000,0 Mio €) auf die revolvingierende Tranche des syndizierten Kredits, die zum Jahresende 2015 mit einem Volumen von 297,9 Mio € (Vj. -) in Anspruch genommen wurde. Zur Deckung des kurzfristigen Kreditbedarfs hat der Continental-Konzern im Berichtsjahr Commercial Paper-Programme, die Forderungsverkaufsprogramme und die diversen Banklinien genutzt.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten liegen am 31. Dezember 2015 bei 1.725,7 Mio € (Vj. 2.399,5 Mio €) und damit 673,8 Mio € unter dem Vorjahresniveau.

Der syndizierte Kredit wurde im April 2014 mit einem zugesagten Volumen von 4.500,0 Mio € neu abgeschlossen. Der Kredit bestand aus einem im April 2016 fälligen Festdarlehen über 1.500,0 Mio € und einer bis April 2019 eingeräumten revolvingierenden Kreditlinie über 3.000,0 Mio €. Bezogen auf die revolvingierende Tranche wurde

im April 2015 eine Vertragsanpassung vorgenommen. Alle beteiligten Banken haben einer Laufzeitverlängerung um ein Jahr zugestimmt. Damit steht Continental diese Finanzierungszusage nunmehr bis April 2020 zur Verfügung. Für das Festdarlehen wurden im vierten Quartal 2015 vorzeitige Teilrückzahlungen in Höhe von insgesamt 1.150,0 Mio € vorgenommen. Damit beträgt das Festdarlehen der Continental AG am Jahresende 2015 nur noch 350,0 Mio € (Vj. 1.500,0 Mio €). Das zugesagte Volumen des syndizierten Kredits hat sich damit gleichermaßen um 1.150,0 Mio € auf nunmehr 3.350,0 Mio € zum Jahresende 2015 reduziert. Die revolvingierende Kreditlinie wird Ende 2015 lediglich von der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, in Höhe von 297,9 Mio € ausgenutzt. Ende 2014 erfolgte keine Inanspruchnahme der revolvingierenden Tranche.

Wie im Vorjahr wurden auch im Jahr 2015 die vereinbarten Financial Covenants zum jeweiligen Quartalsstichtag eingehalten. Zur Struktur der Fälligkeiten der Finanzschulden verweisen wir auf Kapitel 28.

Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing

Die aus den Leasingverträgen künftig resultierenden Zahlungsverpflichtungen zeigt die folgende Tabelle:

31.12.2015/Mio €	2016	2017	2018	2019	2020	ab 2021	Gesamt
Mindestleasingzahlungen	12,5	10,4	6,2	3,8	3,7	11,3	47,9
Zinsanteil	1,8	1,4	1,1	0,8	0,7	1,4	7,2
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	10,7	9,0	5,1	3,0	3,0	9,9	40,7

31.12.2014/Mio €	2015	2016	2017	2018	2019	ab 2020	Gesamt
Mindestleasingzahlungen	9,0	12,6	10,5	6,4	3,9	15,4	57,8
Zinsanteil	2,3	1,9	1,5	1,2	0,8	2,1	9,8
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	6,7	10,7	9,0	5,2	3,1	13,3	48,0

Der beizulegende Zeitwert der Leasingverbindlichkeiten beträgt 44,8 Mio € (Vj. 54,2 Mio €). Der effektive Zinssatz der wesentlichen Leasingverträge liegt zwischen 4,6 % und 8,5 % (Vj. zwischen 5,0 % und 8,4 %).

28. Finanzinstrumente

Die Buchwerte und die beizulegenden Zeitwerte nach Bewertungskategorien für die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, aufgliedert nach den Klassen der Bilanz sowie lang- und kurzfristige Positionen zusammengefasst, stellen sich wie folgt dar:

Mio €	Bewertungs- kategorie nach IAS 39	Buchwert 31.12.2015	Beizulegender Zeitwert 31.12.2015	Buchwert 31.12.2014	Beizulegender Zeitwert 31.12.2014
Sonstige Finanzanlagen	AfS	14,1	14,1	10,7	10,7
Derivative Finanzinstrumente und verzinsliche Anlagen					
Derivative Finanzinstrumente mit effektiver Hedge-Beziehung	n. a.	4,2	4,2	–	–
Derivative Finanzinstrumente ohne effektive Hedge-Beziehung	HfT	43,4	43,4	80,2	80,2
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	AfS	16,7	16,7	266,8	266,8
Sonstige Forderungen mit Finanzierungscharakter	LaR	17,1	17,1	17,3	17,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	6.722,9	6.722,9	5.846,2	5.846,2
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	LaR	482,3	482,3	424,4	424,4
Flüssige Mittel					
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	LaR	1.600,5	1.600,5	2.960,5	2.960,5
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	AfS	21,0	21,0	283,3	283,3
Finanzielle Vermögenswerte		8.922,2	8.922,2	9.889,4	9.889,4
Finanzschulden					
Derivative Finanzinstrumente mit effektiver Hedge-Beziehung	n. a.	0,9	0,9	4,9	4,9
Derivative Finanzinstrumente ohne effektive Hedge-Beziehung	HfT	12,0	12,0	17,4	17,4
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	n. a.	40,7	44,8	48,0	54,2
Sonstige Finanzschulden	OL	5.191,2	5.381,0	6.361,3	6.609,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	OL	5.493,8	5.493,8	4.861,6	4.861,6
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	OL	2.063,6	2.062,8	1.697,9	1.697,2
Finanzielle Verbindlichkeiten		12.802,2	12.995,3	12.991,1	13.244,4
Davon aggregiert nach Bewertungskategorien gemäß IAS 39:					
Finanzielle Vermögenswerte zu Handelszwecken gehalten (HfT)		43,4		80,2	
Kredite und Forderungen (LaR)		8.822,8		9.248,4	
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (AfS)		51,8		560,8	
Finanzielle Verbindlichkeiten zu Handelszwecken gehalten (HfT)		12,0		17,4	
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierte finanzielle Verbindlichkeiten (OL)		12.748,6		12.920,8	

Erläuterungen der Abkürzungen

- > AfS, available for sale, zur Veräußerung verfügbar
- > HfT, held for trading, zu Handelszwecken gehalten
- > LaR, loans and receivables, Kredite und Forderungen
- > n. a., not applicable, keiner Bewertungskategorie zuzuordnen
- > OL, other liability, zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierte finanzielle Verbindlichkeiten

Die derivativen Finanzinstrumente, die den Anforderungen des Hedge Accounting entsprechen, werden keiner IAS 39-Bewertungskategorie zugeordnet, da sie explizit aus den einzelnen Bewertungskategorien ausgeschlossen sind.

Die derivativen Finanzinstrumente, für die kein effektives Hedge Accounting angewendet wird, werden als zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten kategorisiert.

Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing werden keiner IAS 39-Bewertungskategorie zugeordnet, da die Bilanzierung anhand IAS 17 erfolgt.

Die angewandten Bewertungsmethoden sind im Konzernanhang unter Allgemeine Erläuterungen und Grundsätze der Rechnungslegung (Kapitel 2) erläutert.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten haben überwiegend kurze Restlaufzeiten. Daher entsprechen die bilanzierten Werte zum Abschlussstichtag in der Regel näherungsweise dem beizulegenden Zeitwert.

Die sonstigen Finanzanlagen sind wie im Vorjahr zu Anschaffungskosten bewertet.

Die beizulegenden Zeitwerte der sonstigen Finanzschulden sowie der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing wurden durch Diskontierung aller künftigen Zahlungsströme mit den jeweils geltenden Zinssätzen für die entsprechenden Restlaufzeiten unter Berücksichtigung eines unternehmensspezifischen Bonitäts-spreads ermittelt.

Die Summe der positiven Buchwerte entspricht dem maximalen Ausfallrisiko des Continental-Konzerns aus finanziellen Vermögenswerten.

Die nachstehende Tabelle zeigt die beizulegenden Zeitwerte von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten sowie die jeweils für die Ermittlung der Zeitwerte relevanten Stufen der Fair Value-Hierarchie nach IFRS 13.

- › Stufe 1: notierte Preise am aktiven Markt für identische Instrumente.
- › Stufe 2: notierte Preise am aktiven Markt für ein ähnliches Instrument oder eine Bewertungsmethode, bei der alle wesentlichen Input-Faktoren auf beobachtbaren Marktdaten beruhen.
- › Stufe 3: Bewertungsmethode, bei welcher die wesentlichen Input-Faktoren nicht auf beobachtbaren Marktdaten beruhen.

Neben den Zeitwerten der Finanzinstrumente, die nach IAS 39 zum Zeitwert zu bilanzieren sind, enthält die Tabelle auch Finanzinstrumente, welche zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert werden und einen hiervon abweichenden Zeitwert besitzen. Zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanzierte Finanzinstrumente, deren Buchwerte näherungsweise ihrem Zeitwert entsprechen, werden nicht in der Tabelle dargestellt.

Mio €		31.12.2015	Stufe 1	Stufe 2	Anschaffungskosten
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	AFS	37,7	28,8	8,9	0,0
Derivative Finanzinstrumente mit effektiver Hedge-Beziehung	n. a.	4,2	–	4,2	–
Derivative Finanzinstrumente ohne effektive Hedge-Beziehung	HfT	43,4	–	43,4	–
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte		85,3	28,8	56,5	0,0
Derivative Finanzinstrumente mit effektiver Hedge-Beziehung	n. a.	0,9	–	0,9	–
Derivative Finanzinstrumente ohne effektive Hedge-Beziehung	HfT	12,0	–	12,0	–
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten		12,9	–	12,9	–
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	n. a.	44,8	–	44,8	–
Sonstige Finanzschulden	OL	5.381,0	2.907,0	1.329,2	1.144,8
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	OL	2.062,8	–	34,7	2.028,1
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten		7.488,6	2.907,0	1.408,7	3.172,9

Mio €		31.12.2014 ¹	Stufe 1	Stufe 2	Anschaffungskosten
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	AFS	550,1	541,5	8,6	0,0
Derivative Finanzinstrumente ohne effektive Hedge-Beziehung	HfT	80,2	–	80,2	–
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte		630,3	541,5	88,8	0,0
Derivative Finanzinstrumente mit effektiver Hedge-Beziehung	n. a.	4,9	–	4,9	–
Derivative Finanzinstrumente ohne effektive Hedge-Beziehung	HfT	17,4	–	17,4	–
Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten		22,3	–	22,3	–
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	n. a.	54,2	–	54,2	–
Sonstige Finanzschulden	OL	6.609,1	3.265,4	2.072,0	1.271,7
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	OL	1.697,2	–	28,0	1.669,2
Nicht zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten		8.360,5	3.265,4	2.154,2	2.940,9

¹ Die Vorjahresvergleichswerte sind entsprechend der Struktur 2015 angepasst dargestellt.

Finanzielle Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten, die gemäß Stufe 3 der Fair Value-Hierarchie bewertet werden, sind im Continental-Konzern derzeit nicht vorhanden.

Der Konzern erfasst mögliche Umgruppierungen zwischen verschiedenen Stufen der Fair Value-Hierarchie zum Ende der Berichtsperiode, in der eine Änderung eingetreten ist. Im Jahr 2015 wurden wie im Vorjahr keine Transfers zwischen verschiedenen Stufen der Fair Value-Hierarchie vorgenommen.

Die Nettoergebnisse nach Bewertungskategorien haben sich wie folgt entwickelt:

Mio €	aus der Folgebewertung				Nettoergebnis	
	aus Zinsen	zum beizulegenden Zeitwert	Währungs-umrechnung	Wert-berichtigung	2015	2014
Kredite und Forderungen	26,0	–	48,2	-33,5	40,7	47,3
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	5,5	12,9	–	–	18,4	8,0
Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte bzw. finanzielle Verbindlichkeiten	–	-34,4	–	–	-34,4	42,3
Finanzielle Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten	-172,1	–	-31,9	–	-204,0	-250,9
Nettogewinne und -verluste	-140,6	-21,5	16,3	-33,5	-179,3	-153,3

Die Zinsen aus Finanzinstrumenten werden im Zinsergebnis (Kapitel 9) ausgewiesen. Es wurden keine Zinserträge aus wertgeminderten finanziellen Vermögenswerten erwirtschaftet.

Die Wertberichtigung auf Kredite und Forderungen resultierte im Wesentlichen aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. In das Ergebnis der Folgebewertung der zu Handelszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerte bzw. Verbindlichkeiten gehen sowohl Zins- als auch Währungseffekte ein.

Die Wertänderungen der als zur Veräußerung verfügbar kategorisierten finanziellen Vermögenswerte, die erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst werden, betragen im Berichtsjahr -1,4 Mio € (Vj. 12,2 Mio €); des Weiteren wurde ein Betrag in Höhe von 12,9 Mio € (Vj. 3,0 Mio €) aus dem Eigenkapital entnommen und ergebniswirksam erfasst.

Sicherheiten

Insgesamt werden zum 31. Dezember 2015 finanzielle Vermögenswerte als Sicherheiten in Höhe von 2.096,7 Mio € (Vj. 2.564,9 Mio €) gestellt. Im Berichtsjahr umfassen die Sicherheiten wie im Vorjahr im Wesentlichen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen; der Rest betrifft verpfändete Zahlungsmittel oder andere finanzielle Vermögenswerte. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die im Rahmen von Forderungsverkaufsprogrammen verkauft wurden, sowie die oben beschriebenen Sicherheiten in Form von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind in Kapitel 20 dargestellt.

Sicherungspolitik und derivative Finanzinstrumente

Aufgrund der internationalen Ausrichtung der Geschäftsaktivitäten sowie der damit verbundenen Finanzierung ist der Continental-Konzern Schwankungen infolge von Wechselkursänderungen und variablen Zinsen ausgesetzt. Sofern die Fremdwährungsrisiken aus gegenseitigen Liefer- und Zahlungsströmen nicht vollständig kompensiert werden, werden anhand fortlaufend angepasster Devisenkursereignisse die Wechselkursrisiken in Einzelfällen mit geeigneten Finanzinstrumenten abgesichert. Weiterhin werden die lang-

fristigen und kurzfristigen Zinsentwicklungen kontinuierlich überwacht und bei Bedarf durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten gesteuert. Somit ermöglichen derivative Zins- und Währungsinstrumente die Aufnahme von Fremdkapital in jeder gewünschten Zins- und Währungsausstattung unabhängig vom Ort des Finanzierungsbedarfs.

