

**Vertrauen bewegt.**

Geschäftsbericht 2010

**Continental**





# Continental-Konzern

in Mio €	2010	2009	Δ in %
Umsatz	26.046,9	20.095,7	29,6
EBITDA	3.587,6	1.591,2	125,5
in % vom Umsatz	13,8	7,9	
EBIT	1.935,2	-1.040,4	286,0
in % vom Umsatz	7,4	-5,2	
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	576,0	-1.649,2	134,9
Ergebnis pro Aktie in €	2,88	-9,76	129,5
Umsatz bereinigt <sup>1</sup>	25.945,3	19.941,0	30,1
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>2</sup>	2.516,8	1.180,5	113,2
in % des bereinigten Umsatzes	9,7	5,9	
Free Cashflow	566,9	1.640,3	-65,4
Netto-Finanzschulden	7.317,0	8.895,5	-17,7
Gearing Ratio in %	118,0	219,0	
Eigenkapital	6.202,9	4.061,7	52,7
Eigenkapitalquote in %	25,4	17,6	
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl) <sup>3</sup>	148.228	134.434	10,3
Dividende in €	—	—	
Börsenkurs (H) in €	66,84	42,82 <sup>4</sup>	
Börsenkurs (T) in €	32,13	11,35 <sup>4</sup>	

<sup>1</sup> Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

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

<sup>3</sup> Ohne Auszubildende.

<sup>4</sup> Unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhung.

# Continental-Kerngeschäftsfelder

## Automotive Group

in Mio €	2010	2009	Δ in %
Umsatz	15.917,0	12.042,4	32,2
EBITDA	1.779,1	608,9	192,2
in % vom Umsatz	11,2	5,1	
EBIT	567,9	-1.561,6	136,4
in % vom Umsatz	3,6	-13,0	
Umsatz bereinigt <sup>1</sup>	15.900,0	11.912,6	33,5
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>2</sup>	1.068,6	203,7	424,6
in % des bereinigten Umsatzes	6,7	1,7	

<sup>1</sup> Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

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

## Rubber Group

in Mio €	2010	2009	Δ in %
Umsatz	10.152,5	8.068,3	25,8
EBITDA	1.851,5	1.114,5	66,1
in % vom Umsatz	18,2	13,8	
EBIT	1.413,1	655,7	115,5
in % vom Umsatz	13,9	8,1	
Umsatz bereinigt <sup>1</sup>	10.067,9	8.043,4	25,2
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>2</sup>	1.513,4	1.038,5	45,7
in % des bereinigten Umsatzes	15,0	12,9	

<sup>1</sup> Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.

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



Das Wort Vertrauen ist seit dem 16. Jahrhundert bekannt und geht auf das gotische *truan* zurück. Das Wort *trauen* gehört zu der Wortgruppe um *treu* = *stark, fest, dick*.

Vertrauen wird durch Glaubwürdigkeit, Verlässlichkeit und Authentizität begründet, wirkt sich in der Gegenwart aus, ist aber auf künftige Ereignisse gerichtet.

# Vertrauen

beruht immer auf Gegenseitigkeit und ist eine Grundvoraussetzung für eine funktionierende Gemeinschaft. Um Vertrauen zu entwickeln braucht man Sicherheit. Vertrauen bedeutet, davon auszugehen, dass Entwicklungen einen positiven bzw. einen erwarteten Verlauf nehmen – ohne diesen ständig kontrollieren zu müssen.

Vertrauen bedeutet auch, über eine Handlungsalternative zu verfügen. Das ist der wesentliche Unterschied zur Hoffnung. Vertrauen ist keine bloße Erwartung, Vertrauen ist ein Gesamtkonzept. Aber wie entsteht Vertrauen und – wenn man es besitzt – wie erhält man es?



Was bedeutet Vertrauen für uns im täglichen Umgang mit anderen Menschen und Unternehmen? Und vor allem: Was bedeutet es für uns selbst und unsere tägliche Arbeit?

Mit diesen Fragen beschäftigen wir uns bei Continental jeden Tag im Umgang mit unseren Anspruchsgruppen. Denn Kunden und Mitarbeiter, Investoren und Lieferanten, die sonstigen Geschäftspartner und die Anwohner an unseren Standorten: Sie alle vertrauen uns und wir ihnen. Vertrauen ist daher die größte Quelle der Wertschöpfung.





## Vertrauen in die Mitmenschen

Der Mensch wächst an seinen Aufgaben. Aber nicht nur das: In einem Team, in einer Gruppe oder in einem Kollegium wächst und festigt sich mit jeder gemeinsam bewältigten Aufgabe auch das Vertrauen. Im ständigen Miteinander begegnet uns eine Vielzahl von sowohl alltäglichen als auch außergewöhnlichen Situationen, die uns immer wieder fordern und wachsen lassen. Als Menschen und als Unternehmen.

Der Erfolg von Continental wird ganz wesentlich durch die Qualität der Zusammenarbeit unserer Mitarbeiter bestimmt. Deshalb fördern und fordern wir die übergreifende Zusammenarbeit und Vernetzung über Hierarchieebenen, organisatorische Nähte und geografische Grenzen hinweg. Das ermöglicht es uns einerseits, verlässlich und nachvollziehbar zu handeln sowie in zentralen Fragen einheitlich vorzugehen; andererseits können wir aufgrund unserer dezentralen Organisationsformen effizient und flexibel agieren sowie den unterschiedlichsten regionalen Anforderungen gerecht werden.

Entscheidend für die Qualität dieser Zusammenarbeit ist die Vernetzung und Abstimmung der Mitarbeiter untereinander sowie mit internen und externen Partnern. Diese Vernetzungen funktionieren nur in gegenseitigem Vertrauen der Mitarbeiter in das Unternehmen und umgekehrt.





Vertrauensbasis





## Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten

Ein Leben lang zu lernen bedeutet, sich ständig selbst auszuprobieren und dabei neue Erfahrungen zu sammeln. Es bedeutet daher, sich selbst und die eigenen Potenziale zu entdecken und zu entwickeln und auf dieser Basis Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten zu gewinnen – das Selbstvertrauen. Lebenslanges Lernen beinhaltet die Suche nach den eigenen Grenzen, um sie zu erkennen und zu überschreiten. Das gilt für den einzelnen Menschen genauso wie für ein Unternehmen. Wir arbeiten ständig daran, unseren Erfahrungs horizont zu erweitern, unser Wissen zu vermehren und damit die Grundlage für Innovationen und technische Lösungen auf höchstem Niveau zu schaffen.

Die Bereitschaft unserer Mitarbeiter, lebenslang zu lernen und sich stetig weiterzuentwickeln, bildet die Grundvoraussetzung für eine Vielzahl von Innovationen und Projekten. Sich die Neugier zu erhalten und frühzeitig auf die Zukunft einzustellen, ist essenziell für die langfristige Existenz eines Unternehmens. Zwei unserer Projekte sollen hier stellvertretend genannt werden.

Da ist zum einen das erfolgreiche Programm für den demografischen Wandel: Hier bieten wir insbesondere älteren Kolleginnen und Kollegen gezielte Qualifizierungsmaßnahmen, motivieren die Beschäftigten für ein längeres Berufsleben und schaffen darüber hinaus optimale Rahmenbedingungen, indem wir kontinuierlich die Arbeitsplatz-Ergonomie verbessern. Mit speziellen Workshops und Seminaren richten wir uns zudem an unsere Führungskräfte, da sie zentralen Einfluss auf die Gestaltung des Arbeitsumfelds und -klimas haben. Themen dieser Workshops sind beispielsweise Lernen, Stressbewältigung, seelische Erkrankungen oder der Umgang mit Restrukturierungen.

Das zweite Beispiel sind die Continental Universities: Dieses Programm basiert auf einer Partnerschaft zwischen dem Unternehmen und örtlichen Colleges sowie Universitäten – beispielsweise in Mexiko, auf den Philippinen, in Rumänien oder den USA –, wodurch die Mitarbeiter Zugang zu Hochschulbildung erhalten. Dieses Konzept wird seit 2005 kontinuierlich von uns weiterentwickelt und ist Teil einer weltweiten Strategie, die auf lebenslanges Lernen und Förderung der Weiterbildung der Mitarbeiter abzielt.

Das Selbstvertrauen unserer Mitarbeiter, ihr Wille zu erfolgreichem Lernen und fördernde Rahmenbedingungen sind Basis für Ideen, Innovationen und Erfolg.

# Selbstvertrauen



# Vertrauenssache



## Vertrauen in die Produkte

In einem Markt mit einer unüberschaubaren Flut an Informationen muss ein Unternehmen bzw. eine Marke profiliert und in sich stimmig auftreten, um auf Dauer wahrgenommen und positiv identifiziert zu werden. Eine solche Marke gewinnt das Vertrauen ihrer Käufer und Partner. Es handelt sich dabei um Vertrauen in die Produkte, in die Leistungsfähigkeit und Zukunftsorientierung des Unternehmens sowie Vertrauen in die Mitarbeiter. Tradition und Kontinuität sind dabei eine solide Grundlage. Continental genießt seit nunmehr 140 Jahren vielfältiges Vertrauen und arbeitet täglich daran, dieses zu rechtfertigen.

Das Vertrauen in unsere Innovationskraft schöpfen wir aus den Erfolgen unserer Vorgänger. Beispielsweise begannen wir schon 1898 mit der Produktion von „profillosen Automobil-Luftreifen“. Im Jahr 1909 überquerte der Franzose Louis Blériot als erster Mensch den Ärmelkanal in einem mit Continental-Aeroplanstoff bespannten Flugzeug. 1955 entwickelten wir als erstes Unternehmen Luftfederbälge zur Federung von Omnibussen und Lastwagen. Den ersten umweltschonenden Pkw-Reifen brachten wir vor rund 20 Jahren auf den Markt und die Schlüsseltechnologie als Voraussetzung für Hybrid-Antriebssysteme präsentierten wir bereits 1997. Heute sind wir weltweit unter den ersten Fünf und stehen in Europa auf Platz 2 der Automobilzulieferer. Wir haben den industriellen Fortschritt nicht nur begleitet, wir haben ihn mitgestaltet.

So wie wir in unsere Produkte und unsere Innovationsfähigkeit vertrauen, tun es auch unsere Kunden, in dem sie uns immer wieder anspruchsvolle Entwicklungsaufträge erteilen bzw. unsere Erzeugnisse in den internationalen Märkten sehr gut annehmen.

## Vertrauen in die Partnerschaft

Partnerschaft findet dort statt, wo immer wieder Anstrengungen unternommen werden, Aufgaben gemeinsam zu bewältigen. Partnerschaft findet dann statt, wenn sich jemand in die Obhut eines anderen begibt oder sich jemand anderem gegenüber verpflichtet, und dies im Vertrauen darauf tut, dass jeder seinen Teil der Aufgaben vollständig und souverän erledigt. So wie wir bei Continental jeden Tag aufs Neue unseren Partnern Vertrauen und Loyalität entgegenbringen: unseren Kunden, Anteilseignern, Mitarbeitern, Geschäftspartnern und Zulieferern.

Schon 1989 haben wir unsere Visionen, unsere Werte und das Selbstbild des Konzerns ausformuliert und somit transparent und nachvollziehbar gemacht. An dieser Unternehmensphilosophie – den BASICS – orientiert sich das Handeln unserer Mitarbeiter. Die BASICS werden kontinuierlich weiterentwickelt, konzernweit etabliert und gelebt. Dazu gehört neben Integrität, Toleranz und Respekt auch die Beziehung zu unseren Partnern.

Wir sind in unserem Geschäftsleben offen für alle Formen der Zusammenarbeit und Partnerschaft, die unsere Kernkompetenzen ergänzen und mit denen wir unsere technologische Führung weiter ausbauen können. Unsere Partner zählen zu den Besten ihrer Branche. Die Kooperation mit ihnen beruht auf Fairness und gegenseitigem Vertrauen. Wir wollen unsere Kunden begeistern und arbeiten dafür kontinuierlich an innovativen Lösungen. Wir entwickeln heute die Produkte von morgen und sichern unseren Erfolg durch Qualität, Leistungsfähigkeit sowie effektive Vermarktung. Wir tun dies mit dem Selbstvertrauen, das wir über viele Jahre auf Basis guter Erfahrungen gewonnen haben. Und wir tun dies im Vertrauen auf die Zuverlässigkeit und Loyalität unserer Partner.

## Vertrauen in Systeme

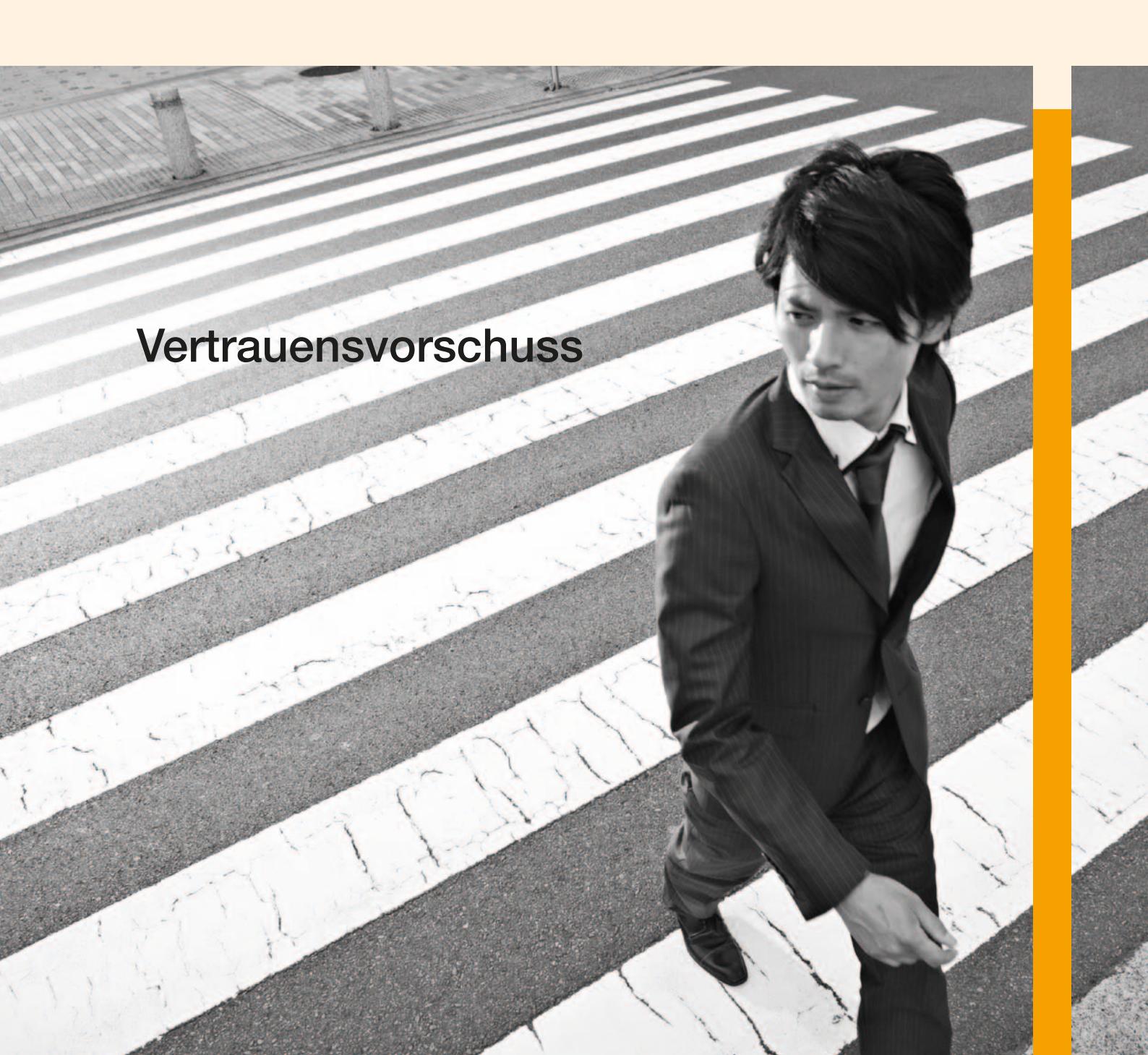
Unsere Welt ist schnelllebig und nur wenig kalkulierbar. Wir akzeptieren die weiter zunehmende Dynamik und Komplexität der globalen Märkte, und wir arrangieren uns mit ihrem immer schneller werdenden Takt. Aus der jüngeren Vergangenheit haben wir gelernt, dass weder der Beginn noch das Ende ökonomischer Krisen vorhersehbar sind. Die Zukunft scheint immer weniger planbar. Wir wollen uns so gut wie möglich auf sie vorbereiten. Wesentlich für diese Vorbereitungen sind das Vertrauen in verlässliche Systeme sowie deren kontinuierliche Weiterentwicklung. Systeme, die samt der ihnen zugehörigen Strukturen und dem zugehörigen Verhalten ihrer mitwirkenden Komponenten auf dem basieren, was wir in der Vergangenheit gelernt haben und die uns in der Zukunft in die Lage versetzen, mit Dynamik und Komplexität Schritt zu halten.

Zum Beispiel mit einem für Continental neuen System, das wir als Ergebnis einer bestimmten Philosophie und einem ganzheitlichen Programm anstreben. Wir versuchen damit, eine grundlegend neue Haltung zur Zusammenarbeit und Strukturen in unserer Arbeitsorganisation und unseren Betriebsabläufen – externe

wie interne – einzuführen. Es geht uns dabei darum, mit den Mitarbeitern zusammen, die Abläufe fließender und reibungsloser zu gestalten. Wir wollen übermäßigen Druck, der durch Stau und Arbeitsunterbrechung entsteht, aus den Arbeitsprozessen nehmen, um uns schneller, flexibler und vor allem für alle Beteiligten entlastender und nachhaltiger auf Veränderungen des Marktes einzustellen. Wir wollen am Ende auf diese Weise zum einen das im Umlaufvermögen gebundene Kapital sehr deutlich reduzieren, zum andern auch die Zufriedenheit von Kunden und Mitarbeitern erhöhen. Das Prinzip: Durch unternehmensweite Vereinfachung von Abläufen und Strukturen sowie durch mehr Beweglichkeit und Effizienz eine dauerhaft erhöhte Wettbewerbsfähigkeit erzielen – und vor allem mehr Wert schöpfung.

Offene Kommunikation und Vertrauen sind elementare Bestandteile funktionierender Systeme und ihrer Mitwirkenden. Wir erwarten von unseren Mitarbeitern über Hierarchieebenen und organisatorische Nächte hinweg den offenen Austausch und verantwortungsvollen Umgang mit Informationen. Wir fördern dieses, wo immer wir können, und ganz besonders mit dem aktuellen Programm „CBS – Continental Business System“.



A black and white photograph of a man in a dark pinstripe suit, white shirt, and tie, walking diagonally across a city street. He is looking back over his shoulder. The street features a crosswalk with white diagonal stripes. The background shows a building with a tiled roof. A vertical orange stripe runs along the right edge of the frame.

**Vertrauenvorschuss**



**Vertrauensbeweis**

## **Vertrauen in die Zukunft**

Der Friedensnobelpreisträger und Altkanzler Willy Brandt hat einmal gesagt: „Der beste Weg, die Zukunft vorauszusagen, ist, sie zu gestalten.“ Um dauerhaft die Zukunft mitzustalten, bedarf es neben einer positiven Grundeinstellung und Offenheit gegenüber allem Neuen einem Mindestmaß an Vertrauen. Vertrauen, das auf langjährigen und täglich neuen Erfahrungen basiert, auf kindlichen und auf erwachsenen, auf guten wie auf weniger guten, auf vielfältigen und auf sich immer wiederholenden. Und es braucht Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten und in die Fähigkeiten anderer. Vertrauen in die Mitmenschen und die Mitarbeiter. Vertrauen in die unterschiedlichen Partnerschaften sowie in die Strukturen und Systeme, in denen wir uns täglich bewegen. Und natürlich Vertrauen in die Richtigkeit des eigenen Denkens und Handelns.

All das ist nicht einfach vorhanden, Vertrauen entsteht. Zumeist langsam und nicht immer linear. Es muss erworben und verdient werden. Und es muss ständig erneuert und erhalten werden. Das tun wir seit 140 Jahren. Auf Basis unserer Erfahrungen haben wir unser heutiges Vertrauen in unser Unternehmen und unser Selbstvertrauen erlangt. Und wir haben gleichzeitig das Vertrauen unserer Partner und Kunden gewonnen. Durch die ständige Weiterentwicklung unserer Produkte und Geschäftsabläufe, durch Innovationen auf höchstem Niveau, kompromisslose Qualität und durch eine zukunftsorientierte Ausrichtung des Unternehmens erneuern wir immer wieder das in uns gesetzte Vertrauen.

Unser Vertrauen in die Zukunft basiert auf einer erfolgreichen Vergangenheit. Das wissen auch unsere Kunden, Partner und Investoren. Sie beweisen es uns durch ihr Vertrauen, das sie uns immer wieder entgegenbringen. Denn Vertrauen beruht immer auf Gegenseitigkeit.

# Inhalt

U3	Kennzahlen Continental-Konzern	107	Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Muttergesellschaft
U4	Kennzahlen Continental-Kerngeschäftsfelder	110	Berichterstattung nach § 289 Abs. 4 HGB bzw. § 315 Abs. 4 HGB
<b>Für unsere Aktionäre</b>			
2	Brief des Vorstandsvorsitzenden	113	Nachtragsbericht
4	Mitglieder des Vorstands	113	Abhängigkeitsbericht
6	Continental-Aktie und -Anleihen	113	Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB
		114	Risikobericht
<b>Aufsichtsrat</b>			
14	Bericht des Aufsichtsrats	131	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen in den folgenden zwei Geschäftsjahren
<b>Corporate Governance</b>			
18	Corporate-Governance-Bericht und Erklärung zur Unternehmensführung	136	Ausblick des Continental-Konzerns
23	Vergütungsbericht	<b>Konzernabschluss der Continental AG, Hannover</b>	
<b>Lagebericht</b>			
30	Konzernstruktur	142	Erklärung des Vorstands
32	Divisionen und Geschäftsbereiche	143	Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
44	Organisation und Unternehmenssteuerung	144	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und Gesamtergebnisrechnung
48	Megatrends und Innovationen	145	Konzernbilanz
		147	Konzern-Kapitalflussrechnung
		148	Entwicklung des Konzerneigenkapitals
<b>Unternehmerische Verantwortung</b>			
50	Mitarbeiter	149	Segmentberichterstattung
52	Umwelt	153	Allgemeine Erläuterungen und Grundsätze der Rechnungslegung
54	Verantwortungsbewusstes Handeln	164	Neue Rechnungslegungsvorschriften
56	<b>Wirtschaftliches Umfeld</b>	173	Konsolidierungskreis
<b>Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage</b>			
66	Ertragslage	173	Erwerbe und Veräußerungen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen
76	Finanzlage	177	Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
80	Vermögenslage	184	Erläuterungen zur Konzernbilanz
83	Kennzahlen der Automotive Group	232	Sonstige Erläuterungen
	Entwicklung der Divisionen:		
84	Chassis & Safety		
88	Powertrain		
92	Interior		
96	Kennzahlen der Rubber Group		
	Entwicklung der Divisionen:		
97	Pkw-Reifen	246	Versicherung der gesetzlichen Vertreter
101	Nfz-Reifen	247	Mandate des Vorstands
104	ContiTech	248	Mandate des Aufsichtsrats
		250	Zehnjahresübersicht – Konzern
		251	Ausgewählte finanzwirtschaftliche Begriffe
		254	Termine
		U5	Impressum
<b>Weitere Informationen</b>			

## Liebe Aktionärrinnen und Aktionäre,

Ihre Continental AG ist auf dem Weg zurück zu alter Stärke. Das Jahr 2010 war für uns sehr anspruchsvoll, und am Ende haben wir mit Ihrer Unterstützung viel erreicht. Dafür danke ich Ihnen im Namen des gesamten Vorstands.

Ich muss zugeben, dass wir vor einem Jahr zwar an unsere Kompetenz und unser Potenzial fest geglaubt haben, aber wir konnten angesichts der Wirtschaftskrise und unserer Finanzlage nicht sicher sein, dass wir innerhalb von wenigen Monaten all die großen Herausforderungen nicht nur erfolgreich bewältigen, sondern dabei sogar noch an Stärke zulegen würden.

Heute können wir Ihnen solide Geschäftszahlen und einen deutlich gestiegenen Umsatz präsentieren. Darüber hinaus haben wir Ihr Unternehmen weiter entschuldet und die Struktur der Fälligkeiten unserer Verschuldung wesentlich verbessert. Das heißt, wir haben zusätzlichen operativen Handlungsspielraum gewonnen, und der künftige Erfolg Ihrer Continental AG ist wieder leichter planbar.

Ausschlaggebend für diese positive Entwicklung ist zum einen die konjunkturelle Erholung. Diesen Rückenwind konnten wir gut nutzen. Zum andern gilt das alte Sprichwort: Das Glück ist mit dem Tüchtigen! Unseren Gesamterfolg haben wir deshalb zu einem Großteil auch unseren Restrukturierungs- und Kosten senkungsmaßnahmen zu verdanken sowie einer Reihe neuer, erfolgreicher Produkte. Zum Dritten konnten wir uns allem voran auf unsere hoch engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verlassen. Ich hoffe, ich spreche in Ihrem Namen, wenn ich ihnen allen weltweit meinen herzlichen Dank für die hervorragende Leistung ausspreche.