Für den Einsatz von Sicherungsinstrumenten bestehen konzernweite Regelwerke, deren Einhaltung regelmäßig von der Konzernrevision überprüft wird. Interne Abwicklungsrisiken werden durch eine strikte funktionale Trennung der Aufgabenbereiche minimiert.

1. Währungsmanagement

Die internationale Ausrichtung der Geschäftsaktivitäten führt zu Liefer- und Zahlungsströmen in unterschiedlichsten Währungen. Daraus leitet sich ein Verlustrisiko ab, denn Vermögenswerte, die in einer Währung mit sinkendem Wechselkurs notiert sind, verlieren an Wert. Parallel dazu verteuern sich Verbindlichkeiten in einer Währung mit steigendem Wechselkurs. Das Netto-Exposure, das sich im Wesentlichen aus der Saldierung der Exporte mit den Importen in den einzelnen Währungen ergibt, wird bei Continental regelmäßig erfasst und bewertet. Seit mehreren Jahren wird ein Natural Hedge-Ansatz zur Reduzierung des Währungskursrisikos praktiziert, sodass der Saldo zwischen Einzahlungen und Auszahlungen in den jeweiligen Fremdwährungen möglichst gering gehalten wird. Darüber hinaus wird die erwartete Entwicklung der Devisenkurse beobachtet und analysiert. Wechselkursrisiken werden gegebenenfalls mit geeigneten Finanzinstrumenten abgesichert. Im Rahmen dieses Währungsmanagements sind enge Grenzen für offene Positionen gesetzt. Sie schränken das Risiko aus dem Abschluss von Sicherungsgeschäften stark ein. Zur Absicherung dürfen ausschließlich derivative Finanzinstrumente eingesetzt werden, die sich im Risikomanagementsystem abbilden und bewerten lassen. Der Einsatz von Finanzinstrumenten, die diese Voraussetzungen nicht erfüllen, ist grundsätzlich nicht erlaubt. Das im Ausland gebundene Nettovermögen des Konzerns wird in der Regel nicht gegen Wechselkursveränderungen abgesichert.

Operative Fremdwährungsrisiken

Im Rahmen des Währungsmanagements werden bekannte und erwartete Fremdwährungszahlungsströme der Konzerngesellschaften weltweit zusammengefasst. Diese zukünftigen Geldbewegungen stellen die Transaktionsrisiken des Konzerns dar und definieren sich als Netto-Cashflow je Währung auf rollierender Zwölfmonatsbasis. Der wöchentlich tagende Zins- und Währungsausschuss beschließt die Sicherungsmaßnahmen. Diese dürfen ohne gesonderte Vorstandsgenehmigung 30 % des Zwölfmonats-Exposure je Währung nicht überschreiten.

Währungsrisiken aus Finanzinstrumenten, die in einer von der funktionalen Währung der jeweiligen Konzerngesellschaft abweichenden Währung denominated sind und die nicht den Netto-Finanzschulden zuzuordnen sind, bestehen zum 31. Dezember 2015 in den wesentlichen Währungen US-Dollar mit einem Netto-Exposure von -499,5 Mio € (Vj. -212,5 Mio €) und Euro mit einem Netto-Exposure von -174,4 Mio € (Vj. -274,3 Mio €).

Finanzielle Fremdwährungsrisiken

Daneben entstehen Währungsrisiken aus konzernexternen und konzerninternen Kreditvereinbarungen, die in einer von der funktionalen Währung der jeweiligen Konzerngesellschaft abweichenden Währung denominated sind. Zum 31. Dezember 2015 belief sich das Netto-Exposure der wesentlichen Währungen Euro und US-

Dollar auf -652,0 Mio € (Vj. 143,2 Mio €) respektive 890,9 Mio € (Vj. 90,3 Mio €). Diese Währungsrisiken werden in der Regel durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten, insbesondere durch Devisentermingeschäfte, Devisenswaps und Zinswährungsswaps, abgesichert.

Sensitivitätsanalyse

IFRS 7 verlangt mittels Sensitivitätsanalyse eine Darstellung der Auswirkungen hypothetischer Änderungen von Währungskursen auf Ergebnis und Eigenkapital. Die Änderungen der Währungskurse werden im Continental-Konzern auf den Bestand aller Finanzinstrumente am Abschlussstichtag bezogen. Erwartete Transaktionen werden nicht in die Sensitivitätsanalyse einbezogen. Zur Ermittlung des transaktionsbezogenen Netto-Fremdwährungsrisikos werden die Finanzinstrumente identifiziert, die von funktionalen Währungen abweichende Transaktionswährungen aufweisen, und es wird hierfür eine 10-prozentige Auf- bzw. Abwertung der jeweiligen funktionalen Währung der Konzerngesellschaften gegenüber den identifizierten abweichenden Transaktionswährungen unterstellt. Die nachfolgende Übersicht zeigt den nach dieser Systematik berechneten Gesamteffekt sowie die Einzeleffekte aus den wesentlichen Transaktionswährungen Euro und US-Dollar vor Ertragsteuern auf den Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung und aus Finanzinstrumenten im Eigenkapital und auf das Konzernergebnis.

Mio €	2015		2014	
	Eigenkapital	Konzernergebnis	Eigenkapital	Konzernergebnis
lokale Währung +10 %				
Gesamt	93,7	-26,9	90,2	-28,3
davon EUR	50,5	-10,0	51,4	-27,7
davon USD	43,2	-0,5	38,8	13,3
lokale Währung -10 %				
Gesamt	-93,7	26,9	-90,2	28,3
davon EUR	-50,5	10,0	-51,4	27,7
davon USD	-43,2	0,5	-38,8	-13,3

Auswirkungen von translationsbezogenen Währungsrisiken

Viele Konzerngesellschaften befinden sich außerhalb des Euro-Währungsraums. Da die Berichtswährung im Konzernabschluss der Continental AG der Euro ist, werden die Abschlüsse dieser Gesellschaften in Euro umgerechnet. Im Hinblick auf das Risikomanagement von translationsbezogenen Fremdwährungseffekten wird unterstellt, dass Investitionen in ausländische Gesellschaften grundsätzlich auf Dauer angelegt sind und die Ergebnisse reinvestiert werden. Translationsbezogene Auswirkungen, die entstehen, wenn sich der Wert der Netto-Vermögenspositionen umgerechnet in Euro aufgrund von Wechselkursschwankungen ändert, werden im Eigenkapital des Konzernabschlusses erfasst.

2. Zinsmanagement

Variable Zinsvereinbarungen bergen die Risiken steigender Zinsen bei finanziellen verzinslichen Verbindlichkeiten bzw. fallender Zinsen bei finanziellen verzinslichen Anlagen in sich. Diese Risiken

werden im Rahmen des Zinsmanagements bewertet, eingeschätzt und bei Bedarf durch den Einsatz von derivativen Zinssicherungsinstrumenten gesteuert. Gegenstand dieser Steuerung sind die zinstragenden Netto-Finanzschulden des Konzerns. Alle Zinssicherungsgeschäfte dienen ausschließlich der Steuerung der identifizierten Zinsänderungsrisiken. Einmal im Jahr wird eine Bandbreite für den angestrebten Anteil der fest verzinsten im Verhältnis zu den gesamten Brutto-Finanzschulden bestimmt.

Ein Risiko aus Schwankungen des beizulegenden Zeitwerts längerfristiger finanzieller Verbindlichkeiten durch Veränderungen von Festzinsen am Kapitalmarkt besteht für den Konzern nicht, da die Kapitalgeber daraus kein Recht auf vorzeitige Rückzahlung geltend machen können und die Bilanzierung zu fortgeführten Anschaffungskosten erfolgt. Falls der Konzern als Emittent das Recht zum Rückkauf vor Fälligkeit hat, wird eine Ablösung nur dann erwogen, wenn diese aus Sicht des Continental-Konzerns vorteilhaft ist.

Zinsrisiken

Das Profil der den Netto-Finanzschulden zugeordneten verzinslichen Finanzinstrumente unter Berücksichtigung der Wirkung von derivativen Finanzinstrumenten des Continental-Konzerns stellt sich wie folgt dar:

Mio €	2015	2014
Festverzinsliche Instrumente		
Finanzielle Vermögenswerte	0,6	0,1
Finanzielle Verbindlichkeiten	-2.922,6	-3.275,2
Variabel verzinsliche Instrumente		
Finanzielle Vermögenswerte	1.654,7	3.527,8
Finanzielle Verbindlichkeiten	-2.309,3	-3.134,1

Gemäß IFRS 7 sind mittels Sensitivitätsanalyse Effekte aus Finanzinstrumenten durch die Änderung von Zinssätzen auf Ergebnis und Eigenkapital darzustellen.

Fair Value-Sensitivitätsanalyse

Die wesentlichen Effekte resultierten aus der Änderung der US-Dollar- und Euro-Zinssätze und werden im Folgenden dargestellt; Steuereffekte wurden bei der Analyse nicht berücksichtigt:

- › Ein Anstieg der US-Dollar-Zinssätze um 100 Basispunkte im Jahr 2015 hätte im Zinsergebnis zu keiner Veränderung (Vj. Verschlechterung um 15,2 Mio €) und im Eigenkapital zu einer Erhöhung in Höhe von 15,0 Mio € (Vj. -) geführt.
- › Ein Rückgang der US-Dollar-Zinssätze um 100 Basispunkte hätte im Zinsergebnis zu keiner Veränderung (Vj. Verbesserung um 31,4 Mio €) und im Eigenkapital zu einer Verringerung in Höhe von 15,6 Mio € (Vj. -) geführt.
- › Ein Anstieg der Euro-Zinssätze um 100 Basispunkte im Jahr 2015 hätte insbesondere zu einer Verringerung des Eigenkapitals in Höhe von 15,6 Mio € (Vj. -) geführt.

- › Ein Rückgang der Euro-Zinssätze um 100 Basispunkte hätte insbesondere zu einer Erhöhung des Eigenkapitals in Höhe von 16,2 Mio € (Vj. -) geführt.

Cashflow-Sensitivitätsanalyse

Die nachfolgende Tabelle zeigt, welche Auswirkungen ein Anstieg der Zinssätze um 100 Basispunkte bzw. ein Rückgang der Zinssätze um 100 Basispunkte auf das Zinsergebnis hervorgerufen hätte. Die Effekte resultierten im Wesentlichen aus variabel verzinslichen Finanzinstrumenten. Bei dem Szenario des Rückgangs der relevanten Zinssätze wurde unterstellt, dass der Continental-Konzern für die variabel verzinsten Verbindlichkeiten keine Zinszahlungen erhalten wird und für die variabel verzinsten Anlagen negative Anlagezinsen weiterhin weitestgehend vermeiden kann. Somit wird bei den relevanten Währungen in der Analyse eine Zinsuntergrenze von 0 % berücksichtigt. Die Analyse unterstellt, dass alle weiteren Variablen, insbesondere die Wechselkurse, unverändert bleiben. Diese Annahme galt analog für 2014.

Mio €	2015	2014
Anstieg Zinsen +100 Basispunkte		
Gesamt	-6,5	3,9
davon EUR	-11,0	-10,1
davon CNY	3,0	5,0
davon KRW	0,7	0,9
davon MXN	1,7	1,7
davon USD	-2,8	3,7
Rückgang Zinsen -100 Basispunkte		
Gesamt	-5,2	-9,1
davon EUR	0,0	0,7
davon CNY	-3,0	-5,0
davon KRW	-0,7	-0,9
davon MXN	-1,7	-1,7
davon USD	1,2	-0,5

3. Kontrahentenrisiko

Ein Ausfallrisiko derivativer Finanzinstrumente entsteht, soweit Kontrahenten ihren Zahlungsverpflichtungen nicht oder nur eingeschränkt nachkommen. Zur Begrenzung dieses Risikos werden entsprechende Kontrakte nur mit ausgewählten Banken abgeschlossen. Die Entwicklung der Bonität der Vertragspartner wird laufend – insbesondere durch Beobachtung der Rating-Einstufungen und der Markteinschätzung der Ausfallrisiken anhand der jeweiligen sogenannten Credit Default Swap-Sätze – überwacht.

4. Liquiditätsrisiken

Das zentrale Cash-Management nimmt eine regelmäßige Liquiditätsvorschau vor.

Für das operative Geschäft der Konzerngesellschaften ist eine kostengünstige und ausreichende Deckung des Finanzbedarfs erforderlich. Dafür sorgen verschiedene am Markt verfügbare Finanzierungsinstrumente. Sie setzen sich im Einzelnen aus Tages-

und Termingeldaufnahmen, der Emission von Commercial Paper, der Nutzung von Forderungsverkaufsprogrammen sowie dem syndizierten Kredit mit einem zugesagten Volumen von nominal 3,35 Mrd € (Vj. 4,5 Mrd €) und weiteren bilateralen Krediten zusammen. Darüber hinaus sind rund 53 % der Brutto-Finanzschulden über den Kapitalmarkt in Form von langfristigen Anleihen finanziert. Investitionen der Konzerngesellschaften werden überwiegend durch Eigenkapital und Darlehen von Banken oder Konzernunternehmen finanziert. Gleichzeitig bestehen Cash Pooling-Vereinbarungen mit Konzerngesellschaften, soweit dies im Rahmen der jeweiligen rechtlichen und steuerlichen Gegebenheiten möglich und sinnvoll ist. Sollten bestimmte Ereignisse zu einem unerwarteten Finanzbedarf führen, kann der Continental-Konzern auf vorhandene Liquidität und auf feste Kreditzusagen von Banken zurückgreifen. Zur detaillierten Erläuterung der bestehenden genutzten und ungenutzten Kreditzusagen wird auf Kapitel 27 verwiesen.

Aus den finanziellen Verbindlichkeiten in Höhe von 12.802,2 Mio € (Vj. 12.991,1 Mio €) entstehen in den nächsten fünf Jahren und danach die folgenden undiskontierten Zahlungsmittelabflüsse:

31.12.2015/Mio €	2016	2017	2018	2019	2020	danach	Gesamt
Sonstige Finanzschulden inkl. Zinszahlungen	-2.131,3	-1.057,7	-826,9	-599,5	-782,0	-62,7	-5.460,1
Derivative Finanzinstrumente ¹	-19,1	-8,6	-10,8	–	–	–	-38,5
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	-12,5	-10,4	-6,2	-3,8	-3,7	-11,3	-47,9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-5.493,8	–	–	–	–	–	-5.493,8
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-1.969,1	-34,2	-27,7	-10,7	-24,8	–	-2.066,5

¹ Ohne Berücksichtigung von eingebetteten derivativen Finanzinstrumenten, da hieraus keine Zahlungsmittelabflüsse entstehen.

31.12.2014/Mio €	2015	2016	2017	2018	2019	danach	Gesamt
Sonstige Finanzschulden inkl. Zinszahlungen	-1.457,8	-1.678,2	-1.135,6	-854,7	-899,8	-838,1	-6.864,2
Derivative Finanzinstrumente ¹	-21,5	–	–	-3,5	–	–	-25,0
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	-9,0	-12,6	-10,5	-6,4	-3,9	-15,4	-57,8
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4.861,6	–	–	–	–	–	-4.861,6
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	-1.649,2	-21,5	-17,6	-10,3	-1,2	-0,3	-1.700,1

¹ Ohne Berücksichtigung von eingebetteten derivativen Finanzinstrumenten, da hieraus keine Zahlungsmittelabflüsse entstehen.

Bei der Analyse wurden Fremdwährungsbeträge mit den zum Stichtag aktuellen Kassakursen in Euro umgerechnet. Für variabel verzinsliche originäre Finanzinstrumente wurden die zukünftigen Zinszahlungsströme unter Anwendung der zuletzt vertraglich fixierten Zinssätze prognostiziert. Bei derivativen Finanzinstrumenten wurden zur Ermittlung der variablen Zinszahlungen Terminzinssätze zugrunde gelegt. Die Analyse enthält ausschließlich Zahlungsmittelabflüsse aus finanziellen Verbindlichkeiten. Für derivative Finanzinstrumente, die zum Stichtag einen negativen beizulegenden Zeitwert aufweisen, werden die Nettozahlungen ausgewiesen. Zahlungsmittelzuflüsse aus finanziellen Vermögenswerten wurden nicht berücksichtigt.

Es wird nicht erwartet, dass die Zahlungsmittelabflüsse in der Fälligkeitsanalyse zu wesentlich abweichenden Stichtagen oder mit wesentlich abweichenden Beträgen auftreten werden.

Globalnettingvereinbarungen und ähnliche Vereinbarungen

Die Continental AG schließt Geschäfte in Form von derivativen Finanzinstrumenten auf Basis des Deutschen Rahmenvertrags für Finanztermingeschäfte ab. Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, die Beträge, die gemäß solchen Vereinbarungen von jeder Gegenpartei an demselben Tag im Hinblick auf alle ausstehenden Transaktionen in der gleichen Währung geschuldet werden, zu einem einzigen Nettobetrag zusammenzufassen, der von einer Partei an die andere zu zahlen ist.

Der deutsche Rahmenvertrag erfüllt nicht die Kriterien für eine Saldierung in der Bilanz. Dies liegt daran, dass die Continental AG zum gegenwärtigen Zeitpunkt keinerlei Rechtsanspruch auf die Saldierung der erfassten Beträge hat. Das Recht auf eine Saldierung ist nur beim Eintritt künftiger Ereignisse, wie zum Beispiel der Insolvenz oder bei einem Zahlungsverzug einer Vertragspartei, durchsetzbar. In diesen Fällen werden alle ausstehenden Transaktionen unter der Vereinbarung beendet, wird der beizulegende

Zeitwert zur Beendigung ermittelt und es ist nur ein einziger Nettobetrag zum Ausgleich aller Transaktionen zu zahlen.

Es bestehen bei einigen brasilianischen bzw. südkoreanischen Konzerngesellschaften lokale Rahmenvereinbarungen, auf deren Basis diese Gesellschaften derivative Finanzinstrumente abgeschlossen haben. Diese Vereinbarungen erfüllen ebenfalls nicht die Kriterien für eine Saldierung in der Bilanz.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Buchwerte der erfassten freistehenden derivativen Finanzinstrumente, deren Saldierung in der Bilanz sowie das etwaige Potenzial, welches sich aus den dargestellten Vereinbarungen unter der Bedingung des Eintritts bestimmter zukünftiger Ereignisse ergibt:

Mio €	Bilanzwerte Brutto	Beträge, die in Übereinstimmung mit IAS 32.42 saldiert wurden	Bilanzwerte Netto	Betreffende Finanzinstrumente, die nicht saldiert wurden	Nettobetrag
31.12.2015					
Finanzielle Vermögenswerte					
Derivative Finanzinstrumente	47,4	–	47,4	-7,5	39,9
Finanzielle Verbindlichkeiten					
Derivative Finanzinstrumente	-12,6	–	-12,6	7,5	-5,1
31.12.2014					
Finanzielle Vermögenswerte					
Derivative Finanzinstrumente	46,4	–	46,4	-8,7	37,7
Finanzielle Verbindlichkeiten					
Derivative Finanzinstrumente	-21,8	–	-21,8	8,7	-13,1

5. Ausfallrisiken

Das Kreditrisiko von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen oder aus finanziellen Forderungen umfasst die Gefahr, dass offene Forderungen verspätet beglichen werden bzw. vollständig ausfallen. Diese Gefahren werden von zentralen und lokalen Kreditmanagern analysiert und überwacht. Zu den Aufgaben des zentralen Kreditmanagements gehört die gebündelte Risikosteuerung des Forderungsvermögens. Regelmäßig werden Bonität und Zahlungsverhalten der Vertragspartner analysiert. Trotzdem lassen sich Ausfallrisiken nicht völlig ausschließen. Bestehenden Restrisiken wird durch die Bildung von Portfoliowertberichtigungen anhand von Erfahrungswerten oder durch Wertberichtigungen für identifizierte Einzelrisiken Rechnung getragen. Das Ausfallrisiko bei originären finanziellen Forderungen wird zusätzlich dadurch begrenzt, dass nur Vertragspartner mit erwiesener Bonität angenommen werden, Sicherheiten hinterlegt oder Warenkreditversicherungen abgeschlossen werden. Zur Ermittlung der Bonität verweisen wir auf Kapitel 20. Finanzielle Vermögenswerte, die weder überfällig noch wertgemindert sind, weisen dementsprechend eine erstklassige Kreditqualität auf.

Weitere Erläuterungen zu den dargestellten Risiken und zum Risikomanagement finden sich im Abschnitt Risiko- und Chancenbericht im Konzernlagebericht.

Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten

Die Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten erfolgt grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert, welcher in der Regel durch Diskontierung der erwarteten Zahlungsströme unter Zugrundelegung von Zinsstrukturkurven ermittelt wird. So werden die beizulegenden Zeitwerte von Devisentermingeschäften als Differenz aus den mit den risikolosen Zinssätzen der entsprechenden Währungen diskontierten und zu aktuellen Kassakursen umgerechneten Nominalbeträgen ermittelt. Dabei werden die Bonitätsspreads grundsätzlich berücksichtigt. Zur Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte von Zinsswaps und Zins-Währungsswaps werden die zukünftigen Zahlungsströme mit den Zinssätzen für die entsprechenden Fälligkeiten diskontiert. Dabei werden als kurzfristige Zinssätze Depositsätze verwendet, während für die langfristigen Zinssätze auf die Swapsätze in der jeweiligen Währung zurückgegriffen wird.

Zum 31. Dezember 2015 wurden positive beizulegende Zeitwerte in Höhe von 0,3 Mio € (Vj. 33,8 Mio €) sowie negative beizulegende Zeitwerte in Höhe von 0,3 Mio € (Vj. 0,5 Mio €) für eingebettete derivative Finanzinstrumente bilanziert.

Die folgende Übersicht zeigt die beizulegenden Zeitwerte und Nominalwerte der freistehenden derivativen Finanzinstrumente zum Bilanzstichtag:

Mio €	31.12.2015		31.12.2014	
	Aktiv	Passiv	Aktiv	Passiv
Beizulegende Zeitwerte				
Cashflow Hedges (effektiv)				
Zins-Währungsswaps	–	0,9	–	–
Hedge einer Nettoinvestition				
Devisenswaps	4,2	–	–	4,9
Sonstige Geschäfte				
Devisenswap-/termingeschäfte	43,2	11,7	46,4	16,9
Summe der beizulegenden Zeitwerte	47,4	12,6	46,4	21,8
langfristig	–	1,2	–	1,5
kurzfristig	47,4	11,4	46,4	20,3
Nominalwerte				
Cashflow Hedges	500,0		–	
Hedge einer Nettoinvestition	219,0		188,3	
Devisenswap-/termingeschäfte	1.794,6		1.411,4	
Summe der Nominalwerte	2.513,6		1.599,7	

Bei eindeutigen und längerfristigen Sicherungszusammenhängen wird in der Regel von der Möglichkeit des Hedge Accounting nach IAS 39 Gebrauch gemacht.

Der Continental-Konzern hat im Berichtsjahr wie im Vorjahr Devisenswaps als Sicherungsinstrumente im Rahmen von Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe designiert. Die Devisenswaps dienen der Absicherung von Währungsrisiken aus langfristig begebenen Fremdwährungs-Interkonzernkrediten, die gemäß IAS 21 als Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb klassifiziert sind. Die wechselkursbedingten Wertschwankungen dieser Kredite werden durch die Erfassung der Wertänderungen der Devisenswaps im Eigenkapital des Konzerns kompensiert. Zur prospektiven Effektivitätsmessung wurden Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Der retrospektive Effektivitätsnachweis wurde anhand der Dollar Offset-Methode durch einen Vergleich der Wertänderungen der Sicherungsinstrumente mit den Wertänderungen der gesicherten Grundgeschäfte erbracht. Die Ergebnisse der retrospektiven Effektivitätsmessung lagen dabei in einer Bandbreite von 80 % bis 125 %, sodass von hocheffektiven Sicherungsbeziehungen ausgegangen wurde. Zum Ende des Berichtsjahres wie auch im Vorjahr sind aus diesen Sicherungsbeziehungen keine in der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassenden Ineffektivitäten entstanden.

Beim Vorliegen eines Cashflow-Hedge werden Zeitwertänderungen der Derivate bis zur Erfolgswirksamkeit des gesicherten Grundgeschäfts erfolgsneutral als übrige Eigenkapitalveränderungen gebucht.

Der Continental-Konzern hat Zins-Währungsswaps als Sicherungsgeschäfte in Cashflow Hedges designiert. Die Cashflow Hedges beziehen sich auf die Absicherung der am 19. November 2015 durch die Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, emittierte Anleihe. Dabei werden die Währungsrisiken der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, aus der Denominierung in Euro gesichert und zum anderen wird der Euro-Festzins in einen US-Dollar-basierten Festzins getauscht. In diesem Zusammenhang ist zum 31. Dezember 2015 aus der Marktbewertung dieser Sicherungsgeschäfte ein kumulierter Aufwand in Höhe von 5,9 Mio€ vor Steuern bzw. 3,8 Mio€ nach Steuern ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst worden. Die im Rahmen der Cashflow Hedges gesicherten Zins- und Tilgungszahlungen aus den Grundgeschäften werden in den Jahren bis 2019 in der Gewinn- und Verlustrechnung wirksam. Zur prospektiven Effektivitätsmessung wurde das critical term match durchgeführt. Der retrospektive Effektivitätsnachweis wurde anhand einer Regressionsanalyse basierend auf der Dollar Offset-Methode durchgeführt. Die Ergebnisse der retrospektiven Effektivitätsmessung lagen dabei in einer Bandbreite von 80 % bis 125 %, sodass von hocheffektiven Sicherungsbeziehungen ausgegangen wurde. Zum Ende des Berichtsjahres sind aus diesen Sicherungsbeziehungen keine in der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassenden Ineffektivitäten entstanden.

29. Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

Mio €	31.12.2015		31.12.2014	
	Kurzfristig	Langfristig	Kurzfristig	Langfristig
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	196,5	0,6	175,5	0,5
Zinsverbindlichkeiten	37,6	–	48,9	–
Verbindlichkeiten für Personalaufwendungen	870,3	–	743,3	–
Verbindlichkeiten für Vertriebsaufwendungen	811,0	–	615,0	–
Personalabfindungen	32,1	–	22,3	–
Kaufpreisverpflichtungen aus Unternehmenserwerben	10,2	38,4	21,8	5,6
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	11,0	55,9	22,4	42,6
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.968,7	94,9	1.649,2	48,7

Die Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen betreffen insbesondere Verpflichtungen aus dem operativen Leistungsgeschäft gegenüber assoziierten Unternehmen und Gesellschaftern. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus einer im Jahr 2010 gegründeten Konzerngesellschaft, die wesentliche Anteile ihrer Ware von einem at-equity bilanzierten Unternehmen bezieht.

Die Zinsverbindlichkeiten zum Jahresende 2015 bestehen im Wesentlichen aus Zinsabgrenzungen für die ausgegebenen Anleihen. Der Rückgang im Vergleich zum Jahresende 2014 resultierte insbesondere aus der vorzeitigen Rückzahlung der im Jahr 2012 von der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, begebenen US-Dollar-Anleihe mit einem Volumen von 950,0 Mio US-Dollar. Am 15. September 2015 wurde diese mit einem Zinssatz von 4,5 % p.a. ausgestattete Anleihe zurückgezahlt. Im November 2015 emittierte die Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, eine deutlich zinsgünstigere Euro-Anleihe mit einem Volumen von 500,0 Mio € und einem Zinssatz von 0,5 % p.a., die der teilweisen Refinanzierung von Finanzverbindlichkeiten dient.

Die Verbindlichkeiten für Vertriebsaufwendungen betreffen insbesondere Verpflichtungen aus Bonusvereinbarungen mit Kunden sowie gewährte, abgegrenzte Preisnachlässe.

Die Kaufpreisverpflichtungen aus Unternehmenserwerben setzen sich im Wesentlichen aus in diesem Jahr getätigten Übernahmen in Deutschland, Tschechien und USA zusammen. Wir verweisen auf Kapitel 5.

In den übrigen finanziellen Verbindlichkeiten befindet sich u.a. ein Betrag von 13,1 Mio € (Vj. 14,7 Mio €), welcher insbesondere eine Verpflichtung gegenüber der Chase Community Equity, LLC, Wilmington, USA, einer Tochtergesellschaft der JP Morgan Chase Bank, N.A., New York, USA, im Zusammenhang mit Investitionen in Werkneubau- sowie in Werkerweiterungsprojekten abbildet.