Nach einem erfolgreichen Jahr fällt es leicht, auf die guten Ergebniszahlen zu verweisen. Ich könnte den um rund 6 Milliarden Euro oder 30 Prozent erhöhten Konzernumsatz anführen oder das bereinigte operative EBIT. Dieses konnten wir trotz erheblicher Belastung durch die gestiegenen Rohstoffpreise um 113 Prozent auf 2,5 Milliarden Euro steigern. Damit haben wir unsere Erwartung einer bereinigten EBIT-Marge von rund 9 Prozent übertroffen. Allein diese Zahlen beschreiben sicherlich den von uns erzielten Erfolg.

Mindestens ebenso wichtig ist aber die Strategie hinter den Zahlen: eine hohe Qualität unserer Leistungen sicherstellen, den uns zur Verfügung stehenden Free

Cashflow zur Schuldenreduktion erhöhen und profitables Wachstum gerade in den aufstrebenden Märkten vorantreiben.

Im zurückliegenden Jahr haben wir nicht nur Etappen erfolge erzielt, sondern gleichzeitig entscheidende, strategische Weichen für unseren zukünftigen Erfolg gestellt.

Besonders erfreulich in diesem Zusammenhang: Die Division Powertrain hat ein Jahr früher, als wir krisenbedingt erwarten konnten, die Gewinnschwelle beim bereinigten EBIT überschritten. Denn unser Ziel lautet nach wie vor: Alle Geschäftsbereiche und Segmente müssen Wert für Ihr Unternehmen schaffen.

Weiterhin liegen unsere Schwerpunkte für zukünftiges Wachstum in der Region Asien – hier insbesondere in China, aber auch in Indien – sowie in Brasilien und Russland. In diesen Ländern wächst der Bedarf an Mobilität dramatisch an. In Asien wollen wir unseren Umsatzanteil der Automotive-Divisionen schrittweise von derzeit 21 Prozent auf 30 Prozent steigern. Daher wachsen wir dort im Konzern zurzeit planmäßig überproportional mit nahezu 50 Prozent auf über 4 Milliarden Euro. In unserem neuen Reifenwerk im chinesischen Hefei ist Anfang 2011 die Produktion angelau fen. Von dort aus soll der asiatische Markt beliefert werden.

In Asien verfügen wir derzeit insgesamt über rund 40 Produktionsstätten und 30 Vertriebsbüros mit rund 24.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Die Kundennähe ist bei der Ausweitung unserer Aktivitäten alles entscheidend. Zudem geht es darum, in der Region für die Region zu arbeiten. Das heißt, wir wollen vor Ort entlang der gesamten Wertschöpfungskette agieren: von der Forschung und Entwicklung, über den Einkauf, die Fertigung bis zum Vertrieb.

In Brasilien werden wir unsere Produktionskapazität für Reifen in Kürze verdoppeln. In Russland haben wir die Absicht, eine eigene Fertigung aufzubauen.

Unsere Investitionstätigkeit werden wir 2011 um rund 200 Millionen Euro erhöhen. Ein Großteil der Mittel wird in die stark wachsenden Reifen-Divisionen fließen.

Neben dem überproportionalen Wachstum in den aufstrebenden Märkten ist es für uns von strategischer Bedeutung, die Megatrends der Automobilindustrie

mitzustalten: Sicherheit, Information, Umwelt und kostengünstige Fahrzeuge.

In allen sechs Divisionen forschen, entwickeln und bauen wir an dieser Zukunft mit. Dazu zählen beispielsweise Systeme, die das Fahrzeug mit anderen Fahrzeugen oder mit der Verkehrsinfrastruktur verbinden. Sie helfen den Fahrern, aus dem Auto heraus vernetzt zu sein, zu kommunizieren oder besonders sparsam zu fahren. Unser Beitrag besteht vor allem darin, die Tausenden von modernen Elektronikkapplikationen und vielfältigen Web-Angeboten so im Fahrzeug zu integrieren, dass die Fahrer maßgeblich entlastet werden und sicher fahren. Zu unseren Megatrend-Produkten zählen obendrein rollwiderstandsreduzierte Reifen, Leichtbautechnologien und optimierte Einspritzsysteme für weniger Verbrauch und geringeren CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Denn das nachhaltige Fahrzeug der Zukunft muss vor allem leichter und vernetzter werden. Es wird einen Schutzschild aus elektronischen Sensorsystemen und zunehmend neue Antriebsformen erhalten. Unser Unternehmen hat höchste Expertise, sowohl bei Verbrennungsmotoren als auch bei Elektroantrieben. Wir freuen uns darüber, dieses Jahr den ersten kompletten elektrischen Antriebsstrang für das Serienfahrzeug eines europäischen Automobilherstellers zu produzieren. Der Elektromotor dafür wird in Deutschland gefertigt.

Bei aller Begeisterung für Elektrofahrzeuge: Der Verbrennungsmotor wird uns noch viele Jahrzehnte begleiten. Wir sind überzeugt davon, dass es unsere Ingenieure mit ihrem packenden Ehrgeiz schaffen, den Dieselmotor so klimafreundlich wie den Ottomotor und den Ottomotor so sparsam wie den Dieselmotor zu machen. Ich rechne damit, dass es ihnen gelingen wird, den Kraftstoffverbrauch auf dem Weg ins Jahr 2020 um bis zu 50 Prozent zu senken. Auch die Emissionswerte werden bis dahin noch deutlich geringer ausfallen.

Besonders wichtig ist für uns weiterhin das wachsende Bedürfnis nach Sicherheit im Straßenverkehr. Hier geht es darum, Leben zu schützen und Unfälle zu vermeiden. Mit einer Vielzahl an Produkten und Systemen tragen wir schon heute maßgeblich dazu bei, die Vision „Null Unfälle“ zu verwirklichen.

Über die Automobilbranche hinaus sind wir Partner von vielen weiteren, anderen Konjunkturzyklen unterliegenden Schlüsselindustrien. Unsere Division Conti-Tech ist zum Beispiel ein engagierter und sehr erfolgreicher Partner des Maschinen- und Anlagenbaus, der Schiff- und Luftfahrt sowie der Schienenverkehrs- und Bergbauindustrie.

Die Finanz- und Wirtschaftskrise des Jahres 2009 hat uns auf drastische Weise vor Augen geführt, dass unsere Welt mit ihren globalisierten Märkten wesentlich vielschichtiger, dynamischer und weniger berechenbar geworden ist. Gewinner werden auf Dauer nicht die größten oder schnellsten, sondern die anpassungsfähigsten Unternehmen sein.

Deshalb haben wir im vergangenen Jahr damit begonnen, klar zu analysieren, wo und wie wir in unserem täglichen Arbeitsverhalten besser werden können und dazu einen umfassenden Entwicklungsprozess gestartet. Im Laufe der kommenden Monate wollen wir beginnen, uns zum einen besser auf die sich schnell wandelnden Kundenanforderungen einzustellen. Dazu zählen eine wirkungsvollere Führung ebenso wie zum Beispiel Mitarbeiter, die sich effizienter über alle Ebenen und Kontinente hinweg intern sowie über unsere Organisation hinaus mit externen Partnern vernetzen. Zum anderen wollen wir dabei unsere Wertschöpfungsketten vereinfachen und uns insgesamt stärker an die Geschwindigkeit der Märkte anpassen.

Sie sehen, das gesamte Continental-Team ist wieder auf Erfolgskurs. Wir freuen uns auf die vor uns liegende Wegstrecke – und darüber, dass Sie uns dabei unterstützend begleiten.

Mit freundlichen Grüßen  
Ihr

Dr. Elmar Degenhart  
Vorsitzender des Vorstands



**Von links:**

**José A. Avila**

geb. 1955 in Bogotá, Kolumbien  
Division Powertrain  
bestellt bis Dezember 2014

**Dr. Ralf Cramer**

geb. 1966 in Ludwigshafen, Rheinland-Pfalz  
Division Chassis & Safety  
bestellt bis August 2012

**Nikolai Setzer**

geb. 1971, in Groß-Gerau, Hessen  
Division Pkw-Reifen  
bestellt bis August 2012

**Helmut Matschi**

geb. 1963, in Viechtach, Bayern  
Division Interior  
bestellt bis August 2012



**Dr. Hans-Joachim Nikolin**

geb. 1956 in Eschweiler, Nordrhein-Westfalen  
Division Nfz-Reifen  
Einkauf  
bestellt bis Mai 2014

**Wolfgang Schäfer**

geb. 1959 in Hagen, Nordrhein-Westfalen  
Finanzen, Controlling, IT und Recht  
bestellt bis Dezember 2014

**Dr. Elmar Degenhart**

geb. 1959 in Dossenheim, Baden-Württemberg  
Vorsitzender des Vorstands  
Unternehmenskommunikation  
Qualität und Umwelt Konzern  
bestellt bis August 2014

**Heinz-Gerhard Wente**

geb. 1951 in Nettelrede, Niedersachsen  
Division ContiTech  
Personal, Arbeitsdirektor  
bestellt bis Mai 2012

# Continental-Aktie und -Anleihen

Kursanstieg der Continental-Aktie um 62 %. Anleihen erfolgreich platziert.

## Notierung der Continental-Aktie

Die Aktie der Continental AG ist an den deutschen Börsen in Frankfurt, Hannover, Hamburg und Stuttgart notiert. In den USA wird sie in Form eines American Depository Receipts am OTC-Markt (Over-the-Counter) gehandelt, eine Zulassung an einer US-amerikanischen Börse besteht nicht.

Die nennwertlose Stückaktie hat einen rechnerischen Anteil am Grundkapital von 2,56 € pro Aktie.

### Daten der Continental-Aktie

Aktienart	Stückaktie
Börsenplätze	Frankfurt (Prime Standard), Hannover (NISAX), Hamburg, Stuttgart
Wertpapierkennnummer	543900
ISIN-Nummer	DE0005439004 und DE000A0LR860
Reuters Ticker Symbol	CONG
Bloomberg Ticker Symbol	CON
Indexzugehörigkeit	MDAX Prime All Share Prime Automobile
Anzahl der ausgegebenen Aktien per 31.12.2010	200.005.983

### Daten des American Depository Receipt

Verhältnis	1:1
ISIN-Nummer	US2107712000
Reuters Ticker Symbol	CTTAY.PK
Bloomberg Ticker Symbol	CTTAY
ADR Level	Level 1
Handel	OTC
Sponsor	Deutsche Bank Trust Company Americas

## 62 % Kursplus im Jahresverlauf

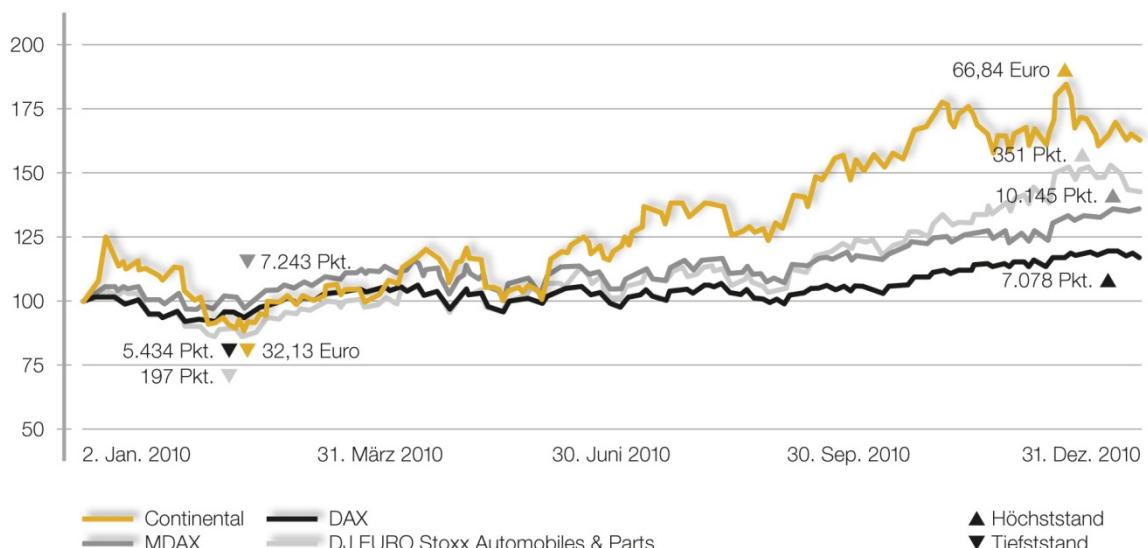
Der Kurs der Continental-Aktie konnte (unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhung) im Jahresverlauf 2010 um 62 % gegenüber dem Schlusskurs des Vorjahres zulegen und notierte am 31. Dezember 2010 bei 59,14 €. Die Aktie schnitt damit deutlich besser ab, als

die maßgeblichen Vergleichsindizes und konnte den DAX um 46 Prozentpunkte und den MDAX um 27 Prozentpunkte hinter sich lassen. Auch die Performance des Branchenindex für europäische Automobil- und Automobilzulieferwerke übertraf die Continental-Aktie um 19 Prozentpunkte.

## Automobilkonjunktur und deutlich verbesserte Unternehmenskennziffern beeinflussen Aktienkursverlauf positiv

Nachdem Anfang Januar 2010 31 Mio neue Continental-Aktien zu einem Durchschnittspreis von 35,93 € erfolgreich bei institutionellen Investoren platziert werden konnten, stieg der Free Float der im MDAX notierten Aktie von 11 % auf knapp 25 % und der Aktienkurs stabilisierte sich bei rund 40 €. Ab Mitte Januar 2010 belastete allerdings die Sorge um die in Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise ausufernde Staatsverschuldung von Euroländern wie Portugal, Irland, Italien und Griechenland die Aktienmärkte und sowohl DAX als auch MDAX markierten ihre Jahrestiefstände am 5. Februar 2010 bei 5.434 bzw. 7.243 Punkten. Die am 23. Februar veröffentlichten vorläufigen Geschäftszahlen von Continental wurden zwar von den Marktteilnehmern sehr positiv aufgenommen, dennoch konnte sich die Continental-Aktie nicht von der Marktentwicklung abkoppeln und fiel am 25. Februar 2010 auf einen Jahrestiefstand bei 32,13 €. Infolge zahlreicher positiver Analystenempfehlungen erholte sich die Continental-Aktie im weiteren Quartalsverlauf deutlich und schloss zum Ende des ersten Quartals bei 37,55 €. Aufgrund der positiven Entwicklung vieler Konjunkturindikatoren und der dadurch genährten Erwartung guter Unternehmenskennzahlen für das erste Quartal 2010 setzte ab April eine Markterholung auf breiter Front ein. Nicht nur DAX und MDAX erreichten Ende April zwischenzeitlich neue Höchststände (DAX 6.332 Punkte; MDAX 8.642 Punkte, jeweils am 26. April 2010), sondern auch der Branchenindex für die Automobil- und Automobilzulieferwerke stieg, getragen von guten Absatzdaten der Automobilhersteller, auf ein zwischenzeitliches Jahreshoch von 248 Punkten (26. April 2010). Die zunehmende Spekulation über einen möglichen Zahlungsausfall Griechenlands, gepaart mit der Angst vor einer neuerlichen Destabilisierung des Finanzsystems in Europa, führten dazu, dass

## Kursentwicklungen



die Indizes Anfang Mai deutliche Kursverluste verzeichneten mussten. Erst die Einigung der EU-Finanzminister über den EU-Rettungsschirm in Höhe von 750 Mrd € sorgte für das notwendige Vertrauen unter den Marktteilnehmern und der DAX schloss zum 30. Juni fast auf dem Jahresausgangsniveau bei 5.965 Punkten. Die Continental-Aktie konnte sich hingegen, aufgrund der positiven Zahlen zum ersten Quartal 2010, im zweiten Quartal deutlich von der allgemeinen negativen Marktentwicklung abkoppeln und schloss am 30. Juni bei einem Kurs von 42,78 €. Im dritten Quartal wurde das Marktgeschehen von guten Wirtschaftsdaten aus Europa und Asien einerseits und Sorgen über die Eintrübung der US-Wirtschaft andererseits beeinflusst. Begleitet wurde diese Entwicklung von der immer intensiver geführten Diskussion über die weltweiten Währungsungleichgewichte. Neben der andauernden De-

batte über das Verhältnis des Renminbi (China) zum US-Dollar veranlasste die Entwicklung des japanischen Yen gegenüber dem US-Dollar die Bank of Japan zu massiven Währungsinterventionen und Anfang Oktober zu einer Absenkung des japanischen Leitzinses auf nahe 0 %. Die europäischen Aktienmärkte verzeichneten, unbeeindruckt von dieser Entwicklung und begünstigt durch gute Unternehmensdaten, im dritten Quartal deutliche Kursgewinne, reichten aber noch nicht an die Höchststände von Ende April heran. Die Continental-Aktie stand im dritten Quartal ganz im Zeichen der guten Halbjahresergebnisse und der erfolgreichen Refinanzierung. So konnten wir von Juli bis September in Summe 3,0 Mrd € Bankverbindlichkeiten über die Anleihenmärkte refinanzieren und damit nicht nur die Abhängigkeit von unserem Hauptfinanzierungsinstrument – dem VDO-Kredit – verringern, sondern

	31.03.2010	in % ggü. 31.12.2009	30.06.2010	in % ggü. 31.12.2009	30.09.2010	in % ggü. 31.12.2009	31.12.2010	in % ggü. 31.12.2009
Continental	37,55	3	42,78	17	57,01	56	59,14	62
DJ Euro Stoxx 50	2.931,16	-1	2.573,32	-13	2.747,90	-7	2.792,82	-6
DAX	6.153,55	3	5.965,52	0	6.229,02	5	6.914,19	16
MDAX	8.143,46	8	8.008,67	7	8.768,03	17	10.128,12	35
DJ EURO Stoxx Automobiles & Parts	227,46	-2	244,05	5	285,18	23	332,13	43

gleichzeitig das Fälligkeitenprofil unserer Finanzschulden deutlich verbessern. Die Aktie reagierte darauf sehr positiv und schloss am 30. September 2010 bei 57,01 €. Das vierte Quartal stand in den USA ganz im Zeichen des „QE2“. Die Abkürzung beschreibt das 600 Mrd US-Dollar schwere zweite Hilfsprogramm der US-Notenbank FED zur Stabilisierung des Aufschwungs der US-Wirtschaft. Dieses wurde notwendig, da die US-Notenbank bereits seit Ende 2009 nur noch über einen marginalen Spielraum in ihrer Zinspolitik verfügt. Auch die europäischen Märkte reagierten bis etwa Mitte November 2010 sehr positiv auf das neue Hilfsprogramm. Dann wurde immer offensichtlicher, dass nach Griechenland auch Irland nicht ohne ein Hilfsprogramm der EU auskommen würde. Nachdem sich die Finanzminister der EU über die Details des Rettungspakets für Irland geeinigt hatten, kletterte der DAX am 10. Dezember 2010 erstmals seit zweieinhalb Jahren wieder über die Marke von 7.000 Punkten und markierte sein Jahreshoch am 21. Dezember bei 7.078 Punkten. Der MDAX erreichte seinen Jahreshöchststand am 23. Dezember bei 10.145 Punkten. Die Continental-Aktie profitierte bis Anfang Dezember weiter von der guten Stimmung an den Märkten und markierte ihr Jahreshoch am 6. Dezember 2010 bei 66,84 €. Allerdings verteuerten sich elementare Rohstoffe für die Fertigung von Reifen unter anderem aufgrund schlechter Witterungsbedingungen so stark, dass die Aktie zum Jahresende deutlich unter dem Jahreshoch bei 59,14 € schloss. Insbesondere der Preis für Naturkautschuk (TSR 20) schoss allein im vierten Quartal um 45 % in die Höhe und

verteuerte sich auf über 5,00 US-Dollar pro kg zum 31. Dezember 2010. Bis 7. Februar 2011 stieg der Naturkautschukpreis auf 5,78 US-Dollar. Am 30. September 2010 hatte Naturkautschuk noch bei 3,56 US-Dollar pro kg notiert.

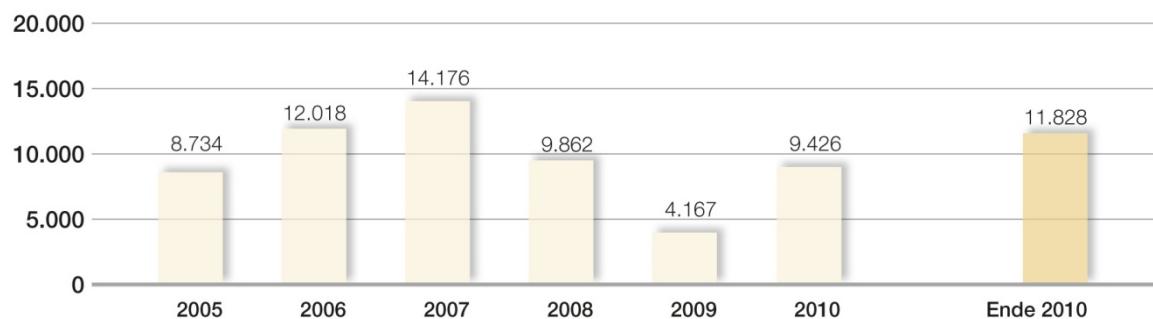
Die Free-Float-Marktkapitalisierung betrug am 31. Dezember 2010 rund 2,9 Mrd €. Aufgrund der Kapitalerhöhung in Verbindung mit der starken Kurserholung im Berichtsjahr rangierte die Continental-Aktie zum Jahresende innerhalb der MDAX-Notierungen auf Platz 4 und hat sich damit innerhalb eines Jahres um 26 Plätze verbessert (Vorjahr: Platz 30). Gemessen am Aktienumsatz im XETRA-Handel nahm die Continental-Aktie ebenfalls die Position 4 (Vorjahr: Platz 13) ein. Das durchschnittliche tägliche Handelsvolumen im Jahr 2010 lag bei 537.455 Aktien.

Zu Beginn des neuen Jahres stabilisierte sich der Kurs bei 60 €, und die von Continental Anfang Januar veröffentlichten Eckdaten zum Geschäftsjahr 2010 wurden erneut sehr positiv vom Markt aufgenommen.

#### **Ergebnis pro Aktie deutlich gestiegen**

Zum 31. Dezember 2010 beträgt das Ergebnis pro Aktie 2,88 € (Vj. -9,76 €). Es wird errechnet, indem das Konzernergebnis, das den Aktionären der Continental AG zugerechnet wird, durch den gewichteten Durchschnitt der während des Geschäftsjahres im Umlauf befindlichen Aktien dividiert wird. Durchschnittlich waren 200.005.983 Stückaktien im Berichtsjahr im Umlauf.

**Marktkapitalisierung zu Jahresdurchschnittskursen (in Mio €)**



<b>Kennzahlen pro Aktie in €</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	2,88	-9,76
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen, verwässert	2,88	-9,76
Free Cashflow	2,83	9,71
Dividende	—	—
Ausschüttungsquote (%)	—	—
Dividendenrendite (%)	—	—
Eigenkapital (Buchwert)	31,01	24,03
Börsenkurs Jahresende	59,14	37,67*
Börsenkurs Jahresdurchschnitt	47,12	25,47*
Kurs-Gewinn-Verhältnis (KGV) Jahresdurchschnitt	16,36	—
Höchststand	66,84	42,82*
Tiefststand	32,13	11,35*
Durchschnittliches Handelsvolumen (XETRA)	537.455	278.992
Anzahl der Aktien, durchschnittlich (Mio Stück)	200,0	169,0
Anzahl der Aktien am 31.12. (Mio Stück)	200,0	169,0

\*Unter Berücksichtigung der Kapitalerhöhung.

#### Investitionen in Continental-Aktien\*

<b>Anlagebeginn</b>	<b>01.01.2001</b>	<b>01.01.2006</b>	<b>01.01.2010</b>
Anlagezeitraum in Jahren	10	5	1
Wertzuwachs Depot in € per 31.12.2010	42.040	-15.840	22.680
Durchschnittliche Dividende im Anlagezeitraum	7.280	5.000	—
Shareholder Return p.a. in %**	14,5	-3,1	62,2
Durchschnittliche Rendite der Vergleichsindizes in %			
DAX 30	0,7	5,0	16,1
DJ Euro Stoxx 50	-3,1	-3,0	-5,8

\*Anzahl Aktien: 1.000.

\*\*Annahme: Keine Reinvestition der Dividenden.

#### Dividendenvorschlag

Der Hauptversammlung am 28. April 2011 wird vorgeschlagen, für das Geschäftsjahr 2010 von der Zahlung einer Dividende abzusehen. Aufgrund bestehender Kreditverträge wäre ohnehin nur eine Gesamtausschüttung von max. 50 Mio € möglich, entsprechend 0,25 € pro Aktie. In den vorangegangenen beiden Jahren kam die Ausschüttung einer Dividende aufgrund des Bilanzverlusts der Muttergesellschaft nicht in Betracht.

gewährt jede Aktie eine Stimme auf der Hauptversammlung. Es besteht sowohl genehmigtes als auch bedingtes Kapital.