Verbindlichkeiten für Personalaufwendungen

Der Continental Value Sharing Bonus ist eine Erfolgsbeteiligung der Mitarbeiter der Continental am Konzernergebnis. Die Höhe der Erfolgsbeteiligung wird anhand von konzerninternen Kennzahlen berechnet. Für den Berichtszeitraum wurden hierfür innerhalb der

Verbindlichkeiten für Personalaufwendungen 150,7 Mio € (Vj. 125,5 Mio €) berücksichtigt.

Die Verbindlichkeiten für Personalaufwendungen beinhalten auch die langfristigen Bonuszusagen (Long Term Incentive-Pläne, LTI-Pläne) sowie die in virtuelle Aktien der Continental AG umgewandelten Beträge der variablen Vergütung für Vorstandsmitglieder (Performance Bonus, Deferral).

Sämtliche LTI-Pläne bis 2013 werden nach IAS 19 als „andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer“ klassifiziert und bewertet. Die LTI-Pläne ab 2014 sowie das Deferral sind als anteilsbasierte Vergütungen mit Barausgleich zu klassifizieren, sodass die Bilanzierung nach IFRS 2 jeweils zum Fair Value erfolgt.

Die Aufwendungen aus LTI-Plänen von 52,6 Mio € (Vj. 48,9 Mio €) wurden in den jeweiligen Funktionskosten erfasst.

➤ **LTI-Plan 2011:** Im Jahr 2011 wurde den oberen Führungskräften des Continental-Konzerns ein in der Höhe grundsätzlich von der Positionsbewertung und dem Zielerreichungsgrad abhängiger Bonus zugesagt (LTI-Bonus), der eine Partizipation an der langfristigen und nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts und der Profitabilität ermöglichen soll.

Das LTI wird in jährlichen Tranchen ausgegeben (LTI-Tranchen). Im Jahr 2011 erfolgte die Ausgabe der Tranche 2011/15 mit einer Laufzeit von vier Jahren. Die Laufzeit beginnt am Tag des Vorstandsbeschlusses über die Ausgabe der jeweiligen Tranche. Die Tranche 2011/15 wurde am 22. August 2011 beschlossen.

Für jeden Begünstigten einer LTI-Tranche wird durch den Vorstand der Continental AG der Betrag eines Zielbonus in Euro festgelegt, der bei 100 % Zielerreichung ausbezahlt wird. Der nach Ablauf der LTI-Tranche tatsächlich auszuzahlende LTI-Bonus ist abhängig vom Zielerreichungsgrad, der zwischen 0 % (keine Auszahlung) und 300 % (maximale Auszahlung) liegen kann. Für die Auszahlung und die Höhe des LTI-Bonus ist der Grad der Erreichung zweier Zielkriterien maßgeblich. Das erste Zielkriterium

ist der gewichtete Durchschnitt der Continental Value Contribution (CVC) des Continental-Konzerns über den Zeitraum von vier Geschäftsjahren, beginnend mit dem Geschäftsjahr der Ausgabe der LTI-Tranche. Der gewichtete Durchschnitt im Sinne des LTI errechnet sich durch die Addition von 10 % des CVC des ersten Geschäftsjahres der LTI-Tranche, 20 % des CVC des zweiten Geschäftsjahres der LTI-Tranche, 30 % des CVC des dritten Geschäftsjahres der LTI-Tranche und 40 % des CVC des vierten Geschäftsjahres der LTI-Tranche. Das zweite Zielkriterium ist die Relation des Free Cashflow im Continental-Konzern zum Umsatz des Continental-Konzerns. Maßgeblich für die Messung dieses Zielkriteriums ist das letzte volle Geschäftsjahr vor Ablauf der jeweiligen LTI-Tranche. Der Zielerreichungsgrad kann bei beiden Zielkriterien zwischen 0 % und 300 % variieren. Die Eckdaten zur Bestimmung des Zielerreichungsgrads werden für jedes Zielkriterium mit Ausgabe einer LTI-Tranche festgelegt. Der für die Ermittlung des zu zahlenden LTI-Bonus maßgebliche Grad der Zielerreichung ergibt sich aus der Addition der beiden gleichgewichteten Zielkriterien. Basis für die Berechnung des LTI-Bonus ist der bei Ausgabe einer LTI-Tranche für einen Zielerreichungsgrad von 100 % individuell zugesagte Bonusbetrag. Der LTI-Bonus wird als Brutto-Einmalzahlung in der Regel spätestens am Ende des zweiten vollen Kalendermonats nach Ablauf der LTI-Tranche, nicht jedoch vor Ende des Monats Juli gezahlt.

Nach Ablauf der LTI-Tranche 2011/15 im August 2015 erfolgte die Auszahlung des Bonus durch Inanspruchnahme der sonstigen finanziellen Verbindlichkeit im Oktober 2015.

- › **LTI-Plan 2012:** Im Jahr 2012 erfolgte die Ausgabe der Tranche 2012/16 mit einer Laufzeit von vier Jahren. Die Laufzeit beginnt am Tag des Vorstandsbeschlusses über die Ausgabe der jeweiligen Tranche. Die Tranche 2012/16 wurde am 6. Juli 2012 beschlossen und entspricht in wesentlichen Grundzügen dem LTI-Plan 2011.
- › **LTI-Plan 2013:** Im Jahr 2013 erfolgte die Ausgabe der Tranche 2013/17 mit einer Laufzeit von vier Jahren an die oberen Führungskräfte des Continental-Konzerns und an die Mitglieder des Vorstands. Die Laufzeit beginnt am Tag des Vorstandsbeschlusses über die Ausgabe der jeweiligen Tranche. Die Tranche 2013/17 wurde am 24. Juni 2013 durch den Vorstand für die oberen Führungskräfte und am 25. September 2013 vom Aufsichtsrat für die Mitglieder des Vorstands beschlossen. Sie entspricht in wesentlichen Grundzügen dem LTI-Plan 2011.
- › **LTI-Plan 2014 und 2015:** Im Jahr 2014 wurde den oberen Führungskräften des Continental-Konzerns und den Mitgliedern des Vorstands ein neuer, in der Grundstruktur veränderter Bonus zugesagt (LTI-Bonus), der weiterhin eine Partizipation an der langfristigen und nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts und der Profitabilität ermöglichen soll. Der LTI-Bonus ist weiterhin in der Höhe grundsätzlich von der Positionsbewertung und dem Zielerreichungsgrad abhängig und wird in jährlichen Tranchen ausgegeben (LTI-Tranchen). Im Jahr 2015 erfolgte dementsprechend die Ausgabe der Tranche 2015/18, die in wesentlichen Grundzügen dem LTI-Plan 2014 entspricht.

Die Laufzeit der Tranche 2014/17, die der Aufsichtsrat am 12. März 2014 für die Mitglieder des Vorstands und der Vorstand am 23. Juni 2014 für die oberen Führungskräfte beschlossen haben, beginnt rückwirkend zum 1. Januar 2014 und beträgt vier Jahre.

Die Laufzeit der Tranche 2015/18, die der Aufsichtsrat am 18. März 2015 für die Mitglieder des Vorstands und der Vorstand am 4. Juni 2015 für die oberen Führungskräfte beschlossen haben, beginnt rückwirkend zum 1. Januar 2015 und beträgt vier Jahre.

Für jeden Begünstigten einer LTI-Tranche wird durch den Aufsichtsrat (für die Vorstände) bzw. durch den Vorstand (für die oberen Führungskräfte) der Continental AG der Betrag eines Zielbonus in Euro festgelegt, der bei 100 % Zielerreichung ausbezahlt wird. Der nach Ablauf der LTI-Tranche tatsächlich auszuzahlende LTI-Bonus ist abhängig vom Zielerreichungsgrad. Der LTI-Bonus kann zwischen 0 % (keine Auszahlung) und 200 % (maximale Auszahlung) liegen.

Für die Auszahlung und die Höhe des LTI-Bonus ist der Grad der Erreichung zweier Zielkriterien maßgeblich. Das erste Zielkriterium ist der gleichgewichtete Durchschnitt des CVC über den Zeitraum von vier Geschäftsjahren, beginnend mit dem Geschäftsjahr der Ausgabe der LTI-Tranche. Der gleichgewichtete Durchschnitt errechnet sich durch Addition von jeweils 25 % des CVC der vier Geschäftsjahre der Laufzeit der LTI-Tranche. Das zweite Zielkriterium ist der Total Shareholder Return (TSR) der Continental-Aktie zum Ende der Laufzeit in Relation zum Beginn der LTI-Tranche. Der für die Ermittlung des TSR maßgebliche Aktienkurs ist der arithmetische Mittelwert der Schlusskurse im XETRA-Handel der Frankfurter Wertpapierbörse (oder des Nachfolgesystems) an den Börsenhandeltagen in den drei Monaten Oktober bis Dezember jeweils vor Ausgabe und vor Ablauf der LTI-Tranche. Zusätzlich werden für den TSR sämtliche Dividenden, die während der Laufzeit der LTI-Tranche gezahlt werden, berücksichtigt.

Die Zielskala zur Bestimmung des Zielerreichungsgrads legt der Aufsichtsrat bzw. der Vorstand mit Ausgabe der jeweiligen LTI-Tranche fest. Diese Eckdaten sind für die Mitglieder des Vorstands und für die oberen Führungskräfte identisch. Der Zielerreichungsgrad kann beim ersten Zielkriterium zwischen 0 % und 200 % variieren. Zwischen 0 % und dem Maximalwert wird die Zielerreichung linear ermittelt. Für das zweite Zielkriterium besteht keine Höchstbegrenzung. Der für die Ermittlung des zu zahlenden LTI-Bonus maßgebliche Grad der Zielerreichung ergibt sich aus der Multiplikation der beiden Zielkriterien. Der zu zahlende LTI-Bonus resultierte aus der Multiplikation des Zielerreichungsgrades und des Zielbonus. Der insgesamt maximal erreichbare LTI-Bonus beträgt 200 % des Zielbonus.

Für die Bewertung des Zielkriteriums TSR kommt eine Monte-Carlo-Simulation zum Einsatz. Dabei wird eine Simulation der log-normalverteilten Prozesse für den Kurs der Continental-Aktie durchgeführt. In der Monte-Carlo-Simulation werden die Durchschnittswertbildung der Aktienkurse im jeweiligen Referenzzeitraum, die Dividenden im Rahmen des TSR und die Begrenzung des Auszahlungsbetrags berücksichtigt.

Zum Bewertungsstichtag 31. Dezember 2015 wird mit folgenden Parametern gerechnet:

- › Kontinuierliche Zero-Zinssätze zum Bewertungsstichtag 31. Dezember 2015 in Höhe von -0,34 % zum Fälligkeitstag und -0,30 % zum voraussichtlichen Auszahlungszeitpunkt für den LTI-Plan 2014 sowie -0,27 % zum Fälligkeitstag und -0,21 % zum voraussichtlichen Auszahlungszeitpunkt für den LTI-Plan 2015
- › Zinssatz basierend auf der Zinsstrukturkurve für Bundesanleihen
- › Dividendenzahlungen als arithmetisches Mittel basierend auf öffentlich verfügbaren Schätzungen für die Jahre 2016 bis 2018; im Jahr 2015 lag die Dividende bei 3,25 € je Aktie
- › Historische Volatilitäten auf Basis von täglichen XETRA-Schlusskursen für die Continental-Aktie bezogen auf die jeweilige Restlaufzeit der virtuellen Aktien. Für den LTI-Plan 2014 liegt die Volatilität bei 28,18 %. Für den LTI-Plan 2015 liegt die Volatilität bei 27,27 %.

Die Fair Values betragen zum Abschlussstichtag 34,0 Mio € für den LTI-Plan 2014 (Vj. 27,0 Mio €) und 34,9 Mio € für den LTI-Plan 2015. Der Grad der Erdienung des LTI-Plans 2014 liegt bei 50 %. Der LTI-Plan 2015 ist zu 25 % erdient. Die Verbindlichkeiten für Personalaufwendungen für LTI führten in der Berichtsperiode zu Aufwendungen in Höhe von 10,4 Mio € für den LTI-Plan 2014 (Vj. 6,7 Mio €) und 8,7 Mio € für den LTI-Plan 2015.

- › **Performance Bonus (Deferral):** Für die Bewertung der Bezugsrechte kommt eine Monte-Carlo-Simulation zum Einsatz. Dabei wird eine Simulation der lognormalverteilten Prozesse für den

Kurs der Continental-Aktie durchgeführt. Das Bewertungsmodell berücksichtigt zudem die Durchschnittswertbildung der Aktienkurse im jeweiligen Referenzzeitraum und die Unter- und Obergrenze des Auszahlungsbetrags.

Zum Bewertungsstichtag 31. Dezember 2015 wird mit folgenden Parametern gerechnet:

- › Kontinuierliche Zero-Zinssätze zum Bewertungsstichtag 31. Dezember 2015 in Höhe von -0,42 % für die Tranche 2012 und -0,37 % für die Tranche 2013 sowie -0,32 % für die Tranche 2014
- › Zinssatz basierend auf der Zinsstrukturkurve für Bundesanleihen
- › Dividendenzahlungen als arithmetisches Mittel basierend auf öffentlich verfügbaren Schätzungen für die Jahre 2016 und 2017; im Jahr 2015 lag die Dividende bei 3,25 € je Aktie, 2014 hat die Continental AG eine Dividende von 2,50 € je Aktie ausgeschüttet
- › Historische Volatilitäten auf Basis von täglichen XETRA-Schlusskursen für die Continental-Aktie bezogen auf die jeweilige Restlaufzeit der virtuellen Aktien. Für die Tranche 2012 liegt die Volatilität bei 29,52 %, für die Tranche 2013 bei 30,00 % und für die Tranche 2014 bei 27,57 %.

Für am Abschlussstichtag aktive Vorstandsmitglieder bestehen zum 31. Dezember 2015 Zusagen mit einem Fair Value von 20,4 Mio €; dieses entspricht 88.438 Stück virtueller Aktien (Vj. 28,1 Mio €; 156.533 Stück).

30. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen beliefen sich zum Ende des Geschäftsjahres auf 5.493,8 Mio € (Vj. 4.861,6 Mio €). Die Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Der Gesamtbetrag ist innerhalb eines Jahres fällig.

Die Verbindlichkeiten enthalten keine Beträge aus der Percentage-of-Completion-Methode. Bezüglich des Liquiditätsrisikos, Währungsrisikos und der Sensitivitätsanalyse für Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen verweisen wir auf Kapitel 28.