#### Aktienrendite gestiegen

Nachdem bereits 2009 ein positiver Wertzuwachs auf Jahressicht von mehr als 30 % zu verzeichnen war, konnte sich die Wertentwicklung im Jahr 2010 erneut sehen lassen. Unter der Voraussetzung, dass zu Jahresbeginn eine Investition in 1.000 Continental-Aktien erfolgt wäre, hätte der Wertzuwachs im Depot zum Ende des Jahres bei 22.680 € gelegen oder bei 62 %. Damit hätte ein Anleger eine Überrendite über den DAX von 46 % erzielt. Weiterhin unterdurchschnittlich hätte die Anlage im Fünf-Jahres-Betrachtungszeitraum abgeschnitten. Für eine Investition in 1.000 Continental-Aktien zu Beginn des Jahres 2006 hätte ein Investor rund 75.000 € aufwenden müssen. Der Wert des

#### Grundkapital erhöht

Das Grundkapital der Continental AG hat sich durch die im Januar 2010 durchgeführte Kapitalerhöhung um 79.360.000 Mio € auf 512.015.316,48 € erhöht. Es ist in 200.005.983 Mio nennwertlose Stückaktien eingeteilt. Alle Aktien sind gleichermaßen dividendenberechtigt. Gemäß §20 der Satzung der Continental AG

Continental-Investments in seinem Depot zum Jahresende 2010 hätte allerdings nur bei 59.140 € gelegen, was einer durchschnittlichen Performance von -4,6 % p.a. entspricht. Auch unter Berücksichtigung der im Investitionszeitraum angefallenen Dividendenzahlungen hätte die durchschnittliche Performance bei -3,1 % p.a. gelegen und damit um mehr als 8 Prozentpunkte unter der Entwicklung des DAX. Bezogen auf den Zehn-Jahreszeitraum bleibt allerdings weiterhin ein Total Shareholder Return von 14,5 % p.a. – ein „langer Atem“ zahlt sich aus.

#### **Anleihen erfolgreich platziert**

Als Teil des Ende 2009 verabschiedeten Refinanzierungsplans konnten im Zeitraum Juli bis September 2010 vier Anleihen im Umfang von insgesamt 3,0 Mrd € erfolgreich am Markt für Hochzinsanleihen platziert werden. Die Euro-Anleihen wurden allesamt von der Conti-Gummi Finance B.V., Amsterdam, Niederlande, begeben und werden von der Continental AG sowie ausgewählten Tochtergesellschaften garantiert. Die Anleihen sind unter anderem in den Freiverkehr der Wertpapierbörsen in Frankfurt, Hannover und Hamburg eingeführt. Die Nettoerlöse aus den Emissionen dienten der vorzeitigen Rückzahlung der Forward Start Facility, die Continental mit ihren kreditgebenden Banken im Dezember 2009 vereinbart hatte, sowie zur teilweisen Rückzahlung des syndizierten Kredits, den Continental im Sommer 2007 zur Finanzierung der

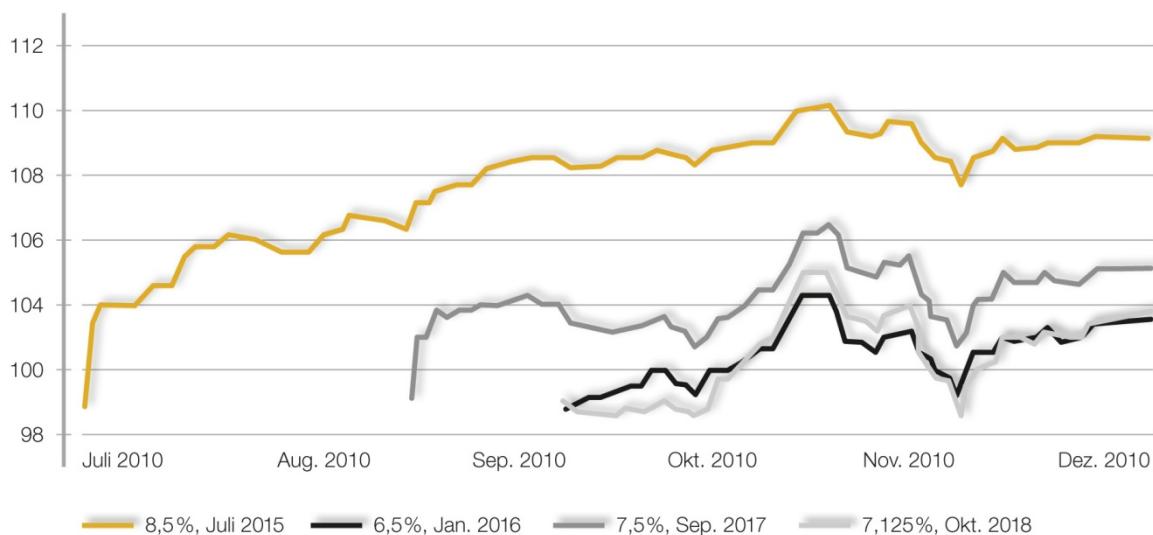
Akquisition der Siemens VDO aufgenommen hatte (VDO-Kredit). Hierdurch konnte Continental wie angekündigt ihre Abhängigkeit von Bankkrediten deutlich reduzieren und ihre Kapitalmarktfähigkeit erneut eindrucksvoll unter Beweis stellen. Die wesentlichen Kenngrößen der Anleihen sind in unten stehender Tabelle zusammengefasst.

Alle vier Anleihen notierten zum Jahresende über ihrem Emissionskurs. Am besten entwickelte sich die Anleihe mit der Endfälligkeit Juli 2015. Sie notierte zum Jahresende 108,6 %, was einem Zuwachs von 9,7 % seit Emission entspricht. Auf Platz 2 in der Wertentwicklung steht die Anleihe mit der Endfälligkeit September 2017, gefolgt von der Anleihe mit der Endfälligkeit Januar 2016. Erstere verzeichnete einen Wertzuwachs von 4,7 %, die Zweite einen Zuwachs in Höhe von 3,1 %, jeweils bezogen auf den Emissionskurs. Eine positive Wertentwicklung von 3,0 % bietet die Anleihe mit der Laufzeit bis Oktober 2018.

Nach erfolgreicher Refinanzierung von Teilen des VDO-Kredits und der deutlichen Verbesserung des Fälligkeitsprofils entwickelte sich der Fünf-Jahres-Credit Default Swap deutlich besser als der Index für Werte mit vergleichbarer Ratingeinstufung. Der Spread gegenüber dem sogenannten ITraxx X-Over, dem Index für Werte mit einem vergleichbaren Risikoprofil, lag somit zum Jahresende bei rund 120 Basispunkten.

WKN	Kupon	Laufzeit	Volumen in Mio €	Emissionskurs	Kurs 31.12.2010
A1AY2A DE000A1AY2A0	8,500 %	15. Juli 2015	750	99,0047 %	108,5818 %
A1A1P0 DE000A1A1P09	6,500 %	15. Januar 2016	625	98,8610 %	101,8800 %
A1AOU3 DE000A1AOU37	7,500 %	15. September 2017	1.000	99,3304 %	104,0150 %
A1A1P2 DE000A1A1P25	7,125 %	15. Oktober 2018	625	99,2460 %	102,1795 %

## Entwicklung der Anleihen



## Kreditrating nahezu unverändert

Die führenden Ratingagenturen haben das Kreditrating der Continental AG im Berichtsjahr wie folgt geändert:

31.12.2010	Rating	Ausblick
Standard & Poor's	B	stable
Moody's	B1	stable

31.12.2009	Rating	Ausblick
Standard & Poor's	B+	CreditWatch negative
Moody's	B1	negative

Trotz der im Jahr 2010 eingetretenen Erholung der Automobilkonjunktur sowie verbesserter Geschäftszahlen bei Continental blieb das Rating der Continental AG nahezu unverändert. Standard & Poor's senkte das Rating auf B stabiler Ausblick, Moody's verbesserte den Ausblick auf „stabil“ von „negativ“. Continental hat unverändert das Ziel, aus Finanzierungsgesichtspunkten mittelfristig wieder eine Rating-Einstufung innerhalb der durch niedrige Ausfallraten gekennzeichneten höheren Bonitätskategorie – der so bezeichneten Investment-Grade-Kategorie – zu erreichen. Das angestrebte Mindestrating liegt bei BBB bzw. Baa2. Spätestens zum Ende des Geschäftsjahres 2012 sollen die entscheidenden Ratingkennziffern Netto-Finanzschulden im Verhältnis zum EBITDA (Leverage

Ratio), Netto-Finanzschulden im Verhältnis zum Eigenkapital (Gearing Ratio) und das Verhältnis operativer Cashflow zu Netto-Finanzschulden (FFO/Net debt) gemäß Definition der Rating-Agenturen Größenordnungen erreicht haben, die für die Investment-Grade-Kategorie charakteristisch sind.

## Umfangreiche Investor-Relations-Aktivitäten

Eine wesentliche Aufgabe von Investor Relations (IR) bei Continental ist der systematische und kontinuierliche Dialog mit den bereits engagierten und potenziellen Investoren sowie Aktien- und Kreditanalysten und anderen Kapitalmarktakteuren über vergangene, aktuelle und insbesondere erwartete Geschäftsverläufe. Dabei wollen wir allen Marktteilnehmern relevante und nützliche Informationen zeitgleich zur Verfügung stellen. Ziel ist eine fortlaufende Information aller Marktteilnehmer. Unter anderem zu diesem Zweck erhebt Continental zweimal pro Jahr eine Analyse ihrer Free-Float-Aktionärsstruktur. Die Roadshowaktivitäten werden dann an den Ergebnissen der Analysen ausgerichtet und unterliegen somit einem ständigen Wandel. Darüber hinaus dienen die regelmäßig veröffentlichten Geschäfts- und Quartalsberichte aber auch das Fact Book, das Continental dieses Jahr zum elften Mal erstellt, der kontinuierlichen Informationsbereitstellung.

Trotz des geringen Free Float im Jahr 2009 wurden die IR-Aktivitäten von externen Marktbeobachtern zu Beginn des Berichtsjahres weiterhin hoch einge-

schätzt: Im Rahmen der Erhebung des „Institutional Investors“ wurden wir in der Kategorie „Europe's most Successful IR Professionals in the Auto & Auto Parts Sector“ mit dem 2. Platz durch die Sell Side ausgezeichnet. Im Rahmen des von Thomas Extel durchgeführten „Pan European Extel Survey“ wurden wir in der Kategorie „Best IR Professionals - Auto & Automotive Components“ auf den 4. Platz gewählt.

Nach Platzierung von 31 Mio Aktien und der damit einhergehenden Erhöhung des Free Float zu Jahresbeginn war es neben der routinemäßigen Planung der Roadshowaktivitäten für Aktieninvestoren vordringlichste Aufgabe, den Markt auf die bevorstehenden Anleiheemissionen vorzubereiten. Hierzu wurden bereits zu Jahresbeginn im Rahmen von sogenannten Non-Deal-Roadshows und durch die Teilnahme an Konferenzen für Anleiheinvestoren Kontakte zu den wichtigsten Anleiheinvestoren und Kreditanalysten hergestellt. Zum Jahresende wird Continental regelmäßig durch mindestens acht Kreditanalysten betreut, die Empfehlungen für die von Continental emittierten Anleihen aussprechen. Zur Platzierung der ersten Anleihe führte Continental eine Deal-Roadshow mit dem Vorstandsvorsitzenden, dem Finanzvorstand und dem Leiter Finance & Treasury durch. Dabei wurden rund 250 Investoren in London, Frankfurt, Paris und Amsterdam besucht.

In Summe konnte Continental im Zeitraum Juli bis September 2010 am Markt für Hochzinsanleihen 3,0 Mrd € platzieren. Nach letzten Berechnungen entspricht das etwa 6 % des gesamten im Berichtsjahr am Hochzinsanleihemarkt platzierten Volumens. Seit Beginn des vergangenen Jahres sind Anleiheinvestoren fester Bestandteil der Roadshowaktivitäten von Continental. 2010 wurden zudem drei Anleihekonzferenzen in Europa und eine in den USA besucht. Das IR-Team arbeitet dabei eng mit dem Bereich Finance & Treasury zusammen, um einen bedarfsgerechten und auf diese Zielgruppe zugeschnittenen Informationsfluss zu gewährleisten.

Die regelmäßige Betreuung durch Aktienanalysten war bedingt durch den geringen Free Float im Jahr 2009 zeitweise auf weniger als fünf aktive Beobachter gesunken. Im Verlauf des Berichtsjahres konnte diese Zahl auf 28 gesteigert werden und steigt weiter an. So wird Continental heute von 29 Aktienanalysten aktiv

betreut, die ihrerseits regelmäßig Anlageempfehlungen für die Continental-Aktie aussprechen.

Ein Schwerpunkt der Roadshowaktivitäten im Berichtsjahr lag neben Europa in den USA. Zusätzlich wurde auch in Asien eine Roadshow durchgeführt, um insbesondere an den Börsenplätzen in Hongkong und Singapur das Interesse an der Continental-Aktie auszuloten. In Summe wurden im Rahmen von Non-Deal-Roadshows mehr als 600 persönliche Gespräche mit Investoren geführt, wobei Mitglieder des Vorstands an rund der Hälfte der Gespräche persönlich teilnahmen. Wir haben 15 Konferenzen, davon zehn in Europa, vier in den USA und eine in Asien besucht. Darüber hinaus stellten wir die Divisionen Powertrain und Interior im Rahmen von sogenannten Field Trips in Koordination mit den verantwortlichen Vorstandsmitgliedern näher vor.

Einen weiteren Schwerpunkt der IR-Aktivitäten bildete der persönliche Kontakt zu unseren Privataktionären. Im Mittelpunkt des Dialogs stand dabei die jährliche Hauptversammlung, die auch 2010 wieder starken Zuspruch erfuhr. Zusätzlich bemühen wir uns, mit Unterstützung von Aktionärsvereinigungen, Anlegermessen im gebotenen Umfang zu berücksichtigen oder in Zusammenarbeit mit regionalen Börsen den Kontakt zu Privatanlegern zu knüpfen. So haben wir im Berichtsjahr in Deutschland mit rund 100 Privataktionären in Kontakt treten können.

Interessierte Anleger können die veröffentlichten Unternehmensdaten, die anstehenden Termine und die Ansprechpartner sowie andere nützliche Informationen unter [www.continental-ir.de](http://www.continental-ir.de) auf den Investor-Relations-Seiten im Internet abrufen. Das Investor-Relations-Team ist unter [ir@conti.de](mailto:ir@conti.de) erreichbar.

Unser Informationsangebot im Internet wurde im Vergleich zum Jahr 2009 wesentlich häufiger genutzt. So stieg die Anzahl der Besucher auf unseren IR-Seiten um etwa 53 % auf rund 300.000 und die Anzahl der Downloads um 23 % auf knapp 370.000.

#### Aktionärsstruktur

Größter Aktionär der Continental AG ist die Schaeffler GmbH, die 42,17 % der ausstehenden Aktien hält. Darüber hinaus werden jeweils 16,48 % von den Privatbanken M.M.Warburg & CO KGaA und B. Metzler

seel. Sohn & Co. Holding AG gehalten. Der Free Float liegt bei 24,87 %. Im Zuge der Ende November 2010 durchgeföhrten Erhebung der Aktionärsstruktur, wurden etwa drei Viertel des Free Float identifiziert. Demnach werden rund 39 % der identifizierten, in Streubesitz befindlichen Aktien von Anlegern in Großbritannien, Irland und Kontinentaleuropa (ohne Deutschland) gehalten. Deutsche institutionelle Anleger repräsentieren rund 22 % des identifizierten Streubesitzes. Auf Nordamerika entfallen rund 13 %. Etwa ein Viertel des identifizierten Free Float wird durch Privataktionäre oder passiv ausgerichtete Investoren gehalten. 1 % des identifizierten Free Float liegt in Asien.

## Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

die Continental AG und der Konzern haben die vielfältigen Herausforderungen, die sich ihnen im Geschäftsjahr 2010 gestellt haben, insgesamt sehr gut gemeistert. Der Aufsichtsrat der Gesellschaft hat im Berichtsjahr die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Er hat die Arbeit des Vorstands eng begleitet, ihn bei der Leitung des Unternehmens regelmäßig beraten und sorgfältig überwacht und sich von der Recht- und Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung überzeugt. In alle Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen war der Aufsichtsrat, wie unten näher erläutert, rechtzeitig und unmittelbar eingebunden.

Der Vorstand hat den Aufsichtsrat auch im Berichtsjahr regelmäßig in schriftlicher oder mündlicher Form zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen der Planung, die Unternehmensstrategie sowie über wichtige Geschäftsvorfälle der Gesellschaft und des Konzerns und die damit verbundenen Chancen und Risiken 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 regelmäßiger Kontakt zum Vorstand und zum Vorstandsvorsitzenden und hat sich mit ihnen über aktuelle Fragen und Entwicklungen des Unternehmens beraten.

### Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat kam 2010 zu vier turnusmäßigen Sitzungen und zwei Telefonkonferenzen zusammen, an denen – von einzelnen Ausnahmen abgesehen – alle Aufsichtsratsmitglieder persönlich teilgenommen haben. Kein Mitglied hat mehr als die Hälfte der Sitzungen versäumt. Das Präsidium tagte achtmal im Berichtsjahr. Aufsichtsrat und Präsidialausschuss haben



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

darüber hinaus Beschlüsse außerhalb von Sitzungen im schriftlichen Verfahren gefasst, soweit dies zum Beispiel aufgrund besonderer Eilbedürftigkeit einzelner Angelegenheiten geboten war. In jedem Fall bestand auf Basis ausführlicher Vorlagen angemessene Gelegenheit zur Prüfung und Erörterung. Der Prüfungsausschuss (Audit Committee) hielt 2010 vier turnusmäßige Sitzungen und eine Telefonkonferenz ab. Der „Vermittlungsausschuss“ nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz und der Nominierungsausschuss tagten nicht. Weitere Ausschüsse bestehen nicht. Alle Ausschüsse berichten regelmäßig an das Plenum. Ihre Aufgaben sind im Corporate-Governance-Bericht (Seiten 18 ff.) ausführlicher beschrieben.

### Wesentliche Themen in Aufsichtsrat, Präsidium und Prüfungsausschuss

Wie schon 2009 haben der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse auch im Berichtsjahr die Maßnahmen zur Verbesserung der Finanzierungssituation des Unternehmens begleitet. Mit der bereits im Dezember 2009 vereinbarten Anpassung der Bedingungen des syndizierten Kreditvertrags für den Erwerb der Siemens VDO und den Abschluss einer sogenannten „Forward Start Facility“ sowie der Anfang Januar 2010 mit Zustimmung des Aufsichtsrats vorgenommenen Erhöhung des Grundkapitals der Gesellschaft wurden erste große Fortschritte erzielt. Die erfolgreiche Platzierung mehrerer Hochzinsanleihen, in die Präsidium und Prüfungsausschuss eng eingebunden waren, hat dann zu einer erheblichen Verbesserung der Fälligkeitenstruktur geführt.

Daneben hat sich der Aufsichtsrat wie in den vergangenen Jahren mit der strategischen Entwicklung und Ausrichtung des Unternehmens allgemein und der strategischen Planung der Divisionen beschäftigt. Regelmäßige Themen der Beratungen des Plenums und der Ausschüsse waren die Überwindung der Folgen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise, die Auswirkungen der unerwartet schnellen Erholung der Automobilindustrie, die allerdings auch eine Verknappung von Vorprodukten, insbesondere von Elektronikbauteilen, mit sich brachte, und der erhebliche Anstieg der Preise für Naturkautschuk und andere Rohstoffe. Darüber hinaus hat sich der Aufsichtsrat mit der zukünftigen Entwicklung bei Hybrid- und Elektrofahrzeugen, mit Investitionsprojekten in den BRIC-Märkten und mit der geplanten Expansion der Handelsorganisation der Reifen-Divisionen befasst.

Um die Einbeziehung des Aufsichtsrats in die Entscheidung wesentlicher Angelegenheiten des Unternehmens sicherzustellen, sind in der Satzung der Gesellschaft und der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats Rechtsgeschäfte festgelegt, die der Zustimmung des Aufsichtsrats bzw. seines Präsidialausschusses bedürfen. Nach Maßgabe dieser Vorschriften haben Aufsichtsrat bzw. Präsidium unter anderem den Erwerb des Flexowell-Geschäfts der Metso GmbH und des Anlagevermögens der Tianjin Xinbinhai Conveyor Belt Co., China, durch den Geschäftsbereich Conveyor Belt Systems der Division ContiTech, den Erwerb der Grundfos NoNOx A/S durch das Gemeinschaftsunternehmen Emitec, die Besicherung von bilateralen Krediten von Konzerngesellschaften mit verschiedenen Banken und die Veräußerung eines nicht mehr benötigten Werkgeländes in Costa Rica beraten und diesen Vorhaben zugestimmt. In seiner Sitzung am 14. Dezember 2010 befasste sich der Aufsichtsrat mit der Jahresplanung 2011 sowie der Langfristplanung und genehmigte die Planung und die Investitionspläne für das Geschäftsjahr 2011.

Dem Prüfungsausschuss hat der Vorstand fortlaufend und detailliert über die Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung des Konzerns und der einzelnen Divisionen sowie über die Finanzlage des Unternehmens berichtet. 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. Der Prüfungsausschuss hat auch den

Abschluss des Verfahrens zur Prüfung des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2008 durch die Deutsche Prüfstelle für Rechnungslegung e.V. behandelt und war mit der Annahme der Fehlerfeststellung durch den Vorstand einverstanden. Der Prüfungsausschuss ist außerdem eng in das Compliance- und Risikomanagement eingebunden. Der Vorstand hat ihn regelmäßig über die Arbeit der internen Revision und bedeutende Vorfälle informiert. Der Leiter der internen Revision stand dem Prüfungsausschuss und seinem Vorsitzenden in Abstimmung mit dem Vorstand auch unmittelbar zu Auskünften zur Verfügung. Im Prüfungsausschuss wurden zudem die sonstigen wesentlichen Risiken, die im Risikomanagementsystem erfasst sind, dargestellt und die dazu vom Vorstand beschlossenen Maßnahmen beraten. Der Prüfungsausschuss hat sich von der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems überzeugt.

### **Interessenkonflikte und Corporate Governance**

Im Berichtsjahr sind keine Interessenkonflikte von Aufsichtsrats- oder Vorstandsmitgliedern aufgetreten. Die Meinung einzelner Aktionäre, die gegen den Beschluss der Hauptversammlung 2009 zur Wahl von Herrn Rolf Koerfer zum Mitglied des Aufsichtsrats und die Bestätigung dieses Beschlusses durch die Hauptversammlung 2010 Klage unter anderem mit der Begründung erhoben haben, Herr Koerfer unterliege als Rechtsberater unseres Großaktionärs, der Schaeffler Gruppe, einem unauflösbar, dauerhaften Interessenkonflikt, teilt der Aufsichtsrat nicht. Eine Mitgliedschaft von Gesellschaftern, Organvertretern oder Mitarbeitern eines Großaktionärs steht nach unserer, von namhaften Fachleuten bestätigten Auffassung grundsätzlich im Einklang mit deutschem Aktienrecht und den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Für den Rechtsberater des Großaktionärs kann nichts anderes gelten. Sollte im Einzelfall eine Interessenkollision eintreten, sehen aktienrechtliche Vorschriften und die Regeln der Corporate Governance Verfahrensweisen vor, die Nachteile für das Unternehmen ausschließen. Im vergangenen Jahr war deren Anwendung jedoch nicht notwendig. Vor diesem Hintergrund hat der Aufsichtsrat auch gemeinsam mit dem Vorstand entschieden, Berufung gegen das Urteil des Landgerichts Hannover einzulegen, soweit es den Klagen gegen Beschlüsse der Hauptversammlung 2009 stattgegeben hat, und sich gegen die Klage gegen Beschlüsse der Hauptversammlung 2010 zu verteidigen. Nach dem Ausscheiden von Herrn Rolf

Koerfer aus dem Aufsichtsrat werden diese Verfahren jetzt durch übereinstimmende Erledigungserklärungen der Parteien beendet. Dem Aufsichtsrat haben im Übrigen nach seiner Einschätzung im Berichtszeitraum jederzeit eine ausreichende Zahl unabhängiger Mitglieder angehört.

Der Aufsichtsrat hat 2010 erneut die regelmäßige Effizienzprüfung seiner Tätigkeit durchgeführt. Dazu hat ein externer Berater alle Aufsichtsratsmitglieder und Mitglieder des Vorstands eingehend befragt, die Ergebnisse analysiert, mit Informationen aus anderen Unternehmen verglichen und Empfehlungen zur weiteren Verbesserung der Tätigkeit des Aufsichtsrats entwickelt und dem Aufsichtsrat vorgestellt. Das Plenum hat die Ergebnisse diskutiert und wird die Empfehlungen des Beraters aufnehmen.

In seiner Herbst-Sitzung 2010 hat sich der Aufsichtsrat ebenfalls mit den von der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex im Mai 2010 beschlossenen Änderungen des Kodex befasst. Der Aufsichtsrat hat entschieden, den neuen Empfehlungen und Anregungen zu folgen. In diesem Zusammenhang hat der Aufsichtsrat das Präsidium gebeten, eine Festlegung von konkreten Zielen für die zukünftige Zusammensetzung des Aufsichtsrats vorzubereiten, die unter anderem Vielfalt („Diversity“) berücksichtigen und insbesondere eine angemessene Beteiligung von Frauen vorsehen. Aufsichtsrat und Vorstand haben zum 18. Oktober 2010 eine entsprechend aktualisierte Erklärung nach § 161 Aktiengesetz verabschiedet. Weitere Einzelheiten sind dem Corporate-Governance-Bericht (Seiten 18 ff.) zu entnehmen.

#### **Jahres- und Konzernabschluss**

Der vom Vorstand nach den Vorschriften des HGB aufgestellte Jahresabschluss zum 31. Dezember 2010, der Konzernabschluss 2010 sowie der Bericht zur Lage der Gesellschaft und des Konzerns wurden unter Einbeziehung der Buchführung, des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsysteins und des Risikofrühkennungssystems von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hannover („KPMG“), geprüft. Zusätzlich wurde der Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen nach § 312 AktG („Abhängigkeitsbericht“) von der KPMG geprüft. Der Konzernabschluss 2010 der Continental AG wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt. Der Abschlussprüfer

erteilte uneingeschränkte Bestätigungsvermerke. Zum Risikofrühkennungssystem hat der Abschlussprüfer festgestellt, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 Aktiengesetz erforderlichen Maßnahmen getroffen hat, und dass das Risikofrühkennungssystem der Gesellschaft geeignet ist, Entwicklungen, die den Fortbestand der Gesellschaft gefährden, frühzeitig zu erkennen. Zum Abhängigkeitsbericht hat die 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 21. Februar 2011 im Prüfungsausschuss mit Vorstand und Abschlussprüfer erörtert. Außerdem wurden sie in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 11. März 2011 ausführlich behandelt. Die erforderlichen Unterlagen waren rechtzeitig vor diesen Sitzungen an alle Mitglieder des Prüfungsausschusses bzw. des Aufsichtsrats verteilt worden, sodass 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 Lageberichts, des Konzernlageberichts und 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.

## **Personelle Veränderungen in Aufsichtsrat und Vorstand**

Am 30. April 2010 trat Herr Dr. Thorsten Reese, Vertreter der leitenden Angestellten im Aufsichtsrat, in den Ruhestand und schied damit auch aus dem Aufsichtsrat aus. Das für ihn gewählte Ersatzmitglied, Herr Artur Otto, Leiter Vertrieb und Marketing der Continental Engineering Services, rückte zum 1. Mai 2010 als Mitglied des Aufsichtsrats nach. Herr Hartmut Meine wurde als Nachfolger von Herrn Dr. Reese zum Mitglied des Prüfungsausschusses gewählt. Am 29. November 2010 legte Herr Rolf Koerfer sein Amt als Aufsichtsratsmitglied mit sofortiger Wirkung nieder. Das Amtsgericht Hannover bestellte am 6. Dezember 2010 Herrn Prof. Siegfried Wolf zu seinem Nachfolger. In seiner Sitzung am 14. Dezember wählte der Aufsichtsrat Herrn Georg F. W. Schaeffler anstelle von Herrn Koerfer als weiteren Anteilseignervertreter in den Präsidialausschuss. Der Aufsichtsrat dankt noch einmal Herrn Dr. Reese und Herrn Koerfer für ihren großen Beitrag zum Erfolg des Unternehmens. Weitere Angaben zu den Mitgliedern des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, die im Berichtsjahr amtiert haben, sind auf den Seiten 248 f. zu finden.

Im Vorstand hat es 2010 keine Veränderungen gegeben. Die am 19. Oktober 2009 vom Aufsichtsrat bestellten weiteren Vorstandsmitglieder, Herr Wolfgang Schäfer (Finanzen, Controlling, IT und Recht) und Herr José A. Avila (Division Powertrain), traten ihre Ämter am 1. Januar 2010 an.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Arbeitnehmervertretungen für ihre hervorragende Arbeit im vergangenen Jahr. Sie haben die vielfältigen Herausforderungen angenommen und das Unternehmen wieder auf einen erfolgreichen Weg gebracht.

Hannover, den 11. März 2011

Für den Aufsichtsrat

mit freundlichen Grüßen  
Ihr



Prof. Dr. Ing. Wolfgang Reitzle  
Vorsitzender

# Corporate-Governance-Bericht und Erklärung zur Unternehmensführung

Unsere Corporate-Governance-Grundsätze sind Basis unseres Erfolgs im Interesse aller Stakeholder.

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. Er 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 Unternehmensziele und Leitlinien festhalten, 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 Ge-

schäftsleitung 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 acht Mitgliedern. Angaben über die Mitglieder und ihre Aufgaben finden Sie auf Seite 247.

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 in § 14 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 Geschäftsführung 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 Vorsitzenden, steht er in regelmäßigem Kontakt und berät mit ihm insbesondere die Strategie, die Geschäftsentwicklung und das Risikomanagement 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 derzeitige Amtsperiode aller

Mitglieder des Aufsichtsrats endet mit dem Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung 2014. Auf den Seiten 248 f. dieses Geschäftsberichts sind die derzeitige Zusammensetzung des Aufsichtsrats und weitere Angaben zu seinen Mitgliedern zu finden.

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

Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben, die im Rahmen von Gesetz und Satzung unter anderem nähere Bestimmungen zu den Aufsichtsratssitzungen, zur Verschwiegenheitspflicht, zum Umgang mit Interessenkonflikten und zu den Berichtspflichten des Vorstands sowie einen Katalog der Rechtsgeschäfte enthält, 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 der Ausschüsse sind auf Seite 251 des Geschäftsberichts aufgeführt.

Dem Präsidialausschuss gehören der Aufsichtsratsvorsitzende, sein Stellvertreter und die beiden weiteren Mitglieder des Vermittlungsausschusses an. Eine der wesentlichen Aufgaben des Präsidialausschusses ist 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 übertragen mit der Maßgabe, dass jedes seiner Mitglieder im Einzelfall verlangen kann, eine Angelegenheit dem Plenum zur Entscheidung vorzulegen.

Der Prüfungsausschuss (Audit Committee) kümmert sich um Rechnungslegung, Abschlussprüfung und

Compliance. Er befasst sich insbesondere mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems sowie der vorbereitenden Prüfung des Jahresabschlusses und des Konzernabschlusses und gibt dazu seine Empfehlung an das Plenum des Aufsichtsrats zur Beschlussfassung nach § 171 AktG. Er berät außerdem die Entwürfe der Zwischenberichte der Gesellschaft und ist ferner dafür zuständig, die erforderliche Unabhängigkeit des Abschlussprüfers sicherzustellen, den Prüfungsauftrag an den Abschlussprüfer zu erteilen, gegebenenfalls Prüfungsschwerpunkte zu bestimmen und das Honorar zu vereinbaren. Zur Wahl des Abschlussprüfers durch die Hauptversammlung gibt er eine Empfehlung für den Vorschlag des Plenums ab. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Dr. Bernd W. Voss, ist unabhängig und verfügt als ehemaliger Finanzvorstand der Dresdner Bank über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren. 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.

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 Abstimmungsvorgang nicht die gesetzlich vorgeschriebene Zweidrittelmehrheit findet. Einer erneuten Abstimmung ist dann zwingend ein Vermittlungsversuch durch diesen Ausschuss vorgeschaltet.

Der Aufsichtsrat berichtet über seine Arbeit und die seiner Ausschüsse im vergangenen Geschäftsjahr auf den Seiten 14 ff.

#### **Aktienbesitz von Aufsichtsrat und Vorstand/Directors' Dealings**

Den Mitgliedern des Aufsichtsrats, Maria-Elisabeth Schaeffler und Georg F. W. Schaeffler, sind laut Stimmrechtsmitteilung vom 29. Juni 2010 Aktien mit einem Anteil von 42,17 % am stimmberechtigten Grundkapital der Gesellschaft zuzurechnen. Die übrigen Mitglieder des Aufsichtsrats besaßen zum 8. Februar 2011

Aktien mit einem Anteil von insgesamt weniger als 1 % am Grundkapital der Gesellschaft. Die Mitglieder des Vorstands besaßen zum 8. Februar 2011 Aktien mit einem Anteil von insgesamt ebenfalls weniger als 1 % am Grundkapital der Gesellschaft.

Nach § 15a WpHG müssen die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat der Continental AG und mit ihnen in enger Beziehung stehende Personen den Erwerb und die Veräußerung von Aktien der Gesellschaft und sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten offenlegen. Im Geschäftsjahr 2010 hat die Continental AG gemäß § 15a WpHG mitgeteilt, dass zwei Mitglieder des Vorstands insgesamt 310 Aktien durch Bezugsrechtsausübung erworben haben.

### **Aktionäre und Hauptversammlung**

Die Aktionäre der Gesellschaft üben ihre Mitbestimmungs- und Kontrollrechte in der Hauptversammlung aus. Die jährlich in den ersten acht Monaten des Geschäftsjahrs stattfindende ordentliche Hauptversammlung entscheidet über sämtliche ihr durch das Gesetz zugewiesenen Aufgaben wie die Verwendung des Bilanzgewinns, Wahl und Entlastung der Aufsichtsrats- und Vorstandsmitglieder, Wahl des Abschlussprüfers und die Änderung 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**

Die Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex hat 2010 wieder eine Reihe von Änderungen des Kodex beschlossen. Aufsichtsrat und Vorstand haben diese Vorschläge eingehend beraten und entschieden, die Änderungen im Wesentlichen für die Continental zu übernehmen und die Corporate-Governance-Grundsätze der Continental entsprechend anzupassen.

Zum 18. Oktober 2010 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 26. Mai 2010; vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des elektronischen Bundesanzeigers bekannt gemacht am 2. Juli 2010) mit den nachstehenden Einschränkungen entsprochen wurde und wird. Auf die Erklärung von Vorstand und Aufsichtsrat vom 19. Oktober 2009 zu den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 18. Juni 2009 wird Bezug genommen.

- Ziffer 2.3.2 des Kodex empfiehlt, allen in- und ausländischen Finanzdienstleistern, Aktionären und Aktionärsvereinigungen die Einberufung der Hauptversammlung mitsamt den Einberufungsunterlagen auf elektronischem Wege zu übermitteln. Diese Verhaltensempfehlung kann die Gesellschaft nicht erfüllen, da die Aktien der Gesellschaft auf den Inhaber lauten (§ 5 der Satzung) und deshalb eine vollständige Feststellung aller möglichen Empfänger nicht machbar ist.
- Nach Ziffer 5.4.1 soll der Aufsichtsrat konkrete Ziele für seine Zusammensetzung benennen, die unter Beachtung der unternehmensspezifischen Situation die internationale Tätigkeit des Unternehmens, potenzielle Interessenskonflikte, eine festzulegende Altersgrenze für Aufsichtsratsmitglieder und Vielfalt (Diversity) berücksichtigen. Diese konkreten Ziele sollen insbesondere eine angemessene Beteiligung von Frauen vorsehen. Der Aufsichtsrat hat beschlossen, den Empfehlungen in Ziffer 5.4.1 zu folgen, und einen Ausschuss beauftragt, die Beschlussfassung über die Ziele durch den Aufsichtsrat vorzubereiten.

Nach Verabschiedung der Zielsetzung wird der Aufsichtsrat sie nach Maßgabe des Kodex veröffentlichen.

Hannover, 18. Oktober 2010

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 befinden sich auch frühere Erklärungen nach § 161 AktG. 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:

- Entgegen der Anregung in Ziffer 2.3.4 des Kodex haben die Aktionäre bisher nicht die Möglichkeit, die Hauptversammlung über Kommunikationsmedien, z. B. das Internet, zu verfolgen. Die Satzung lässt eine vollständige oder teilweise Übertragung der Hauptversammlung über elektronische Medien zwar grundsätzlich zu, wir meinen aber, dass Kosten und Nutzen hier in keinem sinnvollen Verhältnis stehen und verzichten deshalb darauf.

Die vollständigen Corporate-Governance-Grundsätze der Continental AG sind im Internet veröffentlicht unter [www.continental-corporation.com](http://www.continental-corporation.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. Gleichzeitig dienen die BASICS der Gestaltung unserer Zukunft.

### ○ Compliance

Die Einhaltung aller für unsere geschäftlichen Aktivitäten geltenden gesetzlichen Vorschriften und internen Richtlinien („Compliance“) ist seit Langem fester Bestandteil unserer Unternehmenskultur. Der Vorstand versteht es als eine seiner wesentlichen Aufgaben, durch geeignete Maßnahmen dafür zu sorgen. Um die Compliance-Aktivitäten weiter zu verbessern und noch effektiver zu strukturieren, wurde eine weltweite Compliance-Organisation mit einer zentralen Compliance-Abteilung etabliert, die an den Corporate Compliance Officer berichtet. Ein Schwerpunkt der Arbeit der Compliance-Abteilung ist die Verhinderung von Korruption, Verstößen gegen Kartellrecht und Wettbewerbsregeln und Vermögensdelikten.

### ○ Verhaltenskodex

Die Continental AG ist überzeugt, dass langfristiger Unternehmenserfolg im besonderen Maße von der Fähigkeit abhängt, geschäftliche Beziehungen nachhaltig verantwortungsvoll zu gestalten. Vor diesem Hintergrund hat der Konzern im Sinne einer freiwilligen Selbstregulierung einen weltweit gültigen Verhaltenskodex („Code of Conduct“) eingeführt.

Der Verhaltenskodex beschreibt die Grundwerte und Regeln, die für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Continental bei ihrer täglichen Arbeit oder im Umgang mit Arbeitskollegen, Kunden und anderen Interessengruppen des Konzerns verbindlich sind.

### ○ Gesellschaftliche Verantwortung

Nachhaltig verantwortlich handeln – das heißt für den Continental-Konzern, ein für alle Beteiligten akzeptables Gleichgewicht zwischen den wirtschaftlichen Erfordernissen des Unternehmens und den berechtigten Erwartungen ihrer Interessengruppen herzustellen. Mit diesem Ziel verabschiedete der Vorstand im Juni 2008 die Richtlinie zur „Corporate Social Responsibility“ (CSR-Richtlinie).

Die genannten Dokumente sind auf der Internetseite der Gesellschaft unter [www.continental-corporation.com](http://www.continental-corporation.com) zugänglich.

### **Rechnungslegung**

Für die Rechnungslegung des Continental-Konzerns sind die International Financial Reporting Standards (IFRS) maßgeblich, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind. Nähere Erläuterungen zu den IFRS enthält dieser Geschäftsbericht im Konzernanhang unter der Nr. 2. Grundlage des Jahresabschlusses der Continental AG sind die Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB).

### **Internes Kontrollsyste 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 Bewertung von Entwicklungen, die erhebliche Nachteile auslösen können, und der Vermeidung von Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden würden. Das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem ist ausführlich im Risikobericht auf den Seiten 114 ff. beschrieben.

### **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 Webseite der Continental AG zur Verfügung, wo unter anderem Finanzberichte, Präsentationen auf Analystenkonferenzen sowie Presse- und Ad-hoc-Mitteilungen der Gesellschaft abrufbar sind. Die Termine der wesentlichen wiederkehrenden Veröffentlichungen und Veranstaltungen (Geschäftsbericht, Zwischenberichte, Hauptversammlung, Presse- und Analystenkonferenzen) werden in einem Finanzkalender mit ausreichendem Zeitvorlauf publiziert. Die bisher bekannten Termine für 2011 und 2012 sind im hinteren Umschlag dieses Berichts und unter [www.continental-ir.com](http://www.continental-ir.com) im Internet aufgelistet.

# Vergütungsbericht

Nach dem Aktiengesetz (AktG) ist die Festsetzung der Vorstandsvergütung dem Plenum des Aufsichtsrats vorbehalten. Im Herbst 2009 hat der Aufsichtsrat die Struktur der Vergütung des Vorstands unter Beziehung eines unabhängigen Beraters eingehend überprüft und grundlegend neu geregelt.

## Vergütungssystem des Vorstands

Die Vergütung der Mitglieder des Vorstands besteht aus folgenden Elementen:

Jedes Vorstandsmitglied erhält Jahresfestbezüge, die in zwölf Monatsraten gezahlt werden.

Darüber hinaus erhalten die Vorstandsmitglieder eine variable Vergütung, die an das Erreichen bestimmter Ziele bei der Veränderung der Continental Value Contribution (CVC) gegenüber dem Vorjahr und beim Return on Capital Employed (ROCE) gebunden ist. Daneben kann der Aufsichtsrat zu Beginn eines jeden Geschäftsjahrs ein strategisches Ziel festlegen. Ein Ausfall der variablen Vergütung ist möglich, wenn bestimmte Mindestwerte nicht erreicht werden. Um außergewöhnlichen Entwicklungen, die den Grad der Zielerreichung beeinflusst haben, Rechnung tragen zu können, hat der Aufsichtsrat das Recht, die festgestellte Zielerreichung, auf deren Grundlage die variable Vergütung errechnet wird, nach billigem Ermessen rückwirkend um 20 % nach oben oder unten zu korrigieren. In jedem Fall ist die variable Vergütungskomponente auf 150 % des festgelegten Zielbonus begrenzt. 40 % der in einem Geschäftsjahr erzielten variablen Vergütung werden in Form einer Einmalzahlung als Jahresbonus ausgezahlt. Die übrigen 60 % werden in virtuelle Aktien der Continental AG umgewandelt. Nach Ablauf einer Haltefrist von drei Jahren nach Ende des Geschäftsjahrs, für das die jeweilige variable Vergütung festgestellt ist, wird der Wert dieser virtuellen Aktien einschließlich des Werts der während der Haltefrist gezahlten Dividenden ausgezahlt. Die Umwandlung der variablen Vergütung 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 darf jedoch 50 % des Werts bei Umwandlung nicht unterschreiten und dessen Dreifaches nicht überschreiten. Der Aufsichtsrat kann auch den so ermittelten Betrag zum Ausgleich außergewöhnlicher Entwicklun-

gen, zum Beispiel einer auffälligen Kursentwicklung, die ausschließlich oder weitgehend auf externen Einflüssen beruht, rückwirkend um 20 % nach oben oder unten anpassen. Darüber hinaus können im Einzelfall ein spezieller Bonus für besondere Projekte vereinbart und ein Anerkennungsbonus gewährt werden.

Die Anstellungsverträge der noch amtierenden, bereits vor 2009 bestellten Vorstandsmitglieder, Dr. Hans-Joachim Nikolin und Heinz-Gerhard Wente, sind mit Wirkung ab 1. Januar 2010 ebenfalls der neuen Struktur angepasst worden. In den vor dem Inkrafttreten des Gesetzes über die Angemessenheit der Vorstandsvergütung (VorstAG) abgeschlossenen Vorstandsverträgen hing die variable Vergütung zum einen von der ausgeschütteten Dividende ab. Sollte sich die Ausschüttungsrate signifikant erhöhen, konnte der Präsidialausschuss die Berechnungsgrundlagen neu festsetzen. Zum anderen knüpfte die Tantieme an das Erreichen bestimmter, individuell vereinbarter Ziele an, die sich auf Kennzahlen des jeweiligen Aufgabenbereichs bezogen. Dieser Teil der variablen Vergütung war auf einen Höchstbetrag begrenzt, der vom jeweiligen Fixum abhing.

Außerdem erhalten die Mitglieder des Vorstands bestimmte Nebenleistungen. Dazu gehören die Erstattung von Auslagen einschließlich den in der Regel befristeten Zahlungen bei einer betrieblich veranlassten doppelten Haushaltungsführung oder bei Tätigkeiten im Ausland, 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 zum 1. Juli 2010 den Anforderungen des § 93 Abs. 2 Satz 3 AktG in der Fassung des VorstAG angepasst wurde. Die Nebenleistungen sind von den Vorstandsmitgliedern 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. Dr. Hans-Joachim Nikolin steht das Ruhegehalt auch schon vor Vollendung des 63. Lebensjahres zu, sollte sein Dienstvertrag vor dem 31. Dezember 2011 vorzeitig einvernehmlich beendet werden. Das maximal

erreichbare Ruhegehalt beträgt 50 % der zuletzt bezahlten Festbezüge und 12 % des Durchschnitts der in den letzten fünf Geschäftsjahren jeweils erzielten variablen Vergütung. Es besteht ein individuell festgelegter Ruhegehaltssockelbetrag. Pro Dienstjahr erlangt ein Mitglied des Vorstands eine Versorgungsanwartschaft in Höhe von 10 % der Differenz zwischen dem Ruhegehaltssockelbetrag und seinem maximalen Ruhegehaltsanspruchs, bis nach zehn Jahren der volle Anspruch erreicht wird. Eine Anpassung des Ruhegehalts nach Eintritt des Versorgungsfalls erfolgt nach § 16 BetrAVG. Anderweitige Einkünfte werden auf das Ruhegehalt angerechnet.

In den Anstellungsverträgen ist vereinbart, dass gegebenenfalls im Falle einer vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund zu vereinbrende Zahlungen an das Vorstandsmitglied einschließlich Nebenleistungen nicht den Wert von zwei Jahresvergütungen und nicht den Wert der Vergütung für die Restlaufzeit des Vorstandsdienstvertrages überschreiten sollen. Für den Fall eines Übernahmeangebots oder eines Kontrollwechsels bei der Gesellschaft existieren keine Entschädigungsvereinbarungen mit den Mitgliedern des Vorstands. Im Geschäftsjahr 2010

haben sie von Dritten im Hinblick auf ihre Tätigkeit im Vorstand weder Leistungen erhalten, noch sind sie ihnen zugesagt worden.

#### Individuelle Vergütung

Die Gesamtbezüge jedes einzelnen Mitglieds des Vorstands für das Geschäftsjahr und Vorjahr, aufgeteilt in fixe und variable Bestandteile, und der jeweilige Pensionsaufwand sowie der im Konzernabschluss gebuchte Wert der in vorangegangenen Geschäftsjahren gewährten und im vergangenen Jahr abgelösten Bezugsrechte aus Aktienoptionsplänen ergeben sich aus den nachstehenden Tabellen. José A. Avila wurde zugesichert, dass die kurzfristige Komponente seiner variablen Vergütung 2010 mindestens 360 Tsd € beträgt. Darüber hinaus hat ihm der Aufsichtsrat einen Anerkennungsbonus für das Geschäftsjahr 2010 in Höhe von 225 Tsd € gewährt, der wie die Langfristkomponente der variablen Vergütung gezahlt wird. Das ehemalige Vorstandsmitglied, Gerhard Lerch, erhielt für die Dauer des Wettbewerbsverbots bis 29. September 2010 eine Karenzentschädigung. Im Kalenderjahr 2010 wurden hierfür 509 Tsd € (Vj. 687 Tsd €) gezahlt. Die weiteren Einzelheiten der Aktienoptionspläne sind im Konzernanhang unter Kapitel 24 erläutert.

#### Vorstandsvergütungen 2010

	in Tsd €	Vergütungskomponenten				Aktienorientierte Vergütung <sup>4</sup>
		fixe <sup>1</sup>	variable, kurzfristig	variable, langfristig <sup>2</sup>	gesamt	
Dr. E. Degenhart	1.233	594	891	<b>2.718</b>	980 <sup>2</sup>	
J. A. Avila	690	360	551	<b>1.601</b>	551 <sup>2</sup>	
Dr. R. Cramer	636	480	721	<b>1.837</b>	782 <sup>2</sup>	
H. Matschi	630	270	405	<b>1.305</b>	466 <sup>2</sup>	
Dr. H.-J. Nikolin	633	320	479	<b>1.432</b>	834 <sup>2,3</sup>	
W. Schäfer	1.036	457	686	<b>2.179</b>	686 <sup>2</sup>	
N. Setzer	636	540	810	<b>1.986</b>	871 <sup>2</sup>	
H.-G. Wente	788	508	762	<b>2.058</b>	1.036 <sup>2,3</sup>	
<b>Summe</b>	<b>6.282</b>	<b>3.529</b>	<b>5.305</b>	<b>15.116</b>	<b>6.206</b>	

<sup>1</sup> Die fixen Vergütungskomponenten beinhalten neben Bezügen in Geld auch unbare Elemente (u. a. Kraftfahrzeugüberlassung, Versicherungen, Übernahme von Umzugskosten).

<sup>2</sup> Langfristige Komponente der variablen Vergütung gem. neuer Vergütungsstruktur, die zur Ausrichtung auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung in virtuelle Aktien der Continental AG umgerechnet wird, inkl. Anerkennungsboni.

<sup>3</sup> Im Konzernabschluss gebuchter Personalaufwand im Geschäftsjahr 2010 (Compensation Cost) inkl. für die im Rahmen der Aktienoptionspläne 2004 und 2008 in vorangegangenen Geschäftsjahren gewährten und inzwischen abgefundenen Bezugsrechte.

<sup>4</sup> Inkl. der Wertveränderungen der in Vorjahren gewährten virtuellen Aktien.

## Vorstandsvergütungen 2009

in Tsd €	Vergütungskomponenten				
	fixe <sup>1</sup>	variable, kurzfristig	variable, langfristig <sup>2</sup>	gesamt	Aktien- orientierte Vergütung
Dr. E. Degenhart (ab 12.08.2009)	472	202	304	978	304 <sup>2</sup>
Dr. K.-T. Neumann (bis 12.08.2009) <sup>2</sup>	453	—	—	453	363 <sup>3</sup>
Dr. R. Cramer (ab 12.08.2009)	233	140	210	583	210 <sup>2</sup>
Dr. A. Hippe (bis 28.02.2009) <sup>2</sup>	112	36	—	148	96 <sup>3</sup>
H. Matschi (ab 12.08.2009)	239	140	210	589	210 <sup>2</sup>
Dr. H.-J. Nikolin	460	—	—	460	542 <sup>3</sup>
N. Setzer (ab 12.08.2009)	238	140	210	588	210 <sup>2</sup>
H.-G. Wente	459	119	—	578	313 <sup>3</sup>
<b>Summe</b>	<b>2.666</b>	<b>777</b>	<b>934</b>	<b>4.377</b>	<b>2.248</b>

<sup>1</sup> Die fixen Vergütungskomponenten beinhalten neben Bezügen in Geld auch unbare Elemente (u. a. Kraftfahrzeugüberlassung, Versicherungen, Übernahme von Umzugskosten).