31. Sonstige Verbindlichkeiten

Mio €	31.12.2015		31.12.2014	
	Kurzfristig	Langfristig	Kurzfristig	Langfristig
Verbindlichkeiten für Berufsgenossenschaft	36,6	34,0	33,5	33,1
Verbindlichkeiten für Sozialkosten	163,7	–	152,2	–
Verbindlichkeiten für Urlaub	166,7	–	141,8	–
Verbindlichkeiten für Umsatz- und sonstige Steuern	287,2	–	254,8	–
Passive Rechnungsabgrenzungsposten	111,5	16,6	80,8	10,0
Übrige Verbindlichkeiten	235,5	5,1	237,1	3,3
Sonstige Verbindlichkeiten	1.001,2	55,7	900,2	46,4

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten beinhaltet Vorauszahlungen von Kunden für Warenlieferungen sowie für noch zu er-

bringende Leistungen. Des Weiteren werden hier Zuschüsse der öffentlichen Hand abgegrenzt.

32. Zur Veräußerung bestimmte Verbindlichkeiten

Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Einzelne zur Veräußerung bestimmte Verbindlichkeiten	–	–
Verbindlichkeiten einer Veräußerungsgruppe	2,0	0,3
Zur Veräußerung bestimmte Verbindlichkeiten	2,0	0,3

Die zur Veräußerung bestimmten Verbindlichkeiten in Höhe von 2,0 Mio € (Vj. 0,3 Mio €) resultierten insbesondere aus der geplanten Veräußerung des Stahlseilgurtgeschäfts der Veyance Techno-

logies in Brasilien. Im Rahmen der Übernahme von Veyance Technologies im Januar 2015 hatte sich ContiTech gegenüber den Kartellbehörden zum Verkauf dieses Geschäfts verpflichtet.

Sonstige Erläuterungen

33. Rechtsstreitigkeiten und Schadenersatzansprüche

Die Continental AG und ihre Konzerngesellschaften sind weltweit an Prozessen, behördlichen Untersuchungen und Verfahren beteiligt. Solche Prozesse, Untersuchungen und Verfahren könnten auch in der Zukunft eingeleitet oder Ansprüche in anderer Weise geltend gemacht werden.

Produkthaftung

Insbesondere sieht sich Continental ständig Produkthaftungs- und anderen Ansprüchen ausgesetzt, in denen dem Unternehmen die angebliche Verletzung seiner Sorgfaltspflichten, Verstöße gegen Gewährleistungspflichten oder Sachmängel vorgeworfen werden, sowie Ansprüchen aus angeblichen Vertragsverstößen, aufgrund von Rückrufaktionen oder staatlichen Verfahren. Dazu gehören Klagen in den USA aufgrund von Sach- und Körperschäden und Todesfällen, die durch angebliche Mängel unserer Produkte verursacht worden sind. Geltend gemacht werden materielle und immaterielle Schäden, teilweise auch Strafschadenersatz. Der Ausgang einzelner dieser Verfahren, die in der Regel in erster Instanz von einer Laienjury entschieden werden, kann nicht mit Sicherheit vorausgesagt werden. Es ist nicht auszuschließen, dass aufgrund abschließender Urteile oder Vergleiche in einigen dieser Fälle erhebliche Aufwendungen entstehen können, welche die dafür gebildeten Vorsorgen überschreiten. In geringem Umfang sind einzelne Konzerngesellschaften in den USA eingereichten Schadenersatzklagen wegen angeblicher Gesundheitsschäden ausgesetzt, die durch asbesthaltige Produkte verursacht sein sollen. Seit 2006 beliefen sich die Gesamtkosten für die Erledigung aller solcher Verfahren und Ansprüche auf weniger als 50 Mio € jährlich.

Verfahren betreffend die ContiTech AG

Die Verfahren wegen Anfechtungs- und Nichtigkeitsklagen von Aktionären der Phoenix AG gegen die Beschlüsse der Hauptversammlung der Gesellschaft am 28. Dezember 2004 über die Zustimmung zum Abschluss eines Beherrschungs- und Gewinnabführungs- sowie eines Verschmelzungsvertrags mit der ContiTech AG, Hannover, Deutschland, und Bestätigungsbeschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung der Phoenix AG am 19. Mai 2005 sind seit 2009 in der Sache abgeschlossen. In den Spruchverfahren über die Angemessenheit von Abfindung und Ausgleichszahlung nach dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag und des im Verschmelzungsvertrag festgelegten Umtauschverhältnisses sind am 16. September 2011 Beschlüsse des Landgerichts Hamburg ergangen, die eine Nachzahlungsverpflichtung der ContiTech AG, Hannover, Deutschland, vorsahen. Auf die Beschwerden der ContiTech AG, Hannover, Deutschland, hat das Hanseatische Oberlandesgericht Hamburg die Entscheidungen des Landgerichts durch Beschlüsse vom 11. Dezember 2015 abgeändert und erheblich reduzierte Nachzahlungsverpflichtungen der ContiTech AG, Hannover, Deutschland, festgelegt. Die Abfindungen nach dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag und aufgrund der Verschmelzung hat das Gericht um 2,10 € nebst Zinsen pro Aktie erhöht. Zugunsten der Aktionäre der Phoenix AG, die ihre im Rahmen der Verschmelzung erhaltenen Aktien der ContiTech AG, Hannover, Deutschland, nicht eingereicht haben, wurde eine bare

Zuzahlung von 4,77 € nebst Zinsen pro Aktie festgesetzt. Die nach dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zu leistende Ausgleichszahlung wurde um brutto 0,49 € bzw. netto 0,37 € je Aktie für jedes volle Geschäftsjahr erhöht. Die Spruchverfahren sind damit rechtskräftig abgeschlossen.

Die Verfahren wegen Anfechtungs- und Nichtigkeitsklagen von Aktionären der ContiTech AG, Hannover, Deutschland, gegen die Beschlüsse der Hauptversammlung der Gesellschaft am 22. August 2007 über die Zustimmung zum Abschluss eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags zwischen dieser Gesellschaft als beherrschtem Unternehmen mit der ContiTech-Universe Verwaltungs-GmbH, Hannover, Deutschland, als herrschendem Unternehmen und über den sogenannten Squeeze-out der außenstehenden Aktionäre wurden 2009 durch rechtskräftige Abweisung der Klagen abgeschlossen. In den Spruchverfahren über die Angemessenheit von Abfindung und Ausgleichszahlung nach dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag und der Abfindung aufgrund des Squeeze-out waren 2012 Teil-Verfahrensvergleiche vor dem Landgericht Hannover protokolliert worden. In diesen Vergleichen wurden eine Zuzahlung von je 3,50 € nebst Zinsen pro Aktie auf die Abfindungen nach dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag und aufgrund des Squeeze-out sowie – nur deklaratorisch – eine erhöhte Ausgleichszahlung nach dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag vereinbart. Das Landgericht Hannover hatte im Oktober 2012 in diesen Verfahren Zuzahlungen in gleicher Höhe durch Beschluss zugesprochen. Auf die Beschwerde einzelner Antragsteller hat das Oberlandesgericht Celle die Beschlüsse am 17. Juli 2013 aufgehoben und zur Neuverhandlung und Entscheidung an das Landgericht zurückverwiesen.

Behördliche Verfahren

Im Mai 2005 leiteten die brasilianischen Kartellbehörden nach einer Anzeige eines Dritten wegen angeblich kartellrechtswidrigen Verhaltens im Bereich der Kommerzialisierung von Tachografen Ermittlungen gegen eine brasilianische Tochtergesellschaft von Continental, Continental Brasil Indústria Automotiva Ltda., Guarulhos, Brasilien (CBIA), ein. Am 18. August 2010 hat die brasilianische Kartellbehörde eine „Einladung zum Kartell“ festgestellt und der CBIA eine Geldbuße in Höhe von 12 Mio BRL (rund 2,8 Mio €) auferlegt, die dann auf 10,8 Mio BRL (rund 2,5 Mio €) reduziert wurde. CBIA weist den Vorwurf zurück. Das von der CBIA angerufene Gericht erster Instanz hatte die Entscheidung der Behörde zunächst bestätigt. Auf das dagegen eingelegte Rechtsmittel der CBIA hin hat das zuständige Gericht zweiter Instanz die Entscheidung jedoch aufgehoben und zurückverwiesen. Im Übrigen drohen CBIA im Falle der Verletzung brasilianischen Kartellrechts u. U. Schadenersatzforderungen Dritter.

Im Oktober 2006 ging bei der südafrikanischen Kartellbehörde die Anzeige eines Dritten gegen mehrere südafrikanische Reifenhersteller ein, darunter die Continental Tyre South Africa (Pty.) Ltd., Port Elizabeth, Südafrika (CTSA), ein Unternehmen, an dem Conti-

mental inzwischen mit 100 % beteiligt ist, wegen angeblich kartellrechtswidrigen Verhaltens. Am 31. August 2010 ist die südafrikanische Kartellbehörde zu dem Ergebnis gekommen, CTSA und andere Unternehmen hätten gegen südafrikanisches Kartellrecht verstoßen, und hat die Sache dem zuständigen Kartellgericht zur Entscheidung vorgelegt. CTSA weist jeden 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. Schadenersatzforderungen Dritter.

In einem Verfahren, das Anfang 2010 aufgrund von Durchsuchungen bei mehreren Unternehmen bekannt geworden war, hat die Europäische Kommission am 10. Juli 2013 entschieden, mehrere Kfz-Zulieferer mit Geldbußen wegen kartellrechtswidrigen Verhaltens auf dem Gebiet der Lieferung von Kabelbäumen für automobiler Anwendungen zu belegen. Darunter sind die S-Y Systems Technologies Europe GmbH, Regensburg, Deutschland (S-Y), und ihre französische Tochtergesellschaft, die wegen Kartellabsprachen gegenüber einem Automobilhersteller eine Geldbuße in Höhe von 11,1 Mio € zahlen mussten. Continental war bis zum 29. Januar 2013 mit 50 % an S-Y beteiligt. Gegen S-Y und andere Unternehmen sind Sammelklagen angeblich Geschädigter in Kanada anhängig. Ein gegen S-Y außergerichtlich geltend gemachter Schadenersatzanspruch wurde durch eine vergleichsweise Zahlung erledigt. Die Geltendmachung weiterer Ansprüche ist nicht auszuschließen.

Im Oktober 2012 erhielten die Continental Automotive Systems US, Inc., Auburn Hills, USA, und zwei südkoreanische Tochtergesellschaften der Continental Kenntnis von Untersuchungen des amerikanischen Department of Justice (DOJ) und der südkoreanischen Kartellbehörde (Korean Fair Trade Commission, KFTC) im Zusammenhang mit dem Verdacht der Beteiligung an Verstößen gegen US-Kartellrecht bzw. südkoreanisches Kartellrecht im Geschäft mit Kombi-Instrumenten. Am 23. Dezember 2013 hat die KFTC bekannt gegeben, dass sie gegen die Continental Automotive Electronics LLC, Buan-myeon, Südkorea (CAE), und einen anderen Kfz-Zulieferer Bußgelder wegen kartellrechtlichen Verstößen im Geschäft mit Kombi-Instrumenten verhängt hat. Das der CAE auferlegte Bußgeld beläuft sich auf 45.992 Mio KRW (rund 36 Mio €). Am 13. November 2014 hat außerdem das zuständige Strafgericht ein Bußgeld in Höhe von 200 Mio KRW (rund 156.000 €) verhängt. Am 25. Juni 2015 hat der Seoul High Court, Seoul, Südkorea, die von der KFTC verhängte Bußgeldentscheidung auf das gegen die Höhe des Bußgelds gerichtete Rechtsmittel der CAE aufgehoben. Die KFTC hat Berufung eingelegt. CAE hat gegen beide Entscheidungen Rechtsmittel eingelegt. Am 24. November 2014 sind die CAE und die Continental Automotive Korea Ltd., Seongnam-si,

Südkorea, eine Vereinbarung eingegangen, in der sich die beiden Gesellschaften des Verstoßes gegen US-Kartellrecht schuldig bekennen und zur Zahlung eines Bußgeldes in Höhe von 4,0 Mio US-Dollar (rund 3,7 Mio €) verpflichten. Das zuständige US-Gericht hat die Vereinbarung am 1. April 2015 bestätigt. Die Geltendmachung von Schadenersatz durch angeblich Geschädigte bleibt durch die Festsetzung der Bußgelder unberührt.

Im September 2014 führte die Europäische Kommission eine Durchsuchung bei einer Tochtergesellschaft von Continental durch. Die Kommission hat hier mitgeteilt, dass sie Anhaltspunkte für Verstöße gegen EU-Kartellrecht hat. In einem anderen Fall hat eine andere Tochtergesellschaft von Continental ein Auskunftersuchen der Europäischen Kommission erhalten. Es ist jedoch nicht klar, ob bzw. in welcher Höhe die Kommission Bußgelder gegen Continental und/oder ihre Tochterunternehmen verhängen wird. Auskunftersuchen und Durchsuchungen sind vorläufige Schritte im Rahmen von Ermittlungen wegen mutmaßlich kartellrechtswidrigen Verhaltens und geben keinen Aufschluss über deren Ergebnis. Sollte die Europäische Kommission feststellen, dass Continental und/oder ihren Tochterunternehmen kartellrechtswidriges Verhalten vorzuwerfen ist, könnte sie ein Bußgeld verhängen, das den Umsatz von Continental bzw. der betroffenen Tochtergesellschaft sowie die Schwere und die Dauer der Verstöße berücksichtigt, 10 % des Konzernumsatzes des beteiligten Unternehmens im Vorjahr aber nicht überschreiten darf. Auch wenn die Europäische Kommission nur ein kartellrechtswidriges Verhalten einer Tochtergesellschaft feststellen sollte, ist nicht auszuschließen, dass sie trotzdem die Muttergesellschaft in gesamtschuldnerische Haftung für ein Bußgeld nimmt. Neben dem Risiko der Verhängung von Bußgeldern drohen im Falle des Verstoßes gegen EU-Kartellrecht auch Schadenersatzansprüche Dritter.

Verfahren vor Arbeitsgerichten

Im Zusammenhang mit der Einstellung der Pkw-Reifenproduktion im Werk Clairoux, Frankreich, hatte eine größere Anzahl von Mitarbeitern der Continental France SNC, Sarreguemines, Frankreich, bei den Arbeitsgerichten in Compiègne und Soissons, Frankreich, Klagen gegen diese Konzerngesellschaft und teilweise auch gegen die Continental AG eingereicht. Am 30. August 2013 hatte das Arbeitsgericht in Compiègne die Continental France SNC, Sarreguemines, Frankreich, und die Continental AG zu Schadenersatz wegen angeblich rechtswidriger Entlassung der Mitarbeiter verurteilt. Die Berufung der Continental gegen diese Entscheidung wurde am 30. September 2014 vom Berufungsgericht Amiens, Frankreich, abgewiesen. Continental hat erneut Rechtsmittel (Kassation) eingelegt. Gleichwohl ist nicht auszuschließen, dass die Verpflichtung zum Schadenersatz auch nach rechtskräftigem Abschluss des Verfahrens ganz oder teilweise aufrechterhalten wird.

34. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Mio €	31.12.2015	31.12.2014
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften und Garantien	23,4	69,9
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	1,9	3,0
Sonstige finanzielle Verpflichtungen	32,0	55,6
Sonstige Haftungsverhältnisse	12,6	10,0
Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen	69,9	138,5

Die Haftungsverhältnisse resultierten vor allem aus Bürgschaften und Garantien für die Verbindlichkeiten nicht konsolidierter verbundener Unternehmen und Dritter sowie aus vertraglich vereinbarten Gewährleistungen. Enthalten ist insbesondere eine Bürgschaft für ein größeres Projektgeschäft eines in den Vorjahren veräußerten Geschäftssegments in Höhe von 21,0 Mio € (Vj. 26,4 Mio €). Nach unseren Erkenntnissen können die zugrunde liegenden Verpflichtungen in allen Fällen erfüllt werden. Mit einer Inanspruchnahme ist nicht zu rechnen.

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen beziehen sich u. a. auf den Erwerb von heute zum Konzern gehörenden Gesellschaften sowie auf das Sponsoring der UEFA.

In Umweltfragen unterliegt der Continental-Konzern möglichen Verpflichtungen aus staatlichen Auflagen und Gesetzen und ver-

schiedenen Ansprüchen und Verfahren, die gegen den Continental-Konzern anhängig sind oder geltend gemacht bzw. eingeleitet werden könnten. Schätzungen bezüglich zukünftiger Aufwendungen in diesem Bereich sind zwangsläufig zahlreichen Unsicherheiten unterworfen, so z. B. durch das Inkrafttreten neuer Gesetze und Auflagen, die Entwicklung und Anwendung neuer Technologien, die Erkennung von Sanierungsfällen für Grundstücke oder Gebäude, für die der Continental-Konzern rechtlich verantwortlich ist.

Das Bestellobligo für Sachanlageinvestitionen beträgt 473,8 Mio € (Vj. 407,9 Mio €).

Die Aufwendungen für Miet-, Pacht- und Leasingverträge beliefen sich im Jahr 2015 auf 248,5 Mio € (Vj. 196,0 Mio €).

Die zukünftigen Verpflichtungen aus Aufwendungen für Miet-, Pacht- und Leasingverträge, die zum 31. Dezember 2015 eine anfängliche oder verbleibende Laufzeit von mehr als einem Jahr haben und die nicht dem wirtschaftlichen Eigentum des Konzerns zuzurechnen und somit nicht im Sachanlagevermögen ausgewiesen sind, betragen für 2016 sowie kumulativ für die Jahre 2017 bis 2020 und ebenfalls kumulativ ab 2021:

31.12.2015/Mio €	2016	2017-2020	ab 2021
Miet-, Pacht- und Leasingverträge	291,0	510,1	361,7

31.12.2014/Mio €	2015	2016-2019	ab 2020
Miet-, Pacht- und Leasingverträge	248,5	425,3	216,5

35. Ergebnis pro Aktie

Das unverwässerte Ergebnis pro Aktie erhöhte sich im Jahr 2015 auf 13,64 € (Vj. 11,88 €) und entspricht dem verwässerten Ergebnis pro Aktie. Verwässerungseffekte wie Zinersparnis aus konvertierbaren Wandel- und Optionsschuldverschreibungen (nach Steu-

ern) existieren sowohl für das Berichtsjahr als auch für das Vorjahr nicht. Verwässerungseffekte aus Aktienoptionsplänen oder der unterstellten Ausübung von Wandelanleihen liegen ebenfalls nicht vor.

Mio €/Mio Aktien	2015	2014
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	2.727,4	2.375,3
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien	200,0	200,0
Ergebnis pro Aktie in €	13,64	11,88

36. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Es liegen keine wesentlichen Ereignisse nach dem 31. Dezember 2015 vor.

37. Honorare des Abschlussprüfers

Für das Geschäftsjahr 2015 wurde ein weltweites Honorar für die Konzernabschlussprüfung sowie für die Einzelabschlüsse der Konzerngesellschaften in Höhe von 10,4 Mio € (Vj. 9,3 Mio €) vereinbart.

Für den von der Hauptversammlung gewählten Abschlussprüfer der Continental AG wurden die folgenden Honorare im Konzernaufwand erfasst.

Nachfolgende Honorare betreffen nur Leistungen im direkten Zusammenhang mit der Continental AG und ihren deutschen Tochtergesellschaften:

Mio €	2015	2014
Abschlussprüfung	3,3	3,2
Andere Bestätigungsleistungen	1,1	0,9
Steuerberatungsleistungen	0,2	0,1
Sonstige Leistungen, die für das Mutterunternehmen oder für Tochterunternehmen erbracht wurden	0,1	0,1
Summe	4,7	4,3

Als Abschlussprüfer gelten die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft und ihre eingetragenen Niederlassungen.

38. Angaben über die Transaktionen mit nahestehenden Personen

Vergütung des Vorstands und Aufsichtsrats

Die gemäß IAS 24 angabepflichtige Vergütung des Managements in den Schlüsselpositionen des Konzerns umfasst die Vergütung des aktiven Vorstands und Aufsichtsrats.

Die in den jeweiligen Berichtsjahren aktiven Mitglieder des Vorstands wurden wie folgt vergütet:

Tsd €	2015	2014
Kurzfristig fällige Leistungen	17.688	15.229
Dienstzeitaufwand aus Altersvorsorge	4.890	2.415 ¹
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	1.335	1.619
Aktienbasierte Vergütung	20.356	14.712
Summe	44.269	33.975

¹ Inklusiv der aus der Planänderung resultierenden nachträglich zu verrechnenden Dienstzeitaufwendungen.

Die Grundzüge des Vergütungssystems für den Vorstand sowie die im Geschäftsjahr gewährten Vergütungen des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Vergütungsbericht erläutert, der den Corporate Governance-Bericht ergänzt und Teil des mit dem Continental-Konzern zusammengefassten Lageberichts ist.

Die im Jahr 2015 gewährten Gesamtbezüge betragen für den Vorstand der Continental AG 29,3 Mio € (Vj. 25,0 Mio €). Die genannten Gesamtbezüge enthalten auch einen neu gewährten Long Term Incentive-Plan in Höhe von insgesamt 5,7 Mio € (Vj. 5,2 Mio €) sowie die Langfristkomponente der variablen Vergütung in Höhe von insgesamt 5,8 Mio € (Vj. 4,7 Mio €), die in virtuelle Aktien der Gesellschaft umgerechnet wird. Im Jahr 2015 wurde hieraus resultierend die Langfristkomponente 2014 in 21.523 Stück virtuelle Aktien umgewandelt.

Darüber hinaus wurden früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen Bezüge in Höhe von 7,3 Mio € (Vj. 7,2 Mio €) gewährt. Für die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen sind 111,6 Mio € (Vj. 109,8 Mio €) zurückgestellt.

Die Vergütungen für die Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats der Continental AG einschließlich Sitzungsgeldern belaufen sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 4,5 Mio € (Vj. 4,2 Mio €).

2015 wie 2014 bestanden keine Vorschüsse und Kredite an Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglieder der Continental AG.

Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen, die nicht Konzerngesellschaften sind:

Mio €	Erbrachte Leistungen		Bezogene Leistungen		Forderungen		Verbindlichkeiten	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Nicht konsolidierte Unternehmen	18,3	10,7	7,2	3,6	14,2	11,3	12,3	5,4
At-equity bilanzierte Unternehmen	196,2	112,3	19,1	11,1	33,8	21,7	177,8	162,7
Assoziierte Unternehmen	3,3	2,4	0,1	0,1	1,2	1,2	0,0	0,0
Schaeffler Gruppe	66,3	62,8	98,6	95,7	11,7	13,2	7,0	7,9
Gesamt	284,1	188,2	125,0	110,5	60,9	47,4	197,1	176,0

Die Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen, die nicht Konzerngesellschaften sind, sind ausnahmslos den gewöhnlichen

Geschäftstätigkeiten der jeweils beteiligten Gesellschaft zuzurechnen und wurden zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen.

Mitteilungen nach dem Wertpapierhandelsgesetz

Von Beginn des Geschäftsjahres bis zum Zeitpunkt der Abschlussaufstellung haben wir die nachstehenden Mitteilungen nach § 21 Abs. 1 WpHG über Beteiligungen an der Continental AG erhalten. Im Falle eines mehrfachen Erreichens, Über- oder Unterschreitens der in dieser Vorschrift genannten Schwellenwerte durch einen Meldepflichtigen ist jeweils nur die zeitlich letzte Mitteilung aufgeführt. Mitteilungen aus früheren Geschäftsjahren über das Bestehen eines mindestens 3-prozentigen Stimmrechtsanteils zum Bilanzstichtag werden weiterhin angegeben.

Mit Schreiben vom 8. Mai 2015 wurde uns mitgeteilt, dass

- › der Stimmrechtsanteil der BlackRock, Inc., Wilmington, DE, United States, am 6. Mai 2015 die Schwelle von 3 % an den Stimmrechten der Continental AG überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 3,02 % (entsprechend 6.039.259 Stimmrechten) beträgt.

1,17 % dieser Stimmrechte (entsprechend 2.332.717 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

1,96 % dieser Stimmrechte (entsprechend 3.914.375 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i. V. m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Mit Schreiben vom 11. Mai 2015 wurde uns mitgeteilt, dass

- › der Stimmrechtsanteil der BlackRock Holdco 2, Inc., Wilmington, DE, United States, am 7. Mai 2015 die Schwelle von 3 % an den Stimmrechten der Continental AG überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 3,15 % (entsprechend 6.300.668 Stimmrechten) beträgt.

1,23 % dieser Stimmrechte (entsprechend 2.454.072 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

0,0001 % dieser Stimmrechte (entsprechend 119 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 i. V. m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

2,08 % dieser Stimmrechte (entsprechend 4.154.353 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i. V. m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

- › der Stimmrechtsanteil der BlackRock Financial Management, Inc., Wilmington, DE, United States, am 7. Mai 2015 die Schwelle von 3 % an den Stimmrechten der Continental AG überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 3,15 % (entsprechend 6.300.668 Stimmrechten) beträgt.

1,23 % dieser Stimmrechte (entsprechend 2.454.072 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

0,0001 % dieser Stimmrechte (entsprechend 119 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 i. V. m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

0,03 % dieser Stimmrechte (entsprechend 67.389 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG zuzurechnen.

2,05 % dieser Stimmrechte (entsprechend 4.092.573 Stimmrechten) sind der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 i. V. m. Satz 2 WpHG zuzurechnen.

Mit Schreiben vom 4. Januar 2016 wurde uns mitgeteilt, dass

- › der Stimmrechtsanteil der Schaeffler Familienholding Eins GmbH, Herzogenaurach, Deutschland, durch konzerninterne Umstrukturierungen am 31. Dezember 2015 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte an der Continental AG unterschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 0,00 % beträgt.

- › der Stimmrechtsanteil der Schaeffler Familienholding Zwei GmbH, Herzogenaurach, Deutschland, durch konzerninterne Umstrukturierungen am 31. Dezember 2015 die Schwelle von 3 % der Stimmrechte an der Continental AG unterschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 0,00 % beträgt.

- › der Stimmrechtsanteil der Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH, Herzogenaurach, Deutschland, am 31. Dezember 2015 an den Stimmrechten der Continental AG 35,99 % beträgt.

- › der Stimmrechtsanteil der Schaeffler Verwaltungs GmbH, Herzogenaurach, Deutschland, am 31. Dezember 2015 an den Stimmrechten der Continental AG 10,01 % beträgt. Weitere 35,99 % der Stimmrechte an der Continental AG werden der Gesellschaft gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechnet.

- › der Schaeffler Holding GmbH & Co. KG, Herzogenaurach, Deutschland, am 31. Dezember 2015 an den Stimmrechten der Continental AG 46,00 % gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechnet werden.

- › der Schaeffler Management GmbH, Herzogenaurach, Deutschland, am 31. Dezember 2015 an den Stimmrechten der Continental AG 46,00 % gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechnet werden.

- › der INA-Holding Schaeffler GmbH & Co. KG, Herzogenaurach, Deutschland, am 31. Dezember 2015 an den Stimmrechten der Continental AG 46,00 % gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechnet werden.

- › der Schaeffler Holding LP, Dallas, Texas, USA, am 31. Dezember 2015 an den Stimmrechten der Continental AG 46,00 % gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechnet werden.

- › Frau Maria-Elisabeth Schaeffler-Thumann, am 31. Dezember 2015 an den Stimmrechten der Continental AG 46,00 % gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechnet werden.

- › Herrn Georg F. W. Schaeffler, am 31. Dezember 2015 an den Stimmrechten der Continental AG 46,00 % gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zugerechnet werden.

Infolge des Austritts der Schaeffler Familienholding Drei GmbH & Co. KG, Herzogenaurach, Deutschland, aus der Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG, Herzogenaurach, Deutschland, am 31. Dezember 2015 ist die Beteiligung der Schaeffler Beteiligungsholding GmbH & Co. KG, Herzogenaurach, Deutschland, an der Continental AG auf die Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH, Herzogenaurach, Deutschland, angewachsen. Dementsprechend ist die Beteiligung der Schaeffler Familienholding Drei GmbH & Co. KG, Herzogenaurach, Deutschland, der Schaeffler Familienholding Eins GmbH, Herzogenaurach, Deutschland, und der Schaeffler Familienholding Zwei GmbH, Herzogenaurach, Deutschland, an der Continental AG entfallen. Aufgrund einer nachfolgenden weiteren Anwachsung bzw. liquidationslosen Beendigung der Schaeffler Fami-

lienholding Drei GmbH & Co. KG, Herzogenaurach, Deutschland, ist am 1. Januar 2016 deren Mitteilungspflicht nach WpHG entfallen.