<sup>2</sup> Langfristige Komponente der variablen Vergütung gem. neuer Vergütungsstruktur, die zur Ausrichtung auf eine nachhaltige Unternehmensentwicklung in virtuelle Aktien der Continental AG umgerechnet wird.

<sup>3</sup> Im Konzernabschluss gebuchter Personalaufwand im Geschäftsjahr 2009 (Compensation Cost) inklusive für die im Rahmen der Aktienoptionspläne 2004 und 2008 in vorangegangenen Geschäftsjahren gewährten und inzwischen abgefundenen Bezugsrechte.

### Langfristige Komponente der aktienorientierten Vergütung

Die in virtuelle Aktien der Continental AG umgewandelten Beträge der variablen Vergütung haben sich im Berichtsjahr wie folgt entwickelt:

in Tsd €	Bestand am 01.01.2010	gewich- teter Fair Value	Zugänge	gewich- teter Fair Value	Abgänge	Auszah- lungsbetrag	Bestand am 31.12.2010	gewich- teter Fair Value
Dr. E. Degenhart	—	—	304	392	—	—	304	392
J. A. Avila	—	—	—	—	—	—	—	—
Dr. R. Cramer	—	—	210	271	—	—	210	271
H. Matschi	—	—	210	271	—	—	210	271
Dr. H.-J. Nikolin	—	—	—	—	—	—	—	—
W. Schäfer	—	—	—	—	—	—	—	—
N. Setzer	—	—	210	271	—	—	210	271
H.-G. Wente	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>Summe</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>934</b>	<b>1.205</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>934</b>	<b>1.205</b>

### **Altersvorsorgeverpflichtungen und Dienstzeitaufwendungen**

Der Anwartschaftsbarwert („Defined Benefit Obligation – DBO“) sämtlicher Pensionszusagen der aktiven Mit-

glieder des Vorstands sowie der im jeweiligen Geschäftsjahr nach internationaler Rechnungslegung ermittelte Pensionsaufwand („Service Cost“) stellt sich wie folgt dar:

<b>in Tsd €</b>	<b>Defined Benefit Obligation</b>		<b>Service Cost</b>	
	<b>31.12.2010</b>	<b>31.12.2009</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Dr. E. Degenhart (ab 12.08.2009)	1.111	292	681	265
J. A. Avila (ab 01.01.2010)	545	—	541	—
Dr. R. Cramer (ab 12.08.2009)	285	88	207	81
H. Matschi (ab 12.08.2009)	374	103	240	94
Dr. H.-J. Nikolin	4.315	2.865	146	130
W. Schäfer (ab 01.01.2010)	696	—	703	—
N. Setzer (ab 12.08.2009)	248	65	153	59
H.-G. Wente	4.023	2.279	67	56
Dr. K.-T. Neumann (bis 12.08.2009) <sup>1</sup>	k. A.	k. A.	—	178
Dr. A. Hippe (bis 28.02.2009) <sup>1</sup>	k. A.	k. A.	—	25
<b>Summe</b>	<b>11.597</b>	<b>5.692</b>	<b>2.738</b>	<b>888</b>

<sup>1</sup> Auf die Angabe der Defined Benefit Obligation wurde für im Vorjahr ausgeschiedene Vorstandsmitglieder verzichtet. Wir verweisen auf Kapitel 39 hinsichtlich der Angaben zu Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstandes.

### **Aktienoptionspläne 2004 und 2008**

	<b>Bestand Bezugsrechte</b>		<b>Auszahlungsbeträge<sup>1</sup> (in Tsd €)</b>		
	<b>31.12.2010</b>	<b>31.12.2009</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
Dr. K.-T. Neumann (bis 12.08.2009)	—	—	59	—	—
Dr. A. Hippe (bis 28.02.2009)	—	—	100	—	—
Dr. H.-J. Nikolin	—	—	106	38	96
H.-G. Wente	—	—	76	12	96
<b>Summe</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>341</b>	<b>50</b>	<b>192</b>

<sup>1</sup> Die Bezugsrechte der Aktienoptionspläne 2004 und 2008 wurden in eine Barzahlung umgewandelt.

### **Vergütung des Aufsichtsrats**

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist in § 16 der Satzung geregelt. Sie hat ebenfalls einen fixen und einen variablen Bestandteil. Der variable Teil hängt vom Konzernergebnis pro Aktie für das abgelaufene Geschäftsjahr ab. Dem Vorsitzenden sowie dem stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats und den Vorsitzenden und Mitgliedern der Ausschüsse steht eine höhere Vergütung zu. Daneben werden Sitzungsgelder gezahlt und die Auslagen erstattet. Die D&O-Versicherung deckt auch die Mitglieder des Aufsichtsrats ab. Der Selbstbehalt entspricht seit 1. Juli 2010,

wie vom Deutschen Corporate Governance Kodex empfohlen, ebenfalls den Anforderungen des VorstAG.

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 2010 gewährten Bezüge der Aufsichtsratsmitglieder sind in der folgenden Tabelle wiedergegeben.

**Aufsichtsratsvergütungen**

in Tsd €	Vergütungskomponenten			
	2010		2009	
	fixe <sup>1</sup>	variable	fixe <sup>1</sup>	variable
Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Reitzle (seit 28.09.09)	84	22	19	—
Dr. Hubertus von Grünberg (bis 06.03.09)	—	—	17	—
Rolf Koerfer (vom 05.02.09 bis 29.11.10)	58	15	73	—
Werner Bischoff	68	17	72	—
Dr. h. c. Manfred Bodin (bis 23.04.09)	—	—	14	—
Dr. Diethart Breipohl (bis 23.04.09)	—	—	21	—
Michael Deister	68	17	73	—
Dr. Gunter Dunkel (seit 23.04.09)	42	11	31	—
Hans Fischl (seit 23.04.09)	68	17	48	—
Dr. Michael Frenzel (bis 15.09.09)	—	—	31	—
Dr. Jürgen Geißinger (seit 05.02.09)	42	11	40	—
Prof. Dr.-Ing. E.h. Hans-Olaf Henkel	42	11	57	—
Michael Iglhaut	46	11	55	—
Jörg Köhlinger (seit 23.04.09)	46	11	32	—
Prof. Dr. Klaus Mangold (seit 23.04.09)	42	11	31	—
Hartmut Meine	52	12	48	—
Dirk Nordmann	46	11	48	—
Jan P. Oosterveld (bis 26.01.09)	—	—	4	—
Artur Otto (seit 01.05.10)	29	7	—	—
Dr. Thorsten Reese (bis 30.04.10)	24	5	73	—
Klaus Rosenfeld (seit 23.04.09)	64	17	44	—
Georg F. W. Schaeffler (seit 05.02.09)	43	11	40	—
Maria-Elisabeth Schaeffler (seit 05.02.09)	42	11	55	—
Jörg Schönfelder	46	11	48	—
Jörg Schustereit (bis 23.04.09)	—	—	17	—
Fred G. Steingraber (bis 26.01.09)	—	—	5	—
Prof. Dipl.-Ing. Jürgen Stockmar (bis 25.01.09)	—	—	4	—
Christian Streiff (bis 03.02.09)	—	—	4	—
Dr. Bernd W. Voss	84	22	89	—
Dieter Weniger (bis 23.04.09)	—	—	16	—
Prof. KR Ing. Siegfried Wolf (seit 06.12.10)	3	1	—	—
Erwin Wörle	46	11	48	—
<b>Summe</b>	<b>1.085</b>	<b>273</b>	<b>1.157</b>	<b>—</b>

<sup>1</sup> Einschließlich Sitzungsgelder.

# Lagebericht

	<b>Unternehmensprofil</b>
30	Konzernstruktur
32	Divisionen und Geschäftsbereiche
44	Organisation und Unternehmenssteuerung
48	Megatrends und Innovationen
	<b>Unternehmerische Verantwortung</b>
50	Mitarbeiter
52	Umwelt
54	Verantwortungsbewusstes Handeln
56	<b>Wirtschaftliches Umfeld</b>
	<b>Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage</b>
66	Ertragslage
76	Finanzlage
80	Vermögenslage
83	Kennzahlen der Automotive Group Entwicklung der Divisionen:
84	Chassis & Safety
88	Powertrain
92	Interior
96	Kennzahlen der Rubber Group Entwicklung der Divisionen:
97	Pkw-Reifen
101	Nfz-Reifen
104	ContiTech
107	Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Muttergesellschaft
110	Berichterstattung nach § 289 Abs. 4 HGB bzw. § 315 Abs. 4 HGB
113	Nachtragsbericht
113	Abhängigkeitsbericht
113	Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB
114	Risikobericht
	<b>Prognosebericht</b>
131	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen in den folgenden zwei Geschäftsjahren
136	Ausblick des Continental-Konzerns

# Konzernstruktur

140 Jahre für Innovation und Fortschritt.

Als „Continental-Caoutchouc- und Gutta-Percha Compagnie“ wird Continental im Jahr 1871 in Hannover als Aktiengesellschaft gegründet. Im Stammwerk in Hannover werden unter anderem Weichgummiwaren, gummierte Stoffe und Massivbereifungen für Kutschen und Fahrräder hergestellt.

Erste Erfolge in Entwicklung und Produktion werden gefeiert: 1898 startet die Produktion von profillosen „Automobil-Luftreifen“. Zur Jahrhundertwende wird Continental-Ballonstoff zur Abdichtung der Gaszellen des ersten deutschen Luftschiffs verwendet. 1904 entwickelt Continental als erste Firma der Welt „Profilreifen für Automobile“, 1905 beginnt die Produktion von „Nietgleitschutzreifen“, die den späteren Spikes ähneln und drei Jahre später erfinden wir die abnehmbare Felge für Tourenwagen. Als erster Mensch überquert der Franzose Louis Blériot 1909 den Ärmelkanal in einem mit Continental-Aeroplanstoff bespannten Flugzeug.

Ende der 1920er-Jahre erfolgt die Fusion mit bedeutenden Betrieben der Kautschukindustrie zur „Continental Gummi-Werke AG“.

1951 beginnt die Produktion von Stahlcord-Transportbändern. Luftfederbälge zur Federung von Omnibussen und Lastwagen entwickeln wir als erstes Unternehmen im Jahr 1955. 1960 beginnt die Serienproduktion von Gürtelreifen. Rund 30 Jahre später bringen wir den ersten umweltschonenden Pkw-Reifen auf den Markt.

1995 wird der Bereich Automotive Systems zur Intensivierung des Systemgeschäfts mit der Automobilindustrie aufgebaut. Die Schlüsseltechnologie als Voraussetzung für Hybrid-Antriebssysteme präsentieren wir bereits 1997.

Heute sind wir weltweit unter den ersten Fünf und belegen in Europa Platz 2 der Automobilzulieferer.

Als Anbieter von Bremsystemen, Systemen und Komponenten für Antriebe und Fahrwerk, Instrumentierung, Infotainment-Lösungen, Fahrzeugelektronik, Reifen und technischen Elastomerprodukten trägt Continental zu mehr Fahrsicherheit und zum globalen Klimaschutz bei. Continental ist darüber hinaus ein kompetenter Partner in der vernetzten, automobilen Kommunikation.

Mit 148.228 Mitarbeitern in 46 Ländern gliedert sich der Continental-Konzern in die Automotive und die Rubber Group bzw. in sechs Divisionen:

- ◉ **Chassis & Safety** umschließt die Kernkompetenz vernetzter Fahrsicherheit, Bremsen, Fahrerassistenz, passive Sicherheit und Fahrwerk.
- ◉ **Powertrain** steht für innovative und effiziente Systemlösungen rund um den Antriebsstrang.
- ◉ **Interior** bündelt sämtliche Aktivitäten, die das Darstellen und Verwalten von Informationen im Fahrzeug betreffen.
- ◉ **Pkw-Reifen** entwickelt und produziert Pkw-Reifen für die Kompakt-, Mittel-, Oberklasse und Geländefahrzeuge, Van-Reifen sowie Motorrad- und Fahrradreifen.
- ◉ **Nfz-Reifen** bietet eine große Bandbreite an Lkw-, Bus-, Industrie- und Off-The-Road-Reifen für unterschiedlichste Einsatzbereiche und Anwendungsbedingungen.
- ◉ **ContiTech** entwickelt und produziert Funktionsteile, Komponenten und Systeme für den Automobilbau sowie für andere Schlüsselindustrien.

Continental-Konzern					
Automotive Group		Rubber Group			
Umsatz: 15,9 Mrd € Mitarbeiter: 86.723			Umsatz: 10,2 Mrd € Mitarbeiter: 61.265		
Chassis & Safety	Powertrain	Interior	Pkw-Reifen	Nfz-Reifen	ContiTech
Umsatz: 5,8 Mrd € Mitarbeiter: 30.495 <ul style="list-style-type: none"> <li>◉ Electronic Brake Systems</li> <li>◉ Hydraulic Brake Systems</li> <li>◉ Sensorics</li> <li>◉ Passive Safety &amp; Advanced Driver Assistance Systems (PSAD)</li> <li>◉ Chassis Components</li> </ul>	Umsatz: 4,7 Mrd € Mitarbeiter: 26.614 <ul style="list-style-type: none"> <li>◉ Engine Systems</li> <li>◉ Transmission</li> <li>◉ Hybrid Electric Vehicle</li> <li>◉ Sensors &amp; Actuators</li> <li>◉ Fuel Supply</li> </ul>	Umsatz: 5,5 Mrd € Mitarbeiter: 29.614 <ul style="list-style-type: none"> <li>◉ Instrumentation &amp; Driver HMI</li> <li>◉ Infotainment &amp; Connectivity</li> <li>◉ Body &amp; Security</li> <li>◉ Commercial Vehicles &amp; Aftermarket</li> </ul>	Umsatz: 5,8 Mrd € Mitarbeiter: 28.276 <ul style="list-style-type: none"> <li>◉ Erstausrüstung „EMEA“</li> <li>◉ Ersatzgeschäft „EMEA“</li> <li>◉ Ersatzgeschäft „The Americas“</li> <li>◉ Ersatzgeschäft „Asia Pacific“</li> <li>◉ Zweiradreifen</li> </ul>	Umsatz: 1,4 Mrd € Mitarbeiter: 7.156 <ul style="list-style-type: none"> <li>◉ Lkw-Reifen „EMEA“</li> <li>◉ Lkw-Reifen „The Americas“</li> <li>◉ Lkw-Reifen „Asia Pacific“</li> <li>◉ Industriereifen</li> </ul>	Umsatz: 3,1 Mrd € Mitarbeiter: 25.833 <ul style="list-style-type: none"> <li>◉ Air Spring Systems</li> <li>◉ Benecke-Kaliko Group</li> <li>◉ Conveyor Belt Group</li> <li>◉ Elastomer Coatings</li> <li>◉ Fluid Technology</li> <li>◉ Power Transmission Group</li> <li>◉ Vibration Control</li> </ul>

Stand 31. Dezember 2010

# Divisionen und Geschäftsbereiche

In sechs Divisionen und 30 Geschäftsbereichen arbeiten wir daran, individuelle Mobilität sicherer, komfortabler und nachhaltiger zu machen.

## Division Chassis & Safety

Mit umfassender Kompetenz der Fahrsicherheit integriert die Division Chassis & Safety Komponenten und Systeme im Bereich hydraulische und elektrische Bremse, Fahrerassistenz, passive Sicherheit, Sensoren und Fahrwerkodynamik. Ein vernetzt agierendes und reagierendes Fahrzeug entlastet den Fahrer und hilft, komplexe oder kritische Verkehrssituationen zu meistern. Chassis & Safety entwickelt und produziert intelligente Systeme für eine automobile Zukunft, in der Leben geschützt und Verletzungen vermieden werden. Die Division integriert das komplette Spektrum von aktiven und passiven Sicherheitssystemen. Aktive Sicherheitssysteme wie elektronische Brems- und Fahrerassistenzsysteme warnen vor Gefahren und greifen unterstützend in Lenkung, Bremsen und Feder/Dämpfersysteme ein. Passive Sicherheitssysteme wie Airbags und Fußgängerschutz sorgen für bestmöglichen Schutz, sollte es zu einem Unfall kommen. Unser Produktpotfolio umfasst unter anderem elektronische und hydraulische Brems- und Fahrdynamikregelsysteme, Fahrerassistenzsysteme, Airbag-Elektroniken sowie elektronische Luftfederungssysteme und Sensoren. Wir sind überzeugt, dass es dank innovativer Technologien in der Zukunft möglich sein wird, unfallfrei Auto zu fahren – in allen Fahrzeugklassen und Märkten dieser Welt.

Chassis & Safety produziert an 57 Standorten in 19 Ländern. Im Jahr 2010 erwirtschafteten 30.495 Mitarbeiter einen Umsatz in Höhe von 5,8 Mrd €. Die Division gliedert sich in fünf Geschäftsbereiche:

- Electronic Brake Systems
- Hydraulic Brake Systems
- Sensorics
- Passive Safety & Advanced Driver Assistance Systems (PSAD)
- Chassis Components

Der Geschäftsbereich **Electronic Brake Systems** bietet hoch entwickelte Bremsentechnik für alle Fahrzeugtypen. Ihr Einsatzbereich reicht vom Kleinwagen bis hin zum Transportfahrzeug. Unsere Produkte

zeichnen sich durch hohe Integrationsfähigkeit von Funktionen und Systemkomponenten aus. EBS umfassen ABS- (Anti-Blockier-System) und ESC-Systeme (Electronic Stability Control) mit einer Vielzahl von Funktionserweiterungen und Integrationsmöglichkeiten.

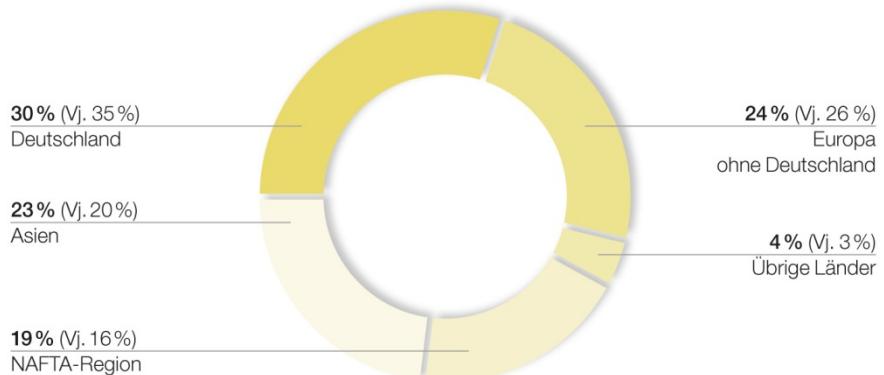
Als einer der weltweit führenden Anbieter von Radbremsen und Bremsbetätigungsystmen entwickelt der Geschäftsbereich **Hydraulic Brake Systems** stets neue Wege für die klassische Bremsentechnik und optimal angepasste Betätigungsystme für Fahrzeuge aller Klassen. Die Angebotspalette reicht von Scheiben-, Feststell-, Trommel- sowie Parkbremsen über Betätigungsseinheiten bis zu Bremsschlüchen und Bremsflüssigkeiten.

Sensoren sind für die Funktionen der elektronischen Fahrzeugregelung von elementarer Bedeutung. Das schnelle und exakte Erfassen von Drehzahlen, Auslenkungen, Bewegungen und Kräften, die auf das Fahrzeug wirken, ist Kernkompetenz des Geschäftsbereichs **Sensorics**. Dabei entwickelt und produziert der Bereich die Technologien zur Umsetzung der Messwandler sowie die notwendige Hardware und Software für die eigenen Sensoren selbst. Dies geschieht im Systemverbund mit den elektronischen Reglern für ABS, ASR (Antriebsschlupf-Regelung) und ESC. Unsere Sensoren unterstützen auch Motor- und Getriebe steuerungen, Fahrwerk-Regelsysteme sowie Lenkungssysteme.

Fahrerassistenzsysteme und passive Sicherheitselektronik helfen Leben retten. Sie stehen im Fokus des Geschäftsbereichs **Passive Safety & Advanced Driver Assistance Systems** (PSAD). Fahrerassistenzsysteme, wie beispielsweise der Notbremsassistent oder der Überwacher des toten Winkels, helfen dem Fahrer, zu jeder Zeit sicher und kontrolliert zu fahren. Assistenzsysteme agieren diskret im Hintergrund, als Einzelfunktion oder vernetzt: Mit Umfeldsensoren wie Kamera, Infrarot oder Radar gewährleisten sie vorausschauend ein Höchstmaß an Sicherheit. Airbag-Technologien und Fußgängerschutz wiederum tragen dazu bei, im Falle eines Unfalls optimal zu schützen.

**Division Chassis & Safety: Umsatz nach Regionen**

(Stand 31.12.2010)



Spezialist für integrierte Systeme im Chassis Management, bei aktiver Sicherheit und Fahreffizienz ist der Geschäftsbereich **Chassis Components**. Er entwickelt und produziert Lösungen für elektronikbasierte, aktive Fahrwerktechnik, die den Fahrer dabei unterstützt, das Fahrzeug in allen Fahrsituationen unter Kontrolle zu halten. Die elektrische Lenkung spart bei allen Fahrzeugklassen deutlich Kraftstoff ein. Das intelligente Gaspedal AFFF® macht CO<sub>2</sub>-Reduzierung für den Fahrer spürbar. Die innovativen Scheibenreinigungssysteme optimieren den Ressourcenverbrauch und sorgen für sichere Sicht.

**Marktpositionen**

Bei elektronischen und hydraulischen Bremssystemen, Fahrerassistenzsystemen, Luftfegersystemen, Rad-drehzahl- und Chassis-Sensoren, Airbag-Elektroniken und weiteren Produkten ist die Division weltweit führend. Bei Trommelbremsen und Bremsschläuchen sind wir die Nummer 2.

**Chancen für künftiges Wachstum**

Dank überzeugender Neuprodukte (Fahrerassistenzsysteme, Lenkung, Elektrische Parkbremse), höherer Installationsraten (für ABS und ESC, Sensoren, passive Sicherheit) und einer stärkeren Marktdurchdringung ist Chassis & Safety für die Zukunft bestens aufgestellt. Der Wachstumsmarkt Asien und die internationale Gesetzgebung im Hinblick auf ABS, ESC, Airbags und Fahrerassistenzsysteme werden dafür besonders entscheidend sein. In allen Märkten und Regionen sehen wir gute Chancen für ein profitables und nachhaltiges Wachstum mit Funktionen unseres Sicherheitssystems ContiGuard®. Unter dem Motto „Sicherheit für alle“ werden wir skalierbare Technologien für alle Fahrzeugklassen und alle Märkte zur Verfügung stellen und damit in Industrie- und Wachstumsmärkten ein sehr umfangreiches Portfolio anbieten. Die aktuellen Themen Umwelt und Elektromobilität unterstützen wir unter anderem mit Gewichtsreduzierung von Komponenten, Energierückgewinnung beim Bremsen und dem intelligenten Gaspedal.

## Division Powertrain

Die Division Powertrain integriert innovative und effiziente Systemlösungen rund um den Antriebsstrang in Fahrzeuge aller Klassen. Ziel dabei ist es, das Autofahren nicht nur erschwinglicher und umweltfreundlicher zu machen, sondern auch, den Komfort und den Fahrspaß zu steigern. Mit einem umfassenden Portfolio von Benzin- und Dieselsystemen inklusive Sensoren, Aktuatoren und maßgeschneideter Elektronik über Kraftstoffförderersysteme, Motor- und Getriebesteuerungen bis hin zu Lösungen für Hybrid- und Elektroantriebe bieten wir unseren Kunden ein vollständiges Portfolio an Systemen und Komponenten.

Die Division Powertrain verfügt über 60 Produktionsstätten in 22 Ländern. 26.614 Mitarbeiter erzielten im Berichtsjahr einen Umsatz in Höhe von 4,7 Mrd €. Die Division gliedert sich in fünf Geschäftsbereiche:

- Engine Systems
- Transmission
- Hybrid Electric Vehicle
- Sensors & Actuators
- Fuel Supply

Der Geschäftsbereich **Engine Systems** entwickelt und produziert Motormanagementsysteme für eine saubere Umwelt. Zum Produktpool zählen System- und Komponentenlösungen für Benzin- und Dieselmotoren, Steuerungen für das Motormanagement von Nutzfahrzeugen sowie Turbolader- und Abgasnachbehandlungstechnologien. Umfassendes Know-how hinsichtlich Software- und Systemintegration, Kalibrierung und Simulation runden das Angebot ab.

Als Spezialist für elektronische Steuerungen automatisch schaltender Getriebe bietet der Geschäftsbereich **Transmission** Lösungen für alle Arten von Getriebetypen und Allradapplikationen. Moderne Getriebeelektroniken optimieren den Fahrkomfort, sparen Kraftstoff und reduzieren die Schadstoffemissionen von Fahrzeugen. Das Angebot umfasst auch High-End-Systeme und kostenoptimierte Lösungen für die Wachstumsmärkte. Von externen Steuergeräten bis hin zu ins Getriebe integrierten Mechatroniken inklusive Sensorik und elektrischer oder hydraulischer Aktuatorik reicht das Produktpool.

Mit Potenzial zur Kraftstoffeinsparung und Emissionsreduzierung um 25 % und mehr, sowie einem deutlichen Plus an Drehmoment, sind der Hybrid- bzw. der reine Elektroantrieb eine wichtige Alternative zum reinen Verbrennungsmotor. Als erster europäischer Zulieferer produziert der Bereich **Hybrid Electric Vehicle** seit 2003 Hybridsysteme in Serie und bietet ein modulares System mit dem alle wesentlichen Komponenten für zukünftige Antriebsarten abgedeckt werden können. Diese Module sind an spezifische Fahrzeuganforderungen weltweit anpassbar – vom Kompaktfahrzeug über SUV bis hin zu Lkw.

Primäres Ziel des Geschäftsbereichs **Sensors & Actuators** ist die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emission von Fahrzeugen aller Klassen. Intelligente Sensorik und Aktuatorik im Zusammenspiel mit Motormanagementsystemen ermöglichen dynamische Diesel- und Benzinmotoren, die nicht nur aktuelle Abgasnormen erfüllen, sondern auch auf die kommenden Regelungen bis weit in die Zukunft bestens vorbereitet sind. Unser Produktpool deckt alle wesentlichen Anforderungen im Bereich Powertrain ab – vom Turbolader bis zur Abgas-Nachbehandlung – und umfasst sowohl Lösungen für Verbrennungsmotoren und Getriebe als auch für Hybrid- und Elektrofahrzeuge.

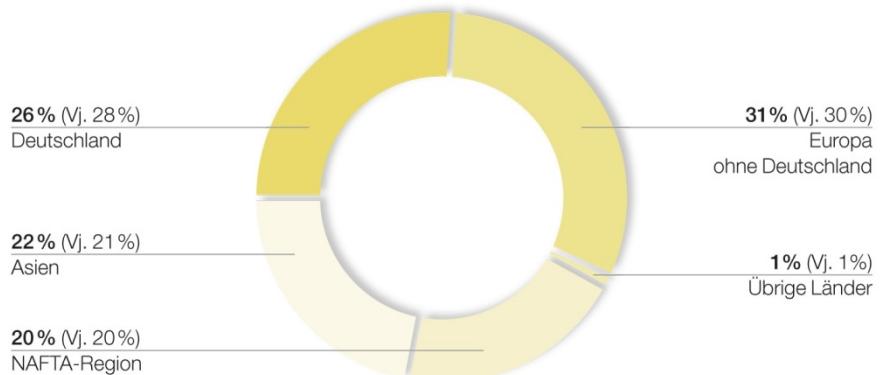
Alle für das Kraftstoffmanagement relevanten Technologien entwickelt und produziert der Bereich **Fuel Supply**. Die Produktpalette umfasst Fördereinheiten, Kraftstoff-Füllstandsgeber, Kraftstoffpumpen, Ventile sowie integrierte Elektronik. Durch ihren modularen Aufbau lassen sich die Komponenten flexibel den individuellen Kundenanforderungen anpassen und ermöglichen zudem die schnelle und kostengünstige Entwicklung maßgeschneideter Komplettsysteme von höchster Funktionalität. Mit neuen zukunftsweisenden Technologien wie der bedarfsgeregelten Kraftstoffversorgung leisten wir einen aktiven Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion.

### Marktpositionen

Die Division Powertrain ist unter anderem Weltmarktführer bei Kraftstoffversorgungssystemen, Motor-Aktuatoren, Steuerungen für Automatikgetriebe, Vier- und Allradapplikationen sowie Stickoxid-, Flexfuel- und Klopfsensoren. Bei Benzin- und Dieseleinspritzsystemen belegen wir weltweit Platz 2.

**Division Powertrain: Umsatz nach Regionen**

(Stand 31.12.2010)

**Chancen für künftiges Wachstum**

Strengere Emissionsgesetzgebungen – beispielsweise das Ziel, die CO<sub>2</sub>-Emissionen nachhaltig zu senken – die begrenzten Erdölvorräte sowie die Nachfrage nach sparsamen Fahrzeugen verlangen ein schnelles und effektives Handeln. Dabei ist unbestritten, dass dafür ein Mix aus Antriebslösungen notwendig sein wird. Die Division Powertrain zielt daher darauf ab, kurzfristig und wirkungsvoll die Effizienzsteigerung herkömmlicher Verbrennungsmotoren sowie mittel- und langfristig die fortschreitende Elektrifizierung des Antriebstrangs voranzutreiben.

Wachstumschancen sehen wir insbesondere durch unsere Systemkompetenz und unseren Ansatz, der modulare Lösungselemente für heutige und künftige

Antriebsstrangkonfigurationen umfasst. Diese Lösungen lassen sich je nach Fahrzeugkategorie und Anforderungsprofil wählen und kombinieren, zum Beispiel von der Benzindirekteinspritzung in Verbindung mit der Abgasturboaufladung für hoch effiziente Ottomotoren zur weiteren Verbrauchsreduzierung, der Dieselmotor-technologie mit präziser und schneller Piezotechnologie zur weiteren Emissionsreduzierung, über innovative Technologien für Hybridfahrzeuge bis hin zum reinen Elektrofahrzeug.

Weitere Fortschritte im Bereich der Abgasnachbehandlung sowie die offene Systemarchitektur im Antriebsstrangmanagement zur Integration der zunehmenden Funktionen im Fahrzeug werden immer mehr an Bedeutung gewinnen.

## Division Interior

In der Division Interior sind sämtliche Aktivitäten zusammengefasst, die das Darstellen und Verwalten von Informationen im Fahrzeug betreffen. Um die Informationen optimal nutzen zu können, kommt es darauf an, sie zu filtern, zu priorisieren und so darzustellen, dass sie intuitiv verständlich sind. Dabei legt die Division besonderen Fokus auf die Optimierung der Schnittstellen zwischen Mensch und Maschine. Ausgehend vom Menschen und seinen Bedürfnissen entwickeln wir Lösungen zur Vernetzung des Fahrzeugs mit Fahrer und Beifahrer, mobilen Endgeräten, anderen Fahrzeugen und der Außenwelt. Unter der Vision „Always On“ verstehen wir das vernetzte Fahrzeug der Zukunft als Partner, der Fahrer und Fahrzeuginsassen unterstützt.

Interior produziert an 60 Standorten in 23 Ländern. Die Division erzielte im Geschäftsjahr 2010 mit 29.614 Mitarbeitern einen Umsatz in Höhe von 5,5 Mrd € und setzt sich aus vier Geschäftsbereichen zusammen:

- ▷ Instrumentation & Driver HMI
- ▷ Infotainment & Connectivity
- ▷ Body & Security
- ▷ Commercial Vehicles & Aftermarket

Ziel des Geschäftsbereichs **Instrumentation & Driver HMI** ist es, den Fahrer mit zuverlässigen, leicht ablesbaren und multifunktionalen Anzeigegeräten in allen Fahrsituationen bestens zu informieren. Ein Schwerpunkt liegt in der Priorisierung der Informationen, die je nach Fahrzeugausstattung und Fahrsituation auf unterschiedlichen Displays und Anzeigen dargestellt werden. Auch für den Beifahrer oder die Passagiere im Fond werden in diesem Bereich Anzeigesysteme entwickelt. Darüber hinaus produzieren wir Elemente und Steuerungen zur intuitiven Bedienung unterschiedlicher Funktionen, beispielsweise für Klimaanlagen sowie integrierte Systeme und vollständige Cockpitmodule.

Die Vernetzung des Fahrzeugs mit der Außenwelt und die Integration mobiler Geräte in das Fahrzeug sind Aufgaben des Geschäftsbereichs **Infotainment & Connectivity**. Hier werden Infotainmentsysteme für alle Fahrzeugklassen entwickelt und produziert. Das Produktpotential reicht von Freisprecheinrichtungen und Telematikeinheiten über einfache Radios bis hin zu

Multimediasystemen mit Internetzugang und Touchscreenbedienung. Außerdem werden die komfortable Anbindung mobiler Geräte und die Vernetzung mit der Außenwelt ermöglicht. So entstehen Lösungen, die eine sichere und ökonomische Fahrweise fördern, damit sich der Fahrer voll auf das Fahren konzentrieren kann.

Der Geschäftsbereich **Body & Security** entwickelt und produziert Elektroniksysteme, die den Zugang zum Fahrzeug ermöglichen, die Fahrberechtigung sicherstellen und die Verfügbarkeit von Sicherheits- sowie Komfortfunktionen gewährleisten. Zur Produktpalette des Bereichs gehören sowohl die notwendigen Komponenten für Wegfahrsperren, Alarmsysteme und klassische Funkschließsysteme als auch moderne schlüssellose Zugangskontrollsysteeme, bei denen der Fahrer nur noch den Türgriff berühren muss, um den Wagen automatisch zu entriegeln und die Zündung freizugeben. Die Sitzsysteme dienen dem Komfort während die Batterie- und Energiemanagementsysteme die Fahrtüchtigkeit erhalten und gleichzeitig helfen, den Kraftstoffverbrauch zu senken. Hochaktuell auf diesem Gebiet sind die Systeme zur Reifendrucküberwachung.

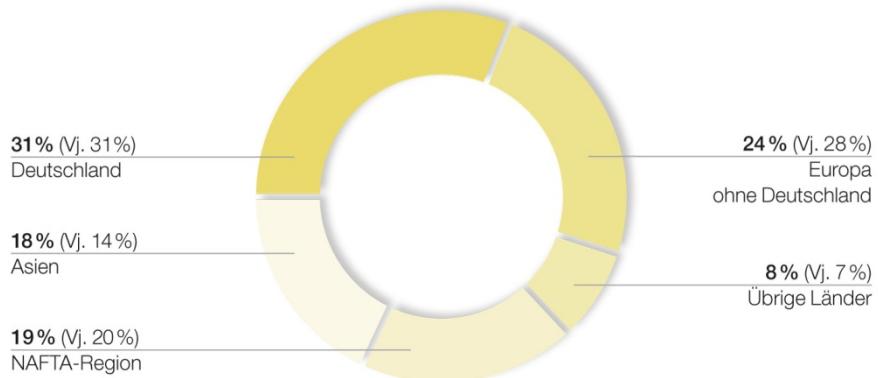
Im Geschäftsbereich **Commercial Vehicles & Aftermarket** sind vielfältige Aktivitäten im Bereich Nutz- und Spezialfahrzeuge sowie die Aktivitäten im Ersatzteilgeschäft gebündelt. Das globale Netz an Vertriebs- und Servicegesellschaften sichert die weltweite Kundennähe. In diesen Bereich fallen Produkte wie der digitale Tachograph, Steuerungs- und Kontrollsysteeme für Antriebs- und Bordelektronik sowie Onboard-Units für die Mauterfassung. Mit Produkten der Marken VDO, ATE, Continental und Barum steht eine umfangreiche Produktpalette für Fachwerkstätten, markenunabhängige Werkstätten und den freien Teilehandel bereit. Darüber hinaus wird die Ersatzteilversorgung nach dem Serienauslauf der Fahrzeuge gesichert.

## Marktpositionen

Im Pkw-Bereich belegt die Division unter anderem mit Instrumentierungen, Telematiksystemen und Zugangssystemen weltweit den Spaltenplatz, bei Sekundärdisplays und Reifendruckkontrollsysteemen Rang 2. Bei den Nutzfahrzeugen sind wir mit Tachographen, Instrumentierungen und satellitengestützten Onboard-Units für die Mauterfassung weltweiter Marktführer.

**Division Interior: Umsatz nach Regionen**

(Stand 31.12.2010)

**Chancen für künftiges Wachstum**

Dank unserer Möglichkeiten, das bestehende Produktportfolio an Fahrzeuge aller Klassen zu adaptieren, erwarten wir gerade in Asien zukünftiges Wachstum im Segment der kostengünstigen Fahrzeuge.

Neue Gesetzgebungen in Europa, den USA und Brasilien eröffnen im Bereich Telematik weiteres Wachstumspotenzial, beispielsweise bei elektronischen Notrufsystemen, Technologien zur Verkehrssteuerung oder dem intelligenten Diebstahlschutz, mit dem Fahrzeuge mittels Satellitentechnik wieder auffindbar sind. Darüber hinaus steigen die Kundenanforderungen für Telematik-Systeme zum Einsatz in Nutzfahrzeugen und Elektroautos. Insgesamt werden wir vom Trend zur

Integration des Internets sowie weiteren Funktionen des Infotainments profitieren.

Dem Bereich Reifendruckkontrollsysteme kommen neue Vorschriften zur Installation dieser Systeme in Neufahrzeuge in der Europäischen Union, in Japan und in Korea zugute.

Starkes Wachstum versprechen wir uns auch im Bereich Displays für die Automobilindustrie. Unsere Forscher und Entwickler arbeiten kontinuierlich an Lösungen, die den Fahrer entlasten und zu mehr Komfort beim Autofahren beitragen, beispielsweise frei programmierbare Kombi-Instrumente, ganzheitliche adaptive Bedienkonzepte, Head-up- und 3D-Displays.

## Division Pkw-Reifen

Die Sicherheit des Autos fängt bei den Reifen an. Wenn es beim Bremsen um den entscheidenden Meter geht, sind die Anforderungen an sie enorm. Denn die ganze Bremskraft des Fahrzeugs wird über nur vier postkartengroße Kontaktflächen auf die Fahrbahn übertragen. Continental-Pkw-Reifen bieten bei jedem Wetter eine hervorragende Verbindung zwischen Fahrzeug und Fahrbahn. Die Anforderungen an unsere Reifen variieren, aber eines bleibt immer gleich: Nichts geht uns und unseren Kunden über ihre Sicherheit. Der stetigen Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses wird durch die kontinuierliche Verbesserung des Rollwiderstands Rechnung getragen. Die Division Pkw-Reifen entwickelt und produziert Pkw-Reifen für die Kompakt-, Mittel- und Oberklasse sowie für Geländefahrzeuge und Reifen für Vans, Kleintransporter und Wohnmobile. Gefertigt werden Reifen der Marken Continental, Uniroyal (nicht in der NAFTA-Region, Kolumbien und Peru), Semperit, Barum, General Tire, Viking, Gislaved, Mabor, Matador, Euzkadi und Sime Tyres.

Der Division Pkw-Reifen sind auch die Zweiradaktivitäten sowie Handelsgesellschaften mit mehr als 2.200 Reifenfach- und Franchisebetrieben in zwölf Ländern zugeordnet.

Die Division produziert an 27 Standorten in 16 Ländern und beschäftigt 28.276 Mitarbeiter. Im Jahr 2010 erzielte die Division einen Umsatz in Höhe von 5,8 Mrd €. Pkw-Reifen gliedert sich in fünf Geschäftsbereiche:

- Erstausrüstung
- Ersatzgeschäft „EMEA“
- Ersatzgeschäft „The Americas“
- Ersatzgeschäft „Asia Pacific“
- Zweiradreifen

Der Bereich **Erstausrüstung** umfasst das weltweite Geschäft mit der Fahrzeugindustrie. Gemeinsam mit den Automobilherstellern planen wir für jedes Auto, das neu auf den Markt kommen soll, alle Reifendetails mit großer Sorgfalt. Den innovativen Ideen der Forschungs- und Entwicklungsabteilung und ihrer Erfahrung aus vielen Jahrzehnten ist es zu verdanken, dass jeder Continental-Reifen Sicherheit mit individuellen Anforderungen zu verbinden weiß, wie zum Beispiel

minimiertem Rollwiderstand oder maximiertem Fahrkomfort. Weltweit werden Produkte der Marke Continental und in der NAFTA-Region zusätzlich der Marke General Tire vertrieben. Zum Bereich Erstausrüstung gehören auch Systeme für die erweiterte Mobilität. Dazu zählen neben anderen auch die Self-SupportingRunflat-Technologie (SSR), die mit einer verstärkten Seitenwand den Reifen im Pannenfall stützt und die Weiterfahrt mit reduzierter Geschwindigkeit ermöglicht, die ContiSeal-Technologie, eine visko-elastische Masse, die den Reifen bei Beschädigungen am Laufstreifen von innen selbst abdichtet, und das ContiComfortKit, ein Set mit Kompressor und Dichtmittel zur komfortablen Abdichtung von Stichverletzungen.

Das **Ersatzgeschäft** ist in die Geschäftsbereiche „EMEA“ (Europa, Mittlerer Osten und Afrika) „**The Americas**“ (Kanada, Nord-, Mittel- und Südamerika) und „**Asia Pacific**“ (Asien und Pazifik-Region) gegliedert. Neben den weltweit vertriebenen Reifen der Premium-Marke Continental und der Budget-Marke Barum werden die regionalen Marken Uniroyal, Semperit, General Tire, Viking, Gislaved, Mabor, Matador, Euzkadi und Sime Tyres vermarktet.

Das Portfolio des Geschäftsbereichs **Zweiradreifen** reicht von Fahrradreifen (City-, Trekking-, Mountainbike- und High-Performance-Rennreifen) bis zu Motorradreifen (Scooter, Enduro- und High-Performance-Straßenreifen, teilweise mit Freigaben bis 300 km/h). Die Reifen kommen sowohl in der Erstausrüstung als auch im Ersatzmarkt zum Einsatz. Angeboten werden sowohl Produkte für Profifahrer als auch für Freizeitsportler.

### Marktpositionen

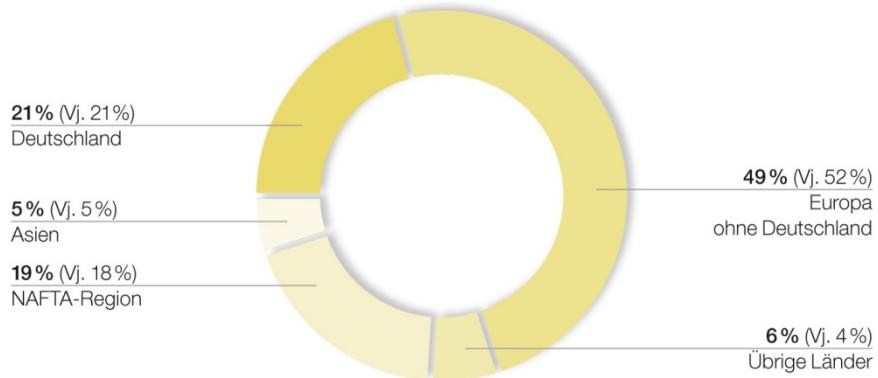
Bei Pkw-Reifen liegt Continental weltweit auf Position 4. In Europa sind wir Marktführer. Dies gilt sowohl für das Segment Erstausrüstung – in dem heute in Europa fast jedes dritte Fahrzeug auf unseren Reifen vom Band rollt – als auch für Winterreifen, von denen im Berichtsjahr weltweit erstmals mehr als 20 Mio verkauft wurden, und den Tuning-Bereich.

### Umsatzverteilung

Der Umsatz der Division Pkw-Reifen entfällt zu 25 % auf das Geschäft mit den Fahrzeugherstellern und zu 75 % auf das Ersatzgeschäft.

**Division Pkw-Reifen: Umsatz nach Regionen**

(Stand 31.12.2010)

**Chancen für künftiges Wachstum**

Auf Basis führender Technologien wollen wir auch in den nächsten Jahren mit neuen Produkten besonders im attraktiven UHP-Segment (Ultra-High-Performance) wachsen. Dafür haben unsere Ingenieure im Berichtsjahr den Supersportreifen ContiSportContact™ 5P und den ContiForceContact – einen Rennsportreifen mit Straßenzulassung – entwickelt, die beide sehr positiv von Fahrzeugherstellern und Testmagazinen bewertet wurden. Der neue ContiSportContact™ 5, folgt im Frühjahr 2011 mit seiner offiziellen Weltpremiere. Weitere neue Produkte mit spezieller regionaler Auslegung befinden sich für Nord- und Südamerika sowie Asien in der Entwicklung.

Eine Schlüsselrolle bei der Erschließung von zusätzlichen Wachstumschancen spielt in den nächsten Jahren der Kapazitätsausbau in den BRIC-Staaten (Brasilien, Russland, Indien, China). Die kontinuierliche Erhöhung des weltweiten Bekanntheitsgrads unserer Premium-Reifen-Marke Continental wird durch das Sponsoring der FIFA WM 2014™ in Brasilien unterstützt.

In der Region „EMEA“ (Europa, Mittlerer Osten, Afrika) haben wir nach den negativen Markteinschätzungen vom Jahresanfang 2010 eine überraschend positive Wende im Markt erlebt und konnten bereits während desselben Jahres deutlich mehr Reifen absetzen als geplant. Unsere Werke haben im Berichtsjahr eine herausragende Leistung gezeigt, wodurch auch der Verkauf in dieser Region gegenüber dem Vorjahr deut-

lich gesteigert werden konnte. Die Rekordmarke beim weltweiten Winterreifenabsatz ist mit 20 Mio Pkw-Reifen überschritten worden, mit dem höchsten Wachstumsbeitrag aus der Region „EMEA“, was ein klarer Beleg der Stärke dieser mit Abstand wichtigsten Vertriebsregion ist. In der Region Mittlerer Osten, Naher Osten, Nordafrika haben wir unsere Vertriebsaktivitäten sukzessive ausgebaut. Von der Erschließung dieser bevölkerungsreichen Region erwarten wir für die kommenden Jahre in der Region „EMEA“ zusätzliche Impulse für das Sommerreifen-Geschäft.

In der Region „The Americas“ sind wir im Berichtsjahr erneut schneller gewachsen als der Markt. Damit haben wir unsere Marktpositionen sowohl im wieder anziehenden Erstausrüstungs- als auch im Ersatzgeschäft weiter verbessert. Die hohen Leistungseigenschaften unserer Produkte wurden in den USA von mehreren unabhängigen Testorganisationen mit den höchsten Empfehlungen bestätigt. Das hohe Wachstumstempo in Südamerika hat sich 2010 fortgesetzt und wird sich weiter fortsetzen. Unser Reifenwerk in Camaçari, Brasilien, hat 2010 mit rund 4,6 Mio Pkw-Reifen an der Kapazitätsgrenze produziert.

Der Reifenabsatz in Asien hat sich im Berichtsjahr positiver entwickelt als erwartet. Unser neues Pkw-Reifenwerk mit einer geplanten jährlichen Produktionskapazität von 4 Mio Reifen in Hefei, China, wird unsere Expansionspläne maßgeblich unterstützen.

## Division Nfz-Reifen

Gütertransport, Personenbeförderung, Baustellenverkehr und Materialhandling sind Einsatzgebiete von Continental-Nutzfahrzeuge Reifen und Dienstleistungen. Sie stehen für hohe Laufleistung, sichere Kraftübertragung sowie niedrigen Kraftstoffverbrauch und sorgen damit für wirtschaftliche Mobilität. Angeboten werden Lkw-, Bus- und Industriereifen für unterschiedliche Anwendungsbedingungen und Einsatzbereiche. Reifen der Premium-Marke Continental werden weltweit vertrieben. In Europa kommen die Marken Barum, Semperit, Uniroyal und Matador hinzu. In Amerika ergänzen die Marken General Tire und Ameri\*Steel das Angebot und in Mexiko die Marke Euzkadi. In Asien schließt das Produktpotfolio Reifen der Marke Sime Tyres mit ein. Der Geschäftsbereich Industriereifen entwickelt und produziert Reifen der Marken Continental, Barum, Simex, General Tire, Ameri\*Steel und Novum.

Nutzfahrzeuge Reifen werden an 15 Standorten in zehn Ländern gefertigt. 7.156 Mitarbeiter erwirtschafteten im Berichtsjahr einen Umsatz in Höhe von insgesamt 1,4 Mrd €. Die Division umfasst vier Geschäftsbereiche:

- Lkw-Reifen „EMEA“
- Lkw-Reifen „The Americas“
- Lkw-Reifen „Asia Pacific“
- Industriereifen

Je nach Einsatzbereich sind Lkw-Reifen von Continental in die Segmente „Goods“ (Gütertransport), „People“ (Personenbeförderung) und „Construction“ (Baustellenverkehr) unterteilt. Regional ist das Geschäft mit Lkw-Reifen in die Geschäftsbereiche „EMEA“ (Europa, Mittlerer Osten und Afrika), „The Americas“ (Kanada, Nord-, Mittel- und Südamerika) und „Asia Pacific“ (Asien und Pazifik-Region) aufgeteilt. Das Geschäftsfeld Erstausstattung ist weltweit ausgerichtet. Die operative Abwicklung erfolgt kundennah innerhalb der regionalen Geschäftsbereiche. In allen Regionen setzen wir auf maßgeschneiderte Reifenkonzepte. So steht für jeden Zweck der Reifen zur Verfügung, der optimal auf die spezifischen Bedingungen abgestimmt ist und so die Sicherheit, die Wirtschaftlichkeit und den Komfort der Fahrzeuge erhöht.

Unsere Kunden profitieren vom Einsatz der Continental-Reifen gleich mehrfach. Erstens durch die hohe Kilometerleistung der Reifen und deren Beitrag zu deutlich reduziertem Kraftstoffverbrauch aufgrund niedrigen Rollwiderstands, zweitens durch die Runderneuerung im Rahmen des ContiLifeCycle-Konzepts und drittens dadurch, dass unser Angebot nicht beim Produkt endet, sondern den gesamten Nutzungsprozess beim Kunden im Blick hat und entsprechende Dienstleistungen zu professionellem Reifenmanagement umfasst.