Die Mitglieder des Vorstands besaßen im Jahr 2015 und bis einschließlich 8. Februar 2016 Aktien mit einem Anteil von insgesamt weniger als 1 % am Grundkapital der Gesellschaft. Den Mitgliedern des Aufsichtsrats Frau Maria-Elisabeth Schaeffler-Thumann und Herrn Georg F. W. Schaeffler waren Aktien mit einem Anteil von 46,0 % am stimmberechtigten Grundkapital der Gesellschaft zuzurechnen. Die übrigen Mitglieder des Aufsichtsrats besaßen im Jahr 2015 und bis einschließlich 8. Februar 2016 Aktien mit einem Anteil von insgesamt weniger als 1 % am Grundkapital der Gesellschaft.

39. Aufstellung über den Anteilsbesitz des Konzerns

Weitere Informationen über die Beteiligungen sind in der Aufstellung über den Anteilsbesitz des Konzerns gemäß § 313 HGB enthalten, die als Teil des Konzernabschlusses im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht wird. Gleichfalls wird der Konzernabschluss mit der Aufstellung über den Anteilsbesitz des Konzerns von der Einberufung der Hauptversammlung an in den Geschäftsräumen der Hauptverwaltung der Gesellschaft zur Einsicht der Aktionäre ausliegen und ab diesem Zeitpunkt gemeinsam mit den

sonstigen Unterlagen und Informationen nach § 124a AktG im Internet unter www.continental-ir.com zugänglich sein.

Befreiungsvorschriften für inländische Gesellschaften

Bei folgenden inländischen Kapital- bzw. Personenhandelsgesellschaften wurden Befreiungsvorschriften nach § 264 Abs. 3 HGB bzw. § 264b HGB in Anspruch genommen:

Gesellschaft	Sitz der Gesellschaft
ADC Automotive Distance Control Systems GmbH	Lindau
Alfred Teves Beteiligungsgesellschaft mbH	Frankfurt a. M.
Babel Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH	Schwalbach am Taunus
balance GmbH, Handel und Beratungsservice im Gesundheitswesen	Hannover
Benecke-Kaliko AG	Hannover
Beneform GmbH	Hannover
CAS München GmbH	Hannover
CAS-One Holdinggesellschaft mbH	Hannover
Conseo GmbH	Hamburg
Conti Temic microelectronic GmbH	Nürnberg
Conti Versicherungsdienst Versicherungsvermittlungsges. mbH	Hannover
Continental Aftermarket GmbH	Eschborn
Continental Automotive GmbH	Hannover
Continental Automotive Grundstücksges. mbH	Frankfurt a. M.
Continental Automotive Grundstücksvermietungsges. mbH & Co. KG	Frankfurt a. M.
Continental Caoutchouc-Export-GmbH	Hannover
Continental Emitec GmbH	Lohmar
Continental Engineering Services & Products GmbH	Ingolstadt
Continental Engineering Services GmbH	Frankfurt a. M.
Continental Finance GmbH	Hannover
Continental Mechanical Components Germany GmbH	Roding
Continental Reifen Deutschland GmbH	Hannover
Continental Safety Engineering International GmbH	Alzenau
Continental Teves AG & Co. oHG	Frankfurt a. M.
Continental Trading GmbH	Schwalbach am Taunus
ContiTech AG	Hannover
ContiTech Antriebssysteme GmbH	Hannover
ContiTech Elastomer-Beschichtungen GmbH	Hannover
ContiTech Kühner Beteiligungsgesellschaft mbH	Hannover
ContiTech Kühner GmbH & Cie. KG	Oppenweiler
ContiTech Luftfedersysteme GmbH	Hannover
ContiTech MGW GmbH	Hannoversch Münden
ContiTech Schlauch GmbH	Hannover
ContiTech Techno-Chemie GmbH	Karben
ContiTech Transportbandsysteme GmbH	Hannover
ContiTech Verwaltungs-GmbH	Hannover
ContiTech Vibration Control GmbH	Hannover
ContiTech-Universe Verwaltungs-GmbH	Hannover

Gesellschaft	Sitz der Gesellschaft
Eddelbüttel + Schneider GmbH	Hamburg
eStop GmbH	Schwalbach am Taunus
Formpolster GmbH	Hannover
Gerap Grundbesitz- und Verwaltungsgesellschaft mit beschränkter Haftung	Frankfurt a. M.
Göppinger Kaliko GmbH	Eislingen
inotec Innovative Technologie GmbH	Kohren-Sahlis
Max Kammerer GmbH	Frankfurt a. M.
OTA Grundstücks- und Beteiligungsverwaltung GmbH	Frankfurt a. M.
Phoenix Beteiligungsgesellschaft mbH	Hamburg
Phoenix Compounding Technology GmbH	Hamburg
Phoenix Conveyor Belt Systems GmbH	Hamburg
Phoenix Fluid Handling Industry GmbH	Hamburg
Phoenix Sechste Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg
Phoenix Service GmbH & Co. KG	Hamburg
Phoenix Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg
Präzisionstechnik Geithain GmbH	Geithain
REG Reifen-Entsorgungsgesellschaft mbH	Hannover
STEINEBRONN BETEILIGUNGS-GMBH	Oppenweiler
TEMIC Automotive Electric Motors GmbH	Berlin
TON Tyres Over Night Trading GmbH	Schondra-Schildeck
UMG Beteiligungsgesellschaft mbH	Hannover
Union-Mittelland-Gummi-GmbH & Co. Grundbesitz KG	Hannover
Vergölst GmbH	Bad Nauheim

40. Deutscher Corporate Governance Kodex/Erklärung nach § 161 AktG

Die nach § 161 AktG vorgeschriebene Erklärung wurde von Vorstand und Aufsichtsrat im Dezember 2015 abgegeben und ist den Aktionären auf unserer Internetseite www.continental-corporation.com in der Rubrik Investor Relations unter Corporate Governance zugänglich.

Weitere Informationen

213	Versicherung der gesetzlichen Vertreter
214	Mandate des Vorstands
215	Mandate des Aufsichtsrats
217	Zehnjahresübersicht - Konzern
218	Ausgewählte finanzwirtschaftliche Begriffe
220	Termine
U5	Impressum



Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Nach bestem Wissen versichern wir, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild

vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Hannover, 8. Februar 2016

Continental AG
Der Vorstand

Mandate des Vorstands

Aufstellung der Mandate der aktiven Vorstandsmitglieder in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien gemäß § 285 Nr. 10 HGB:

Dr. Elmar Degenhart

Vorsitzender

Unternehmenskommunikation

Qualität und Umwelt Konzern

Continental Business System

Zentralfunktionen Automotive

- › ContiTech AG, Hannover* (Vorsitzender)

José A. Avila

Division Powertrain

- › Continental Emitec GmbH (vormals firmierend unter Emitec Gesellschaft für Emissionstechnologie mbH), Lohmar*

Dr. Ralf Cramer

Continental China

- › Continental Automotive Changchun Co., Ltd., Changchun, China* (Vorsitzender)
- › Continental Automotive Holding Co., Ltd., Shanghai, China* (Vorsitzender)
- › Continental Automotive Interior Wuhu Co., Ltd., Wuhu, China* (Vorsitzender)
- › Continental Automotive Jinan Co., Ltd., Jinan, China* (Vorsitzender)
- › Continental Automotive Systems Changshu Co., Ltd., Changshu, China* (Vorsitzender)
- › Continental Automotive Systems (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai, China* (Vorsitzender)
- › Continental Automotive Systems (Tianjin) Co., Ltd., Tianjin, China* (Vorsitzender)
- › Continental Brake Systems (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai, China* (Vorsitzender)
- › Continental Tires (China) Co., Ltd., Hefei, China* (Vorsitzender)
- › Elektrobot Automotive Software (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai, China* (Vorsitzender)

Hans-Jürgen Duensing

Division ContiTech

(Mitglied des Vorstands seit 1. Mai 2015)

- › Benecke-Kaliko AG, Hannover* (Vorsitzender)
- › ContiTech Antriebssysteme GmbH, Hannover* (Vorsitzender)
- › ContiTech Elastomer Beschichtungen GmbH, Hannover* (stellv. Vorsitzender)
- › ContiTech Luftfedersysteme GmbH, Hannover* (stellv. Vorsitzender)
- › ContiTech MGW GmbH, Hann. Münden* (stellv. Vorsitzender)
- › ContiTech Schlauch GmbH, Hannover* (Vorsitzender)
- › ContiTech Techno-Chemie GmbH, Karben* (stellv. Vorsitzender)
- › ContiTech Transportbandsysteme GmbH, Hannover* (stellv. Vorsitzender)
- › ContiTech Vibration Control GmbH, Hannover* (Vorsitzender)
- › Phoenix Compounding Technology GmbH, Hamburg* (stellv. Vorsitzender)
- › ContiTech North America, Inc., Wilmington, USA*
- › EPD Holdings, Inc., Wilmington, USA* (Director)
- › Veyance Technologies, Inc., Fairlawn, USA* (Director)

Frank Jourdan

Division Chassis & Safety

- › Continental Automotive Corporation, Yokohama, Japan*
- › Continental Automotive Mexicana S.A. de C.V., Morelos, Mexiko*

Helmut Matschi

Division Interior

- › Continental Automotive GmbH, Hannover* (Vorsitzender)

Dr. Ariane Reinhart

Personal, Arbeitsdirektorin

Nachhaltigkeit

Wolfgang Schäfer

Finanzen, Controlling, Compliance, Recht und IT

- › Continental Reifen Deutschland GmbH, Hannover*
- › Continental Automotive, Inc., Wilmington, USA*
- › Continental Automotive Systems, Inc., Wilmington, USA*
- › Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA*

Nikolai Setzer

Division Reifen

Einkauf Konzern

- › Continental Reifen Deutschland GmbH, Hannover* (Vorsitzender)
- › Continental Tire Holding US, LLC, Wilmington, USA*
- › Continental Tire the Americas, LLC, Fort Mill, USA*

* Konzerngesellschaften im Sinne von § 100 Abs. 2 AktG.

Mandate des Aufsichtsrats

Sonstige Mitgliedschaften in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen gemäß § 285 Nr. 10 HGB:

Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Reitzle, Vorsitzender
Verwaltungsratspräsident der Lafarge Holcim Ltd.,
Zürich, Schweiz

- > Ivoclar Vivadent AG, Schaan, Liechtenstein
- > Axel Springer SE, Berlin
- > Hawesko Holding AG, Hamburg
- > Medical Park AG, Amerang

Hartmut Meine*, stellv. Vorsitzender
Bezirksleiter des IG Metall-Bezirks Niedersachsen und
Sachsen-Anhalt

- > KME Germany GmbH, Osnabrück
- > Volkswagen AG, Wolfsburg (bis November 2015)

Dr. Gunter Dunkel
Vorstandsvorsitzender der Norddeutsche Landesbank
Girozentrale

- > Bremer Landesbank Kreditanstalt Oldenburg Girozentrale, Bremen**
- > Deutsche Hypothekenbank AG, Hannover** (Vorsitzender)
- > Norddeutsche Landesbank Luxembourg S.A. Covered Bond Bank, Luxembourg, Luxembourg** (Vorsitzender)
- > NORD/LB Vermögensmanagement Luxembourg S.A., Luxembourg, Luxembourg** (Vorsitzender)

Hans Fischl*
Betriebsrat Standort Regensburg
Stellv. Konzernbetriebsratsvorsitzender der Continental AG
und Mitglied des Gesamtbetriebsrats der Continental
Automotive GmbH

Prof. Dr.-Ing. Peter Gutzmer
Stellv. Vorstandsvorsitzender und Vorstand Technologie
der Schaeffler AG, Herzogenaurach

Peter Hausmann*
Mitglied des geschäftsführenden Hauptvorstands
der IG Bergbau, Chemie, Energie

- > Bayer AG, Leverkusen
- > Henkel AG & Co. KGaA, Düsseldorf
- > 50Hertz Transmission GmbH, Berlin (stellv. Vorsitzender)
- > Vivawest GmbH, Gelsenkirchen
- > Covestro AG, Leverkusen
- > Covestro Deutschland AG, Leverkusen

Michael Iglhaut*
Betriebsrat am Standort Frankfurt

Prof. Dr. Klaus Mangold
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Rothschild GmbH

- > Alstom Deutschland AG, Mannheim (Vorsitzender)
- > TUI AG, Hannover (Vorsitzender)
- > Alstom S.A., Paris, Frankreich
- > Baiterek JSC, Astana, Kasachstan
- > Swarco AG, Wattens, Österreich

Sabine Neuß
Mitglied der Geschäftsführung der Linde Material Handling
GmbH, Aschaffenburg

- > Juli Motorenwerk, s.r.o., Moravany, Tschechien
- > Linde Xiamen Forklift Truck Corp., Xiamen, China**

Prof. Dr. Rolf Nonnenmacher
Wirtschaftsprüfer in eigener Praxis, Berg

- > ProSiebenSat.1 Media SE, Unterföhring
- > Covestro AG, Leverkusen
- > Covestro Deutschland AG, Leverkusen

Dirk Nordmann*
Betriebsratsvorsitzender Werk Vahrenwald,
ContiTech Antriebssysteme GmbH, Hannover
 > ContiTech Luftfedersysteme GmbH, Hannover

Artur Otto*
Leiter Marketing & Business Development Automotive
Systems & Technology
 (bis 30. April 2015)

Klaus Rosenfeld
Vorstandsvorsitzender der Schaeffler AG, Herzogenaurach

Georg F. W. Schaeffler
Gesellschafter der INA-Holding Schaeffler GmbH & Co. KG,
Herzogenaurach

- > Schaeffler AG, Herzogenaurach** (Vorsitzender)

Maria-Elisabeth Schaeffler-Thumann
Gesellschafterin der INA-Holding Schaeffler GmbH & Co. KG,
Herzogenaurach

- > Schaeffler AG, Herzogenaurach** (stellv. Vorsitzende)

Jörg Schönfelder*

Betriebsratsvorsitzender Werk Korbach und Vorsitzender des Euro-Betriebsrats

- › Continental Reifen Deutschland GmbH, Hannover

Stefan Scholz*

Leiter Finanzen & Treasury

(Mitglied des Aufsichtsrats seit 30. April 2015)