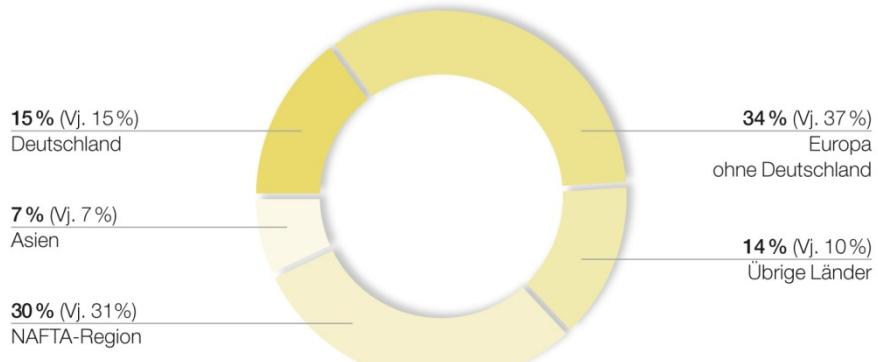
Der ContiLifeCycle maximiert die Lebensdauer des Reifens und trägt wesentlich dazu bei, die Betriebskosten so niedrig wie möglich zu halten. Selbst wenn das Profil abgefahren ist, sind Continental-Lkw-Reifen noch einsatzfähig, denn sie lassen sich ohne Qualitätsverlust runderneuern. In Ergänzung zu Continental-Neureifen haben wir unter den Markennamen „ContiRe“ und „ContiTread“ daher je eine heiß- und eine kaltrunderneuerte Reifenlinie im Programm.

In den acht europäischen Kermärkten bieten wir mit den Conti360°Fleet Services Flottenkunden, beispielsweise Transportunternehmen, umfangreiche Dienstleistungen durch ein Netz an ausgewählten Servicepartnern an. Conti360°Fleet Services umfasst fünf Elemente und reicht von der Wahl des richtigen Reifens durch den ContiFitmentService über den ContiBreakDownService zur schnellen Hilfeleistung im Pannenfall bis zum ContiFleetReporting zum Aufzeigen von Sparpotenzialen bei der Flottenbereifung. Im Zusammenspiel von Service und Produkt ermöglicht Continental ihren Kunden optimierte Gesamtkosten für die Flotte.

Die Produkte des Geschäftsbereichs **Industriereifen** werden weltweit vermarktet. Man findet sie im Einsatz auf der Straße, auf Baustellen, in Häfen und Flughäfen, in großen industriellen Fertigungen, in der Getränkeindustrie – kurzum dort, wo viel bewegt wird. Dazu gehören Reifen, zum Beispiel im Winterdienst, bei der Straßenpflege, beim Stapeln und Heben an Gabelstaplern oder zum Transportieren von Gütern auf verschiedenen Untergründen. Das Angebot reicht von Vollgummireifen, wenn Pannensicherheit und Wartungsfreiheit entscheidende Kriterien sind, bis zu Produkten mit heller Laufflächenmischung, beispielsweise zum Einsatz in der Lebensmittelindustrie.

**Division Nfz-Reifen: Umsatz nach Regionen**

(Stand 31.12.2010)

**Marktpositionen**

Weltweit stehen wir auf Position 4 im Lkw-Reifen-Gesamtmarkt. In Europa sind wir die Nummer 2 im Erstausstattungsgeschäft und die Nummer 4 im Lkw-Reifen-Gesamtmarkt. Bei Industriereifen sind wir europäischer Marktführer.

**Umsatzverteilung**

18 % des Umsatzes der Division Nfz-Reifen entfallen auf das Geschäft mit den Fahrzeugherstellern und 82 % auf das Ersatzgeschäft.

**Chancen für künftiges Wachstum**

In Russland haben wir im Berichtsjahr einen Off-Take- und Liefervertrag für Lkw-Reifen geschlossen. Dies eröffnet unserem Vertrieb in der Region eine ausgezeichnete Ausgangslage für weiteres deutliches Wachstum. Der Vertrag sichert Continental die Lieferung von bis zu 200.000 Lkw-Reifen für den russischen Markt zu. Die Herstellung der Reifen erfolgt im Reifenwerk in Nizhnekamsk, das über eine Produktionskapazität von jährlich 1,2 Mio Reifen verfügt. Der Bau dieser Fertigungsstätte erfolgte mit technologischer Unterstützung von Continental.

In den Kernmärkten Europas hat sich die Division Nfz-Reifen 2010 durch die Integration von Produkt und Service erfolgreich als Anbieter von Mobilitätslösungen positionieren können. Der Fokus der Aktivitäten in der Region „EMEA“ liegt daher auf dem wachsenden Geschäft mit Flottenkunden. Das europaweite Conti-360°-Netzwerk wird 2011 von acht auf 15 Länder

ausgeweitet. Seit 2010 wird der ContiBreakdown-Service statt in 25 nunmehr in 37 europäischen Ländern angeboten.

Auch in Asien befindet sich Conti360°Fleet Services im Aufbau. Die Flottenservices werden dort ab 2012 in den Märkten Malaysia und Australien sowie in einem nächsten Schritt in Thailand eingeführt. Außerdem stehen die Themen Reifentechnologie, unter anderem im Rahmen einer Truck-Roadshow in Malaysia 2011, Wirtschaftlichkeit und ContiLifeCycle im Fokus. Daneben weitet die Geschäftseinheit ihr Produktpotential in den Wachstumssegmenten weiter aus.

Der beschleunigte Aufbau von ContiLifeCycle-Lösungen in der gesamten Region steht auch für den Geschäftsbereich „The Americas“ im Mittelpunkt. Innerhalb der nächsten eineinhalb Jahre werden außerdem Reifenproduktion und -absatz weiter gesteigert – kombiniert mit einem klaren Flottenansatz.

Der Geschäftsbereich Industriereifen festigt seine weltweite Marktpräsenz mit lokalen Verkaufsorganisationen, um in Amerika und Asien überproportional zu wachsen. In Partnerschaft mit dem Reifenhandel werden gezielt Endkunden hinzugewonnen. Weiteres Wachstumspotenzial liegt im erfolgreichen Launch der neuen Radialreifen-Produktlinie CRT2 – für extreme Anforderungen im Bereich Materialhandling konzipiert – sowie in der Einführung der Zweitmarke Ameri\*Steel in den USA.

## Division ContiTech

Die Division ContiTech ist Spezialist für Kautschuk- und Kunststofftechnologie. Mit High-Tech-Produkten und Systemen ist ContiTech weltweit tätiger Entwicklungspartner und Erstausrüster der Automobilindustrie, des Maschinen- und Apparatebaus, der Schienenverkehrs-, Druck-, Bau-, Bergbau- sowie der chemischen und petrochemischen Industrie als auch der Schiff- und Luftfahrt. Unsere Produkte sind vielfältig einsetzbar, sie sind elastisch, thermisch belastbar, verformbar, abriebfest, reversibel, umweltverträglich sowie kombinierbar mit anderen Werkstoffen wie Metall, Glas und Keramik.

ContiTech verfügt über 56 Produktionsstandorte in 18 Ländern. 25.833 Mitarbeiter erzielten im Jahr 2010 einen Umsatz in Höhe von 3,1 Mrd €. ContiTech gliedert sich in sieben Geschäftsbereiche:

- Air Spring Systems
- Benecke-Kaliko Group
- Conveyor Belt Group
- Elastomer Coatings
- Fluid Technology
- Power Transmission Group
- Vibration Control

Der Geschäftsbereich **Air Spring Systems** ist der weltweit führende Entwicklungspartner und Hersteller für regelbare Luftfederungen. Die Komponenten und Komplettsysteme kommen in Nutzfahrzeugen, Bussen, Schienenfahrzeugen, stationären Maschinen und Fundamentlagerungen zum Einsatz. Für den Anlagen- und Maschinenbau bietet der Bereich außerdem Balgzyliner für die Industriepneumatik und Kompensatoren an.

Die **Benecke-Kaliko Group** ist der weltweit führende Hersteller von Oberflächenmaterialien für die Automobile Innenausstattung. Die Produkte finden Einsatz zum Beispiel auf Instrumententafeln, an Türseitenverkleidungen, Mittelkonsolen und Sitzen. Die innovativen Innenraummaterien schützen Mensch, Umwelt und Klima. Benecke-Kaliko setzt weltweit die gleichen Standards. So können langfristig die Produkte unter denselben hohen Umweltschutzbedingungen hergestellt werden.

Die **Conveyor Belt Group** bietet Lösungen, mit denen sich Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen reduzieren lassen. So sind die leicht laufenden ContiTech-Fördergurte besonders energieoptimiert konstruiert. Darüber hinaus transportieren sie Rohstoffe erheblich umweltfreundlicher und wirtschaftlicher.

Der Geschäftsbereich **Elastomer Coatings** ist Entwickler und Hersteller innovativer Drucktücher, technischer Stoffe und Membranen sowie dreidimensionaler konfektionierter Produkte wie Gasspeichermembranen und flexible Tanks. Mit Membranen für das Kraftstoffmanagement, Stoffen für Rettungsinseln und klimaneutralen Drucktüchern ist Elastomer Coatings weltweit führend.

Von Schlauchkomponenten bis zu komplexen Leitungssystemen für die Automobilindustrie sowie viele weitere Industrien reicht die Produktpalette des Geschäftsbereichs **Fluid Technology**. Die eingesetzten Werkstoffe sind Kautschuk, Kunststoff, Textil, Stahl und Aluminium für Schläuche, Schlauchbogen, Schlauch- und Rohrleitungen sowie deren Verbindungs komponenten.

Die **Power Transmission Group** ist Entwicklungspartner und Hersteller von Antriebsriemen und abgestimmten Komponenten bis hin zu kompletten Riementrieb systemen. Die Produkte und Systeme sind in der Automobilindustrie sowie im Maschinen- und Apparatebau im Einsatz.

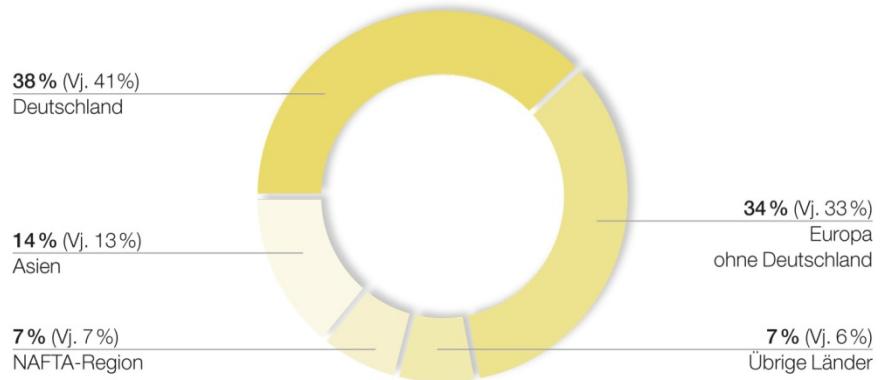
Der Geschäftsbereich **Vibration Control** ist weltweit anerkannter Spezialist für Schwingungstechnik und Geräuschisolierung. In den automobilen Marktsegmenten werden Produkte und Systeme zur Schwingungsdämpfung und Geräuschoptimierung sowie Dichtsysteme für Fahrwerk, Lenkung und Bremse entwickelt. Im Marktsegment Industrie ist der Bereich Entwicklungspartner und Erstausrüster für industrielle und landwirtschaftlich genutzte Fahrzeuge sowie für den Motoren-, Maschinen- und Anlagenbau.

### Marktpositionen

Bei hoch entwickelten technischen Produkten aus Elastomeren und Kunststoffteilen stehen wir weltweit an der Spitze. Unter anderem ist die Division Welt-

**Division ContiTech: Umsatz nach Regionen**

(Stand 31.12.2010)



marktführer bei Kfz-Schlüchen und -Schlauchleitungen, Folien sowie Kunstleder für die Kfz-Innenausstattung, Fördergurten und Fördergurtzubehör für Bergbau und Industrie sowie bei Luftfedern für Schienenfahrzeuge, Nutzfahrzeuge und Busse.

**Umsatzverteilung**

Der Umsatz der Division ContiTech entfällt mit 54 % auf das Geschäft mit den Fahrzeugherstellern und 46 % auf das Geschäft mit anderen Industrien sowie das Ersatzgeschäft.

**Chancen für künftiges Wachstum**

Wachstumschancen sehen wir weiterhin im chinesischen Markt. Das 2010 in Betrieb genommene Werk in Changshu, China, wird bereits 2011 weiter ausgebaut. Zusätzlich wird ein Mischsaal integriert. Dort produzieren die Geschäftsbereiche Vibration Control, Air Spring

Systems und Fluid Technology. Dank der Übernahme des Fördergurtgeschäfts eines chinesischen Unternehmens hat die Conveyor Belt Group ihre Marktposition gestärkt. Bis 2015 wollen wir unseren Umsatz in China mehr als verdoppeln.

In Südamerika und der NAFTA-Region rechnen wir mit weiterem Wachstum aufgrund der geplanten Werkserweiterungen der Standorte Ponta Grossa, Brasilien, und San Luis Potosí, Mexiko.

Verstärktes Wachstum in Osteuropa erwarten wir durch die Aufstockung der Produktionskapazitäten des Geschäftsbereichs Conveyor Belt Group in Serbien.

Der Geschäftsbereich Vibration Control rechnet mit zusätzlichem Umsatz aufgrund des starken Engagements für die weltweite Windkraftbranche.

# Organisation und Unternehmenssteuerung

Der Continental-Konzern umfasst die Continental AG sowie 429 Gesellschaften weltweit, einschließlich Minderheitsbeteiligungen.

## Organisationsstruktur

Continental ist ein global agierender Automobilzulieferer. Der Continental-Konzern umfasst die Continental AG, eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht, als Muttergesellschaft sowie 429 Gesellschaften weltweit, einschließlich Minderheitsbeteiligungen.

Der Continental-Konzern ist in sechs Divisionen mit 30 Geschäftsbereichen organisiert. Produkte und Produktgruppen bzw. bestimmte Regionen bilden die Grundlage für die Zuordnung zu einer Division und zu einem Geschäftsbereich. Die Divisionen und Geschäftsbereiche haben eine durchgängige Geschäftsverantwortung einschließlich der Ergebnisverantwortung. Diese Organisationsstruktur gewährleistet über Länder- und Gesellschaftsgrenzen hinweg eine hohe Flexibilität und schnelle Koordination des operativen Geschäfts. Auf technologische Veränderungen und Marktentwicklungen kann damit schnell reagiert werden, Ressourcen können optimal eingesetzt werden.

Der Vorstand der Continental AG trägt die Gesamtverantwortung für die Geschäftsführung. Im Vorstand sind die sechs Divisionen mit einem eigenen Vorstandsmitglied und zusätzlich die Zentralbereiche über den Vorstandsvorsitzenden, den Finanzvorstand und den Arbeitsdirektor vertreten. So ist sichergestellt, dass das strategische Management und die operativen Aufgaben aufeinander abgestimmt sind. Die Zentralbereiche übernehmen dabei Funktionen, die divisionsübergreifend für die Steuerung des Konzerns notwendig sind. Dazu gehören insbesondere die Zentralbereiche Finanzen und Controlling, Recht und Compliance sowie Qualitätsmanagement.

Diese Organisationsstruktur stellt zum einen sicher, dass wir flexibel und schnell auf Marktbedingungen sowie die Anforderungen unserer global agierenden Kunden reagieren können, und zum anderen, dass der Gesamterfolg des Continental-Konzerns optimiert wird.

## Wertmanagement

Im Zentrum der finanziellen Ziele der Continental steht die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts jedes einzelnen Geschäftsbereichs und damit auch des Gesamtkonzerns. Ziel ist die Schaffung eines Mehrwerts, das heißt, wir wollen dauerhaft eine Prämie auf unsere Kapitalkosten verdienen. Zur Überprüfung dieser Zielsetzung nutzen wir als Kennzahlen:

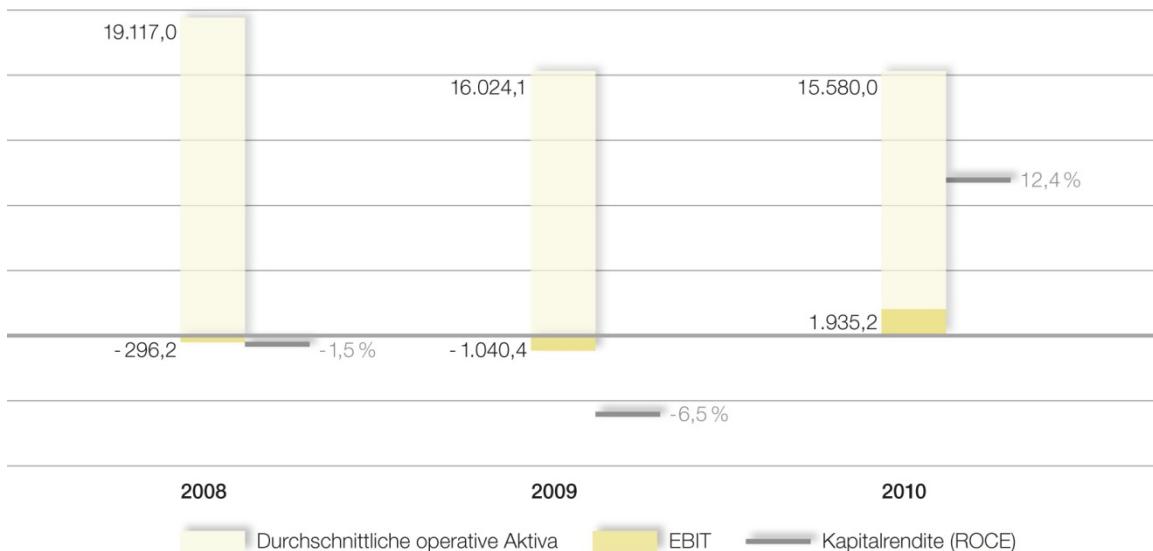
- ◉ den prozentualen Return on Capital Employed (ROCE) als Kapitalrendite

Die Kapitalrendite wird von Continental im Geschäftsbericht als EBIT in Prozent der durchschnittlichen operativen Aktiva angegeben. Die durchschnittlichen operativen Aktiva setzen sich dabei aus dem Durchschnitt der Bestände der operativen Aktiva zu den jeweiligen Quartalsstichtagen eines Geschäftsjahres zusammen.

- ◉ den CVC (Continental Value Contribution) als absoluten Wertbeitrag

Der CVC stellt den absoluten Wertbeitrag sowie als Delta CVC die Veränderung des absoluten Wertbeitrags im Vergleich zum Vorjahr dar. Zur Berechnung des CVC wird der durchschnittliche, gewichtete Kapitalkostensatz (WACC) vom ROCE subtrahiert und mit den durchschnittlichen operativen Aktiva des Geschäftsjahrs multipliziert. Der für den Continental-Konzern errechnete durchschnittliche, gewichtete Kapitalkostensatz entspricht der geforderten Mindestverzinsung. Der Kapitalkostensatz wird als gewichteter Durchschnittskostensatz aus Eigen- und Fremdkapitalkosten ermittelt. Die Eigenkapitalkosten der Continental orientieren sich an dem Ertrag aus einer risikolosen Alternativanlage zuzüglich Marktrisikoprämie, wobei das spezifische Risiko der Continental berücksichtigt wird. Die Grundlage zur Bestimmung der Fremdkapitalkosten bildet der gewichtete Fremdkapitalkostensatz. Da sich das wirtschaftliche Umfeld ständig ändert, überprüft Continental den Kapitalkostensatz regelmäßig auf seine Aktualität, um ihn bei Bedarf anzupassen.

### Entwicklung der Kapitalrendite (in Mio €)



- sowie die Veränderung des absoluten Wertbeitrags zum Vorjahr

Anhand der Veränderung des absoluten Wertbeitrags, gemessen durch Delta CVC, verfolgen wir, inwieweit Managementeinheiten wertschaffend wachsen oder Ressourcen effizienter einzusetzen sind.

#### Finanzierungsstrategie

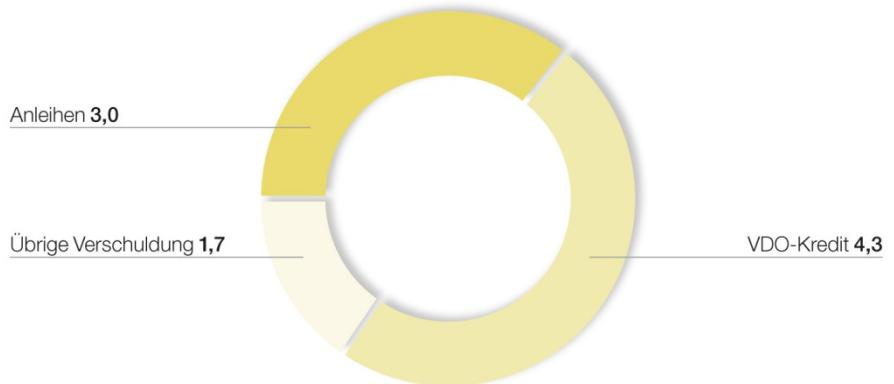
Bei Continental agiert die Zentralfunktion Finance & Treasury als Koordinator für die Bereitstellung des notwendigen Finanzierungsrahmens, um das Wachstum des Konzerns einerseits zu finanzieren und andererseits den Bestand des Unternehmens langfristig zu sichern. Der jährliche Investitionsbedarf des Unternehmens liegt derzeit zwischen 5 % und 6 % des Umsatzes. Dabei wird darauf geachtet, einen ausgewogenen Mix aus Fremd- und Eigenmitteln zur kontinuierlichen Verbesserung der Konzernkapitalkosten im jeweils vorherrschenden Umfeld zu erreichen. Es ist unser Ziel, das Verhältnis von Eigenkapital zu Netto-Finanzschulden (Gearing Ratio) in einem Korridor von 70 % bis 100 % zu stabilisieren. Abweichungen von diesem Korridor sind bei außergewöhnlichen Finanzierungsanlässen oder unter besonderen Marktgegebenheiten möglich. In Bezug auf die Eigenkapitalquote streben wir einen Wert von mehr als 30 % an. Die 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 wollen. Der Konzern strebt an, je nach Marktgegebenheit eine Liquidität zwischen 0,9 Mrd € und 1,5 Mrd € vorzuhalten, diese ist insbesondere von der Saisonalität einzelner Geschäftsfelder abhängig. Zudem wird der Liquiditätsbedarf durch das Konzernwachstum mit beeinflusst.

Zum 31. Dezember 2010 beträgt die Gearing Ratio 118,0 % und ist im Wesentlichen mit der Akquisition der Siemens VDO Aktivitäten im Juli 2007 in Höhe von 11,3 Mrd € sowie durch die Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrise der Jahre 2008 und 2009 zu erklären. Es ist Ziel des Vorstands, spätestens im Jahr 2012 den Zielkorridor wieder zu erreichen und Finanzkennziffern vorzuweisen, die eine Rückkehr in den Investment-Grade-Bereich unterstützen. Neben der Steigerung des Eigenkapitals aus einbehalteten Gewinnen, soll dieses Ziel hauptsächlich über die Rückzahlungen von Finanzschulden aus dem Free Cashflow erreicht werden. Die Eigenkapitalquote liegt zum 31. Dezember 2010 bei 25,4 % und damit unterhalb unserer angestrebten Zielgröße.

Die Brutto-Finanzschulden belaufen sich zum 31. Dezember 2010 auf 9,0 Mrd €. Größtes Finanzierungsin-

Brutto-Finanzschulden zum 31. Dezember 2010 (in Mrd Euro)



Instrument bleibt auch nach der Umsetzung von großen Teilen des 2009 initiierten Refinanzierungsplans der VDO-Kredit mit einem zugesagten Volumen in Höhe von 6,48 Mrd € (Stand Jahresende 2010). Er besteht aus der Tranche C über nominal 3,98 Mrd € und einer revolvierenden Kreditlinie über 2,5 Mrd € (Tranche D), letztere war zum 31. Dezember 2010 in Höhe von 0,3 Mrd € ausgenutzt. Beide Tranchen haben eine Laufzeit bis August 2012. Der letzte Schritt des Ende 2009 initiierten Refinanzierungsplans besteht darin, den VDO-Kredit in Teilen oder vollständig neu zu verhandeln, um das Laufzeitprofil der Fälligkeiten weiter zu verbessern. Die hierfür notwendigen Gespräche mit dem Bankenkonsortium wurden bereits gestartet und sollen im ersten Halbjahr 2011 zum Abschluss gebracht werden.

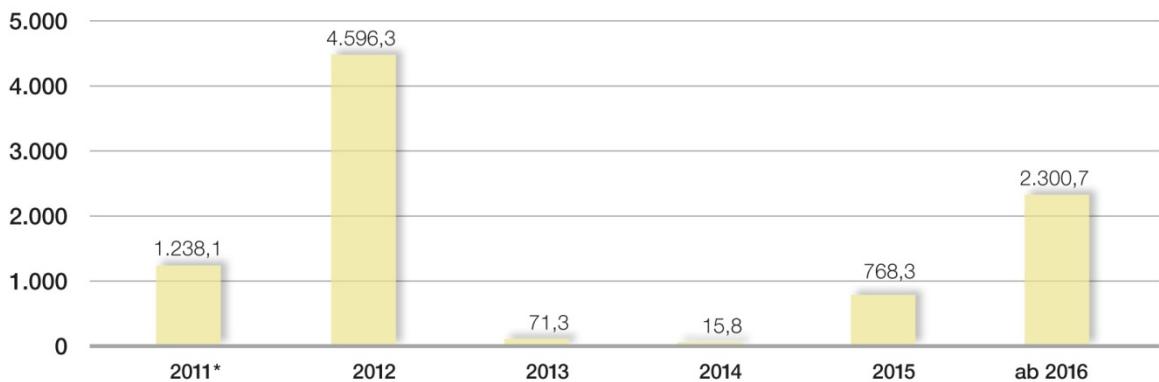
Rund ein Drittel der Brutto-Finanzschulden sind mit einem Fälligkeitszeitraum von Juli 2015 bis September 2018 über den Kapitalmarkt in Form von Anleihen finanziert. Die Zinskoupons variieren je nach Laufzeit zwischen 6,5 % und 8,5 %. Die Rückzahlungsbeträge je Fälligkeit liegen bei 625 Mio € jeweils in den Jahren 2016 und 2018, 750 Mio € im Jahr 2015 und 1,0 Mrd € im Jahr 2017. Alle vier Anleihen räumen der Emittentin das Recht zur vorzeitigen Rückzahlung unter bestimmten Voraussetzungen ein. Darüber hi-

aus bestanden zum 31. Dezember 2010 bilaterale Kreditlinien mit verschiedenen Kreditinstituten in Höhe von 1,0 Mrd €. Des Weiteren besteht ein Schulscheindarlehen über 110 Mio € und ein Investitionskredit der Europäischen Investitionsbank über 300 Mio €. Neben Finanzierungsleasing gehören aktuell andere Instrumente wie etwa Forderungsverkäufe und Commercial Paper Programme zu den Finanzierungsinstrumenten des Konzerns.