- › Aufsichtsrat der Phoenix Pensionskasse von 1925, Hamburg

Kirsten Vörkel*

Betriebsratsvorsitzende der Continental Automotive GmbH, Standort Dortmund

Stellv. Gesamtbetriebsratsvorsitzende der Continental Automotive GmbH, Hannover

Mitglied des Konzernbetriebsrats der Continental AG, Hannover

Elke Volkmann*

2. Bevollmächtigte der IG Metall Nordhessen, Verwaltungsstelle Nordhessen, Kassel

- › Krauss-Maffei Wegmann Verwaltungs GmbH, München

Erwin Wörle*

Mitglied des Betriebsrats der Conti Temic microelectronic GmbH, Ingolstadt

- › Conti Temic microelectronic GmbH, Nürnberg (stellv. Vorsitzender)

Prof. KR Ing. Siegfried Wolf

Vorsitzender des Verwaltungsrats der Russian Machines LLC, Moskau, Russland

- › Banque Baring Brothers Sturdza SA, Genf, Schweiz
- › GAZ Group, Nizhny Novgorod, Russland (Vorsitzender)
- › SBERBANK Europe AG, Wien, Österreich (Vorsitzender)
- › Glavstroy OJSC, Moskau, Russland (Vorsitzender bis 15. September 2015)
- › Österreichische Industrieholding AG, Wien, Österreich (Vorsitzender bis 20. März 2015)
- › Schaeffler AG, Herzogenaurach
- › MIBA AG Mitterbauer Beteiligungs AG, Laakirchen, Österreich (seit 25. Juni 2015)
- › STRABAG SE, Wien, Österreich (bis 12. Juni 2015)
- › Transstroy Corporation, Moskau, Russland (bis 15. September 2015)

Mitglieder der Ausschüsse des Aufsichtsrats:

1. Präsidialausschuss und Ausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG (Vermittlungsausschuss)

- › Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Reitzle
- › Hartmut Meine
- › Georg F. W. Schaeffler
- › Jörg Schönfelder

2. Prüfungsausschuss

- › Prof. Dr. Rolf Nonnenmacher
- › Peter Hausmann
- › Dirk Nordmann
- › Klaus Rosenfeld
- › Georg F. W. Schaeffler
- › Erwin Wörle

3. Nominierungsausschuss

- › Prof. Dr. Rolf Nonnenmacher
- › Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Reitzle
- › Georg F. W. Schaeffler
- › Maria-Elisabeth Schaeffler-Thumann

* Vertreter der Arbeitnehmer.

**Konzerngesellschaften im Sinne von § 100 Abs. 2 AktG.

Zehnjahresübersicht - Konzern

		2015	2014	2013	2012 ⁶	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Bilanz											
Langfristige Vermögenswerte	Mio €	19.666,6	16.923,3	15.569,5	15.685,7	15.075,5	14.887,9	14.724,6	16.348,4	17.383,9	5.877,9
Kurzfristige Vermögenswerte	Mio €	13.169,1	13.317,8	11.251,3	11.764,4	10.962,9	9.502,6	8.324,6	8.339,5	10.353,7	4.975,1
Bilanzsumme	Mio €	32.835,7	30.241,1	26.820,8	27.450,1	26.038,4	24.390,5	23.049,2	24.687,9	27.737,6	10.853,0
Eigenkapital ohne Anteile in Fremdbesitz	Mio €	12.786,3	10.672,1	9.011,2	7.779,0	7.146,1	5.859,6	3.772,6	5.265,4	6.583,2	4.470,8
Anteile in Fremdbesitz	Mio €	427,6	352,5	311,0	377,4	397,2	343,3	289,1	264,5	272,9	239,1
Eigenkapital inklusive Anteile in Fremdbesitz	Mio €	13.213,9	11.024,6	9.322,2	8.156,4	7.543,3	6.202,9	4.061,7	5.529,9	6.856,1	4.709,9
Eigenkapitalquote ¹	in %	40,2	36,5	34,8	29,7	29,0	25,4	17,6	22,4	24,7	43,4
Investitionen ²	Mio €	2.178,8	2.045,4	1.981,1	2.019,4	1.711,3	1.296,4	860,1	1.595,2	896,9	805,0
Netto-Finanzschulden	Mio €	3.541,9	2.823,5	4.289,3	5.319,9	6.772,1	7.317,0	8.895,5	10.483,5	10.856,4	1.181,0
Gearing Ratio	in %	26,8	25,6	46,0	65,2	89,8	118,0	219,0	189,6	158,3	25,1
Gewinn- und Verlustrechnung											
Umsatz	Mio €	39.232,0	34.505,7	33.331,0	32.736,2	30.504,9	26.046,9	20.095,7	24.238,7	16.619,4	14.887,0
Auslandsanteil	in %	78,6	76,6	76,2	75,4	73,7	72,8	71,0	68,5	69,2	67,6
Herstellungskosten ³	in %	74,1	74,9	76,6	78,3	79,0	77,8	80,0	80,4	75,8	75,3
Forschungs- und Entwicklungskosten ³	in %	6,2	6,2	5,6	5,3	5,3	5,6	6,7	6,2	5,0	4,5
Vertriebskosten ³	in %	5,6	5,3	5,0	4,8	4,7	5,0	5,6	4,9	5,5	5,7
Verwaltungskosten ³	in %	2,4	2,2	2,1	2,0	2,1	2,5	3,0	3,2	2,7	3,0
EBITDA	Mio €	6.001,4	5.133,8	5.095,0	4.967,4	4.228,0	3.587,6	1.591,2	2.771,4	2.490,6	2.301,5
EBITDA ³	in %	15,3	14,9	15,3	15,2	13,9	13,8	7,9	11,4	15,0	15,5
Personalaufwand	Mio €	9.164,6	7.757,2	7.124,5	6.813,7	6.354,3	5.891,7	5.199,8	5.746,3	3.652,7	3.175,2
Abschreibungen ⁴	Mio €	1.885,8	1.789,0	1.831,3	1.781,2	1.631,1	1.652,4	2.631,6	3.067,6	814,8	699,6
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	Mio €	2.727,4	2.375,3	1.923,1	1.905,2	1.242,2	576,0	-1.649,2	-1.123,5	1.020,6	981,9
Dividende und Ergebnis pro Aktie											
Dividende für das Geschäftsjahr	Mio €	750,0 ⁵	650,0	500,0	450,0	300,0	–	–	–	323,4	293,1
Anzahl der Aktien am 31.12.	in Mio	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0	169,0	169,0	161,7	146,5
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen pro Aktie	in €	13,64	11,88	9,62	9,53	6,21	2,88	-9,76	-6,84	6,79	6,72
Mitarbeiter											
im Jahresdurchschnitt	in Tsd	204,7	186,0	175,4	169,0	159,7	142,7	133,4	148,4	93,9	81,6

1 Inklusive Anteilen in Fremdbesitz.

2 Investitionen in Sachanlagen und Software.

3 Vom Umsatz.

4 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

5 Vorbehaltlich der Zustimmung der Hauptversammlung am 29. April 2016.

6 Ab 2012 wird IAS 19 (überarbeitet 2011), Leistungen an Arbeitnehmer, angewendet.

Ausgewählte finanzwirtschaftliche Begriffe

American Depositary Receipts (ADR). Es handelt sich um Hinterlegungsscheine, die das Eigentum an Aktien verbriefen. Sie können sich auf eine, mehrere 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.

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 gebunden sind.

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 der Veränderung des absoluten Wertbeitrags, gemessen durch Delta CVC, verfolgen wir, inwieweit Managementeinheiten wertschaffend wachsen oder Ressourcen effizienter einsetzen.

Zur Berechnung des CVC wird der durchschnittliche gewichtete Kapitalkostensatz (WACC) von der Kapitalrendite (ROCE) subtrahiert und mit den durchschnittlichen operativen Aktiva des Geschäftsjahres multipliziert. Der für den Continental-Konzern errechnete WACC entspricht der geforderten Mindestverzinsung. Der Kapitalkostensatz wird als gewichteter Durchschnittskostensatz aus Eigen- und Fremdkapitalkosten ermittelt.

Defined Benefit Obligation (DBO). Barwert aller verfallbaren und unverfallbaren erdienten Ansprüche auf Basis des geschätzten Gehaltsniveaus zum Zeitpunkt der Pensionierung. Das einzige versicherungsmathematische Verfahren, nach dem die DBO ermittelt werden darf, ist das Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Method). Die DBO entspricht der PBO (Projected Benefit Obligation).

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

EBIT. Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern (Earnings Before Interest and Taxes). Wir verstehen EBIT als Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit.

EBITDA. Ergebnis vor Zinsen, Ertragsteuern, Abschreibungen auf Sachanlagen und Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization).

Free Cashflow. Die Summe aus Mittelzufluss bzw. Mittelabfluss aus laufender Geschäftstätigkeit und Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit stellt den Free Cashflow bzw. den Cashflow vor Finanzierungstätigkeit dar.

Finanzierungsleasing. Beim Finanzierungsleasing überträgt der Leasinggeber das Investitionsrisiko auf den Leasingnehmer. Der Leasinggeber trägt somit nur das Kreditrisiko und eventuell vereinbarte Dienstleistungen. Der Leasingnehmer ist wirtschaftlicher Eigentümer des Vermögenswerts. Kennzeichen solcher Verträge ist eine feste Grundmietzeit, innerhalb derer eine Kündigung durch den Leasingnehmer ausgeschlossen ist.

Gearing Ratio. Die Netto-Finanzschulden dividiert durch das Eigenkapital ergeben die Gearing Ratio.

Hedgegeschäft. Absicherung einer Transaktion gegen Risiken wie beispielsweise Wechselkursschwankungen durch Abschluss eines gegenläufigen Sicherungsgeschäfts, gewöhnlich in der Form eines Termingeschäfts.

IAS. International Accounting Standards. Bilanzrichtlinien des IASB.

IASB. International Accounting Standards Board. Ausschuss zur Festlegung von internationalen Bilanzrichtlinien.

IFRIC. International Financial Reporting Interpretations Committee (Vorgänger des International Financial Reporting Standards Interpretations Committee, IFRS IC).

IFRS. International Financial Reporting Standards. Bilanzrichtlinien des IASB.

Kapitalrendite (ROCE). Verzinsung des eingesetzten Kapitals (Return On Capital Employed). Wir definieren die Kapitalrendite (ROCE) als das Verhältnis von EBIT zu durchschnittlichen operativen Aktiva des Geschäftsjahres.

Netto-Finanzschulden. Die Netto-Finanzschulden ergeben sich aus dem Saldo der zinspflichtigen bilanzierten finanziellen Verbindlichkeiten, der vorhandenen liquiden Mittel, der positiven beizulegenden Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente sowie der sonstigen verzinslichen Anlagen.

Operating Lease. Eine Form des Leasings, die der Miete weitgehend ähnlich ist. Die bilanzielle Zurechnung und Aktivierung des Leasingobjekts erfolgt beim Leasinggeber.

Operative Aktiva. Als operative Aktiva gelten die Aktiva abzüglich Passiva der Bilanz ohne Berücksichtigung der Netto-Finanzschulden sowie diskontierter Wechsel aus Lieferungen und Leistungen, latenter Steuern und Ertragsteuerforderungen und -verbindlichkeiten sowie anderer finanzieller Vermögenswerte und Schulden. Durchschnittliche operative Aktiva werden aus den Quartalsstichtagen berechnet und entsprechen in unserer Definition dem Capital Employed.

PPA. Purchase Price Allocation (Kaufpreisallokation). Aufteilung des Kaufpreises im Rahmen eines Unternehmenserwerbs auf die identifizierten Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden. Nachträgliche Eröffnungsbilanzanpassungen – resultierend aus Unterschieden zwischen vorläufigen und finalen Zeitwerten zum Erstkonsolidierungszeitpunkt – werden 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).

Währungsswap. Tausch von Kapitalbeträgen in unterschiedlichen Währungen. Wird z. B. bei der Emission von Anleihen eingesetzt, bei denen die Emissionswährung nicht der Landeswährung des Emittenten entspricht.

Weighted Average Cost of Capital (WACC). Der durchschnittliche, gewichtete Kapitalkostensatz, bestehend aus der anteiligen Verzinsung des Fremd- sowie Eigenkapitals.

Zinsswap. Ein Zinsswap ist der Austausch von Zinszahlungen zwischen zwei Partnern. Dadurch können z. B. variable Zinsen in feste getauscht werden oder umgekehrt.

Termine

2016

Vorläufige Zahlen für das Geschäftsjahr 2015	11. Januar
Jahrespressekonferenz	3. März
Analysten- und Investoren-Telefonkonferenz	3. März
Hauptversammlung (inkl. Eckdaten für das erste Quartal 2016)	29. April
Finanzbericht zum 31. März 2016	4. Mai
Halbjahresfinanzbericht zum 30. Juni 2016	3. August
Finanzbericht zum 30. September 2016	10. November

2017

Vorläufige Zahlen für das Geschäftsjahr 2016	Januar
Jahrespressekonferenz	März
Analysten- und Investoren-Telefonkonferenz	März
Hauptversammlung (inkl. Eckdaten für das erste Quartal 2017)	28. April
Finanzbericht zum 31. März 2017	Mai
Halbjahresfinanzbericht zum 30. Juni 2017	August
Finanzbericht zum 30. September 2017	November

Impressum

Der Geschäftsbericht liegt auch in englischer Sprache vor. Der Jahresabschluss der Aktiengesellschaft steht ebenfalls in deutscher und englischer Sprache zur Verfügung.

Die oben genannten Informationen können angefordert werden bei:

Continental AG, Unternehmenskommunikation

Postfach 1 69, 30001 Hannover
Telefon: +49 511 938 - 1146
Telefax: +49 511 938 - 1055
E-Mail: prkonzern@conti.de

Der Geschäftsbericht und die Zwischenberichte sind im Internet abrufbar unter:

www.continental-corporation.com

Redaktion:
Continental Aktiengesellschaft, Hannover

Konzept und Gestaltung:
W.A.F. Werbegesellschaft mbH, Berlin

Druck und Weiterverarbeitung:
BWH GmbH, Hannover



ClimatePartner^o
klimateutral

Druck | ID: 53326-1601-1003

Continental Aktiengesellschaft

Postfach 1 69, 30001 Hannover

Vahrenwalder Straße 9, 30165 Hannover

Telefon +49 511 938 - 01, Telefax: +49 511 938 - 81770

mailservice@conti.de

www.continental-corporation.com