#### Laufzeitprofil

Continental strebt grundsätzlich ein ausgewogenes Laufzeitenprofil ihrer Fälligkeiten an, um die im jeweiligen Jahr fällig werdenden Beträge aus dem Free Cashflow tilgen zu können. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden hier erhebliche Fortschritte insbesondere durch die Anleiheemissionen im Umfang von 3,0 Mrd € erreicht. 2011 wird unter anderem das Schulscheindarlehen über 110 Mio € fällig. Allerdings kommt etwa die Hälfte der Brutto-Finanzschulden im August 2012 zur Fälligkeit. Die Fälligkeiten in den weiteren Folgejahren sind im Wesentlichen durch die Fälligkeiten der Anleihen geprägt, die maximal 1,0 Mrd € im Kalenderjahr betragen. Es ist das Ziel von Continental, in den anstehenden Neuverhandlungen die Laufzeit des bestehen VDO-Kredits deutlich zu verlängern.

### Fälligkeitenprofil der Brutto-Finanzschulden (in Mio €)



\* inkl. der Fälligkeit der aktuellen Ausnutzung von nominal 303,3 Mio € unter der 2012 fällig werdenden  
revolvierenden Kreditlinie über 2,5 Mrd € (Tranche D) des VDO-Kredits

### Ratingziel

Continental wird derzeit von mehreren Ratingagenturen beurteilt. Die Einschätzung von Moody's lautet B1 Outlook stable, Standard & Poor's stuft Continental mit B Outlook stable ein. Continental hat das Ziel, mittelfristig wieder eine Rating-Einstufung innerhalb der durch niedrige Ausfallraten gekennzeichneten höheren Bonitätskategorie – der so bezeichneten Investment-Grade-Kategorie – zu erreichen. Das angestrebte Mindestrating liegt bei BBB bzw. Baa2. Spätestens

zum Ende des Geschäftsjahres 2012 sollen die entscheidenden Finanzkennziffern Netto-Finanzschulden im Verhältnis zum EBITDA (Leverage Ratio), Netto-Finanzschulden im Verhältnis zum Eigenkapital (Gearing Ratio) und das Verhältnis operativer Cashflow zu Netto-Finanzschulden (FFO/Net debt) gemäß Definition der Rating-Agenturen Größenordnungen erreicht haben, die für die Investment-Grade-Kategorie charakteristisch sind.

# Megatrends und Innovationen

Wir gestalten die Megatrends der Automobilbranche maßgeblich mit.

Entlang der Megatrends der Automobilbranche haben wir im Berichtsjahr eine Reihe neuer Produkte und Systeme entwickelt und auf den Markt gebracht, die das Autofahren sicherer, komfortabler und nachhaltiger machen. Sie sind teilweise nicht nur einem Trend, sondern mehreren zuzuordnen. Dazu einige Beispiele.

## **Megatrend Sicherheit oder die Vision vom unfallfreien Fahren**

Auf den Straßen der Welt wird es enger. Mit zunehmendem Verkehr wächst das Bedürfnis der Menschen nach Sicherheit. Zwar gibt es seit 1970 weltweit immer weniger tödliche Unfälle, und dies trotz der exponentiell steigenden Anzahl an Fahrzeugen, doch jeder Unfall ist einer zu viel. Sicheres Fahren, Unfallvermeidung und Schutz bei Unfällen sind Schwerpunkte der Fahrzeugentwicklung.

Als Partner der Forschungsinitiative AKTIV (Adaptive und Kooperative Technologien für den Intelligenten Verkehr) haben wir ein neues Fahrerassistenzsystem entwickelt, das dem Fahrer in unübersichtlich markierten und engen Bereichen hilft, in der eigenen Fahrspur zu bleiben bzw. bei Verkehrsstockungen rechtzeitig zu bremsen. Der Baustellenassistent erkennt durch Zusammenspiel von Radar- und Kameratechnologie Fahrspurbegrenzungen, vorausfahrende, auf gleicher Höhe befindliche sowie vor dem Fahrzeug ein- und ausscherende Verkehrsteilnehmer. Daraufhin leitet das System den Fahrer mit Rückmeldungen am Lenkrad intuitiv in Richtung Fahrbahnmitte, warnt ihn vor drohendem Auffahren und leitet notfalls eine aktive Gefahrenbremsung ein.

Mit einer neuen Technologie sind wir weltweit der erste Anbieter, der einen hochwertigen Lkw-Notbremsassistenten nur mit einem Sensor und damit deutlich kostensparender ermöglicht. Der Notbremsassistent erkennt stehende Hindernisse auf der Fahrbahn und warnt den Fahrer frühzeitig vor einem Auffahrungsfall. Sollte der Fahrer nicht angemessen reagieren, leitet das System selbsttätig eine Notbremsung ein. Eingesetzt wird der Sensor in der Nutzfahrzeugpalette eines großen deutschen Herstellers. Damit liefert Continental einen elementaren Baustein, stehende Gefahrstellen frühzeitig zu erkennen und damit Auffahrungsfälle zu

vermeiden, die jedes Jahr einen Großteil der tödlichen Lkw-Kollisionen auf Fernstraßen ausmachen.

## **Megatrend Umwelt oder die Vision vom emissionsfreien Fahren**

Fossile Brennstoffe werden immer knapper, gleichzeitig nimmt die Verunreinigung der Luft zu. Darauf wird mit umfangreicheren gesetzlichen Vorschriften und nachhaltigem Umgang mit Ressourcen reagiert. Die Notwendigkeit umweltfreundlicher Technologien, die auf niedrigen Kraftstoffverbrauch und geringeren Emissionsausstoß abzielen, wird immer dringlicher und bildet im Automobilsektor einen wichtigen Wachstumsmarkt.

Ab 2011 wird Continental den ersten kompletten elektrischen Antriebsstrang für das Serienfahrzeug eines europäischen Automobilherstellers produzieren. Mit diesem Schritt bringen wir, neben der Batterie und Leistungselektronik, auch die dritte Schlüsselkomponente Motor für die Elektromobilität in Serie. Mit 60 kW bzw. 75 kW Spitzenleistung ermöglichen unsere Motoren je nach Ausführung ein beeindruckendes Drehmoment. Der Elektromotor beschleunigt aus dem Stand wie kein gleichschwerer Verbrennungsmotor. Der Continental-Synchronmotor wiegt aufgrund der deutlichen Fortschritte im Kompakt- und Leichtbau nur noch ca. 65 kg. Zum Vergleich: Ein herkömmlicher Verbrennungsmotor wiegt je nach Hersteller und Bauart zwischen 80 (1,2 l) und 150 kg (2,0 l) – ohne Getriebe.

Kurze Bremswege auf nasser und trockener Straße mit niedrigem Rollwiderstand zu kombinieren, galt bisher als höchst problematisch. Mit dem neuen ContiEcoContact 5 haben wir ein Produkt in den Markt eingeführt, das beides zusammenbringt. Im Vergleich zum Vorgängermodell konnte beim ContiEcoContact 5 – bei kürzeren Bremswegen auf nasser Fahrbahn – der Rollwiderstand um 20 % verringert und die Laufleistung um 12 % angehoben werden. Daher kann ein mit dem neuen Reifen bestückter Wagen mit rund 3 % weniger Kraftstoff betrieben werden als derselbe Pkw mit einem Standardreifen. Der ContiEcoContact 5 ist für Geschwindigkeiten bis 300 km/h freigegeben.

Der neue Continental HSL2 2 ECO-PLUS XL Fernverkehrsreifen kann erhöhte Lasten auf der Vorderachse der künftigen Lkw-Generation aufnehmen. Die für Anfang 2013 terminierte Euro-6-Abgasnorm fordert von den Fahrzeugkonstrukteuren den Bau neuer Motoren mit aufwendiger Abgasreinigungs- und Nachbearbeitungstechnik. Mit Katalysatoren, Abgasrückführung, Partikelfiltern und deutlich vergrößerten Kühlanklagen nimmt die Gewichtsbelastung auf der Lkw-Vorderachse deutlich zu. Der neu entwickelte Langstreckenreifen mit einer um 500 kg erhöhten Achslasttragfähigkeit sorgt dank optimierten Rollwiderstands gleichzeitig für eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs.

Ein weiterer Faktor zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und damit der Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes ist das Thema Leichtbau. Dabei ist die Substituierung von Metallen durch Kunststoffe ein wichtiger Ansatz. Als erster Automobilzulieferer haben wir hoch-belastbare Aggregatlager aus Kunststoff entwickelt und damit die Nutzung von deutlich leichteren lasttragenden Elementen in die Automobilindustrie eingeführt. Dazu zählen unter anderem Motor- und Getriebelager, Pendel- und Drehmomentstützen, die bis zu 50 % Gewicht einsparen und energieschonend produziert werden.

#### **Megatrend Information oder die Vision vom allzeit vernetzten Fahren**

Nicht nur zwischen Fahrer und Fahrzeug werden immer mehr Informationen ausgetauscht. Auch der Datenstrom und Dialog zwischen Fahrzeugen und der Umgebung nimmt kontinuierlich zu. Das erfordert ein effizientes und transparentes Informationsmanagement, um den Fahrer weitgehend zu entlasten und ihn zügig und sicher durch das wachsende Verkehrsaufkommen zu leiten.

Zwei europäische Automobilhersteller haben sich für das neue Head-up-Display von Continental entschieden. Damit das Head-up-Display auch in kleineren Baureihen installiert werden kann, wurde der beanspruchte Bauraum um fast die Hälfte reduziert. Über das Head-up-Display kann der Automobilhersteller unterschiedliche fahrrelevante Informationen wie Geschwindigkeit, Navigationsangaben oder auch Warnhinweise im direkten Sichtfeld des Fahrers anzeigen. So kann sich der Fahrer auf den Verkehr konzentrieren, ohne wichtige Informationen zu verpassen. Das

bedeutet mehr Sicherheit, denn beispielsweise dauert das Ablesen einer Information vom Bildschirm in der Mittelkonsole durchschnittlich etwa 1 Sekunde, in der das Fahrzeug bei 50 km/h bereits 14 m zurücklegt.

Mit dem Continental „Filling Assistant“, einer neuen Anwendung, die den korrekten Reifendruck direkt über das Smartphone meldet, wird das Autofahren zukünftig sicherer und wirtschaftlicher. Über Funk ist die Fahrzeugelektronik mit dem Smartphone des Fahrers verbunden, damit ist ein schneller Datenaustausch möglich. Der „Filling Assistant“ gibt den exakten Druck jedes Reifens am Auto an. So kann beim Nachfüllen von Luft, selbst bei ungenau messenden Luftdruckstationen, der jeweils optimale Reifendruck erreicht werden. Ist der Reifen wieder richtig gefüllt, ertönt optional ein kurzes Hup- und Blinksignal zur Bestätigung für den Fahrer. Technische Voraussetzung des Systems sind ein Reifendruckinformationssystem mit entsprechender Sensorik im Reifen und eine ab Werk im Fahrzeug integrierte Elektronik mit Funk-Schnittstelle. Ein erster Serienstart des „Filling Assistant“ in Neufahrzeugen ist ab 2013 geplant.

#### **Megatrend kostengünstige Fahrzeuge oder die Vision von erschwinglicher Mobilität für jedermann**

Der Megatrend kostengünstige Fahrzeuge „affordable cars“ schließt alle drei anderen Trends – Sicherheit, Umwelt und Information – ein. Dieses Marktsegment, das Pkw zu Preisen unter 10.000 US-Dollar bzw. 7.000 € umfasst, wächst kontinuierlich. Marktbeobachter gehen davon aus, dass es im Jahr 2015 etwa 20 % der weltweiten Gesamtproduktion von Fahrzeugen unter 6 t Gewicht (Pkw, Kombifahrzeuge, leichte Nutzfahrzeuge) ausmachen wird. Hergestellt und verkauft werden sie hauptsächlich auf den wachstumsstarken Zukunftsmärkten Asiens, aber auch in Brasilien und Osteuropa.

Wir entwickeln für jeden Markt und jedes Fahrzeug die passende Lösung, um unterschiedliche Kundenanforderungen abzudecken. Dabei kommt uns auch die Skalierbarkeit unserer Systeme zugute. Darüber hinaus investieren wir in Produktionsstätten sowie Forschungs- und Entwicklungszentren in wachstumsstarken, aufstrebenden Märkten, um der steigenden Nachfrage Rechnung zu tragen. Unsere hohen Qualitätsstandards gelten dabei für alle Produkte und überall, unabhängig davon, wo sie gefertigt werden.

# Mitarbeiter

Schwerpunkte unserer Personalpolitik sind die Förderung und Qualifizierung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

## Zahlreiche Programme zur Personalentwicklung

Neben lokalen Einarbeitungsprogrammen bieten wir neuen Mitarbeitern mit Hochschulabschluss durch das „Corporate Entry Program“ einen umfassenden Einblick in den Konzern. Verschiedene Trainingsangebote im Rahmen des Programms geben ihnen die Möglichkeit zur Erweiterung ihrer Qualifikationen. Kernstück des Programms ist die „Corporate Entry Conference“, welche 2010 weltweit elfmal stattfand.

Zur Identifizierung und Förderung von Führungsnachwuchstalenten wurden 2010 weltweit 16 „Talent Diagnosis Workshops“ durchgeführt. Ziel dabei ist es, die Stärken und den Entwicklungsbedarf der Teilnehmer aufzuzeigen und ihr Potenzial für eine Führungsposition im mittleren Management zu beurteilen.

Neue Führungskräfte werden im „Leadership Entry Program“ auf ihre neuen Aufgaben vorbereitet. Neben der Stärkung der sozialen Kompetenz und Führungsfähigkeit werden ihnen in einem Training die unternehmensspezifische Führungskultur vermittelt und verschiedene Führungsinstrumente vorgestellt. Das Trainingskonzept wird – bei Bedarf mit regionalen und kulturellen Anpassungen – in mehreren Ländern durchgeführt.

Bereits zum 16. Mal wurde das „International Management Program“ durchgeführt, an dem im Berichtsjahr 35 Nachwuchsführungskräfte teilnahmen. Im Rahmen dieses Programms werden Managementkompetenzen durch eine international renommierte Business School vermittelt und während der Bearbeitung anspruchsvoller Unternehmensprojekte angewendet und reflektiert. Anfang Juli 2010 präsentierten die acht international besetzten Teams ihre Projekte unter anderem dem Vorstand.

Für erfahrene Führungskräfte des mittleren Managements fand zum dritten Mal das „Corporate Executive Development Program“ in Zusammenarbeit mit externen Partnern statt. Schwerpunkte des Programms sind die Bereiche Strategie, Wertschöpfung und Führung.

In den Fabriken der Reifenstandorte wurde im Berichtsjahr ein umfassendes Programm gestartet, im Rahmen dessen standardisierte Anforderungsprofile und Trainingshandbücher für alle relevanten Arbeitsprozesse erarbeitet und implementiert wurden. Neben der Etablierung eines Qualitätsstandards für den Trainingsprozess, die Trainingsevaluation und die Zertifizierung wird damit ein Trainingsnetzwerk zur gegenseitigen Unterstützung und zum schnellen Austausch von Projekten geschaffen.

## Internationale Entsendungen nehmen zu

Eine wichtige Rolle im Rahmen der Globalisierung unseres Unternehmens übernimmt die Entsendung von Mitarbeitern, das heißt der befristete Einsatz von mindestens sechs Monaten bis maximal fünf Jahren in einem anderen Land. Beispielsweise zur Unterstützung von neuen Standorten und zur Abdeckung von Management-Bedarfen wurden 2010 rund 800 Mitarbeiter an ausländischen Continental-Standorten eingesetzt. Der Trend ist seit Jahren steigend. Mit Ausnahme eines geringen Rückgangs im Jahr 2009 nehmen die internationalen Entsendungen stetig zu. Spitzenechte auf regionaler Ebene ist bereits seit Jahren Asien. Mehr als 30% aller Entsandten werden in Asien eingesetzt; dabei hat China mit über 160 Mitarbeitern die größte „Entsandten-Population“. Rund 60% aller Entsendungen erfolgen aus Deutschland, 40% aus anderen Ländern (sogenannte Drittlands-Entsendungen).

Die vor allem steuer-, sozialversicherungs- und aufenthaltsrechtlich hochkomplexe und – für alle Beteiligten – herausfordernde Umsetzung von Entsendungen erfolgt auf Basis einer globalen Richtlinie, die eine faire, attraktive und auch unter Kostenaspekten optimale Gestaltung des Auslandseinsatzes sicherstellt. Die zentrale Steuerung aller weltweiten internationalen Entsendungen stellt eine reibungslose Abwicklung und eine hohe Zufriedenheit der Entsandten sicher. Das bestätigen auch die Ergebnisse der zweijährlichen Zufriedenheitsstudie sowie die Aussagen von Entsendungsrückkehrern, wonach 90% der Befragten ihren Kollegen einen Auslandseinsatz empfehlen würden.

## Berufsausbildung als Grundlage zukünftigen Lernverhaltens

Ein wichtiger Teilbereich der Personalentwicklung bei Continental ist die Berufsausbildung. Unsere Wettbewerbsfähigkeit hängt wesentlich von der Qualifikation unserer Mitarbeiter ab. Qualifikationen werden in Unternehmen systematisch erstmals im Bereich der Berufsausbildung vermittelt, denn hier wird auch die Grundlage für das Lernverhalten im weiteren Berufsleben gelegt.

Die Berufsausbildung steht heute vor vielfältigen Herausforderungen. Neue Technologien mit einer hohen Diffusionsgeschwindigkeit sind in Unternehmen aller Größenordnungen verbreitet und werfen dort Fragen der Qualifizierung auf. Der demografische Wandel führt dazu, dass es zunehmend schwieriger wird, Arbeitsplätze in den Unternehmen mit den hierfür qualifizierten Mitarbeitern zu besetzen. Facharbeitermangel und Qualifikationsengpässe in der betrieblichen Praxis sind schon heute sichtbare Zeichen dieser Entwicklung. Continental wird sich daher in den nächsten Jahren verstärkt darauf konzentrieren, die Berufsausbildung qualitativ und quantitativ so zu gestalten, dass hinsichtlich relevanter Entwicklungen in Technologie und auf dem Arbeitsmarkt nicht nur reagiert, sondern pro aktiv gehandelt werden kann.

Derzeit bilden wir in Deutschland 1.837 (Vj. 1.831) und weltweit 2.414 (Vj. 2.322) junge Menschen in rund 20 technischen und kaufmännischen Berufen aus. Darüber hinaus bieten wir Abiturienten in 17 dualen Studiengängen die Möglichkeit, Theorie und Praxis miteinander zu verbinden.

## Continental vor Ort – an den Hochschulen

Um talentierte und motivierte Nachwuchskräfte zu gewinnen, ist es wichtig dort präsent zu sein, wo diese

anzutreffen sind: an den Hochschulen. Continental ist daher mit verschiedenen Aktivitäten an Hochschulen vertreten. Im „Key University Konzept“ haben wir unsere deutschlandweiten Aktivitäten gebündelt. An rund 30 – vorwiegend technischen – Hochschulen kommen wir mit Studierenden ins Gespräch. Der Kontakt zu den Studierenden wird beispielsweise über die Beteiligung an Karrieremessen oder durch den Einsatz von Mitarbeitern, die sich als Ambassador (Botschafter) an den Hochschulen engagieren. Weltweit sind über 500 Mitarbeiter als Ambassador aktiv.

Continental hat auch die FIFA Fussball Weltmeisterschaft 2010™ in Südafrika genutzt, um die studentische Zielgruppe auf die beruflichen Möglichkeiten im Unternehmen aufmerksam zu machen. Als offizieller Sponsor haben wir an rund 20 ausgesuchten Partnerhochschulen „Public-Viewing-Veranstaltungen“ organisiert und so über 10.000 Studierende erreicht.

Der Kontakt zu Studierenden internationaler Hochschulen wurde im Berichtsjahr ebenfalls weiter intensiviert. Mit der Aufnahme der renommierten chinesischen Tongji Universität sind mittlerweile neun Universitäten im Netzwerk des Praktikantenprogramms „Global Engineering Excellence“ vertreten. Mit dieser 2005 ins Leben gerufenen Initiative widmet sich Continental der Ausbildung der kommenden Ingenieurgeneration für den globalen Arbeitsplatz.

Die Bedeutung des Hochschulmarketings wächst nicht zuletzt durch den Fachkräftemangel. Von den für 2011 geplanten weltweiten 1.500 Einstellungen von Hochschulabsolventen und jungen Berufserfahrenen sollen rund 80 % aus technischen Studiengängen rekrutiert werden. Ein effektives Hochschulmarketing ist daher von zentraler Bedeutung.

### Personalkennzahlen

	31.12.2010	31.12.2009
Gesamtzahl Beschäftigte	148.228	134.434
davon Stammpersonal gesamt	135.802	127.321
im Ausland	92.666	84.249
in Deutschland	43.136	43.072
Auszubildende*	1.837	1.831
Frauenanteil in %*	21,9	21,9
durchschnittliche Betriebszugehörigkeit* (in Jahren)	14,6	14,0
Durchschnittsalter der Beschäftigten* (in Jahren)	42,1	41,8

\*in Deutschland

## Umwelt

REACH steht für die Registrierung, Evaluation und Autorisation von Chemikalien, um Gesundheit und Umwelt zu schützen.

REACH steht für Registrierung, Evaluation und Autorisation von Chemikalien. Der Begriff Chemikalien ist dabei sehr weit gefasst und beinhaltet mit wenigen Ausnahmen alle Substanzen, wie Metalle, Vernetzungsschemikalien oder Lösemittel, die in der EU hergestellt oder in die EU importiert werden. Unter der REACH-Verordnung, die am 1. Juni 2007 in Kraft getreten ist und unmittelbar in allen Staaten der Europäischen Union gilt, müssen diese innerhalb festgelegter Übergangsfristen bei der dafür geschaffenen europäischen Chemikalienagentur (ECHA) in Helsinki registriert werden. Dazu ist es erforderlich umfangreiche Daten, beispielsweise bezüglich der Humantoxizität, der Umweltgefährlichkeit und der sicheren Verwendung zu erheben, in Dossiers zusammenzufassen und bei der ECHA einzureichen. Ein bedeutender Teil der an Continental gelieferten Stoffe musste bis zum 1. Dezember 2010 registriert werden. Für gefährliche Stoffe ist zusätzlich eine aufwendige Risikobeurteilung für den gesamten Lebenszyklus eines Stoffes erforderlich.

In der REACH-Liste werden ausgewählte besonders besorgniserregende Stoffe (Substances of very high concern, SVHC) definiert, die in Chemikalien oder fertigen Produkten enthalten sein können. Die REACH-Verordnung sieht eine Berichtspflicht über die Lieferkette im Falle der Präsenz solcher Stoffe vor. Zu einem späteren Zeitpunkt können SVHC-Stoffe entweder verboten oder nur noch für bestimmte Verwendungszwecke befristet zugelassen (autorisiert) werden. Die Liste dieser Stoffe wird von der EU kontinuierlich überarbeitet und erweitert.

Ziele der REACH-Verordnung sind, die menschliche Gesundheit und die Umwelt zu schützen, wobei gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit erhalten und die Innovationsfähigkeit der Chemischen Industrie in der EU verbessert werden soll.

### Bedeutung für Continental

Die REACH-Verordnung ist gleichermaßen für die Rubber Group und für die Automotive Group von

Continental relevant, da beide Bereiche in der Fertigung Chemikalien einsetzen und sich die REACH-Bestimmungen über SVHC auch auf Endprodukte beziehen.

Die REACH-Bestimmungen hinsichtlich der Registrierung richten sich in erster Linie an Hersteller und Importeure, die Chemikalien in der EU auf den Markt bringen. Diese müssen ihre Stoffe, sofern sie die Mengenschwelle von einer Jahrestonne überschreiten, registrieren. Um die zukünftige Verfügbarkeit der für Continental wichtigen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sicherzustellen, prüfen wir, ob die Lieferanten ihren Verpflichtungen zur Registrierung nachkommen. Nicht registrierte Stoffe dürfen nicht mehr bezogen werden. Dabei musste insbesondere bei Lieferanten außerhalb der EU teilweise umfangreiche Aufklärungsarbeit geleistet werden.

Wichtige Bestandteile der Registrierung sind Angaben zur Verwendung der Stoffe. In diesen sogenannten Expositionsszenarien ist die sichere Verwendung der Stoffe von ihrer Herstellung, über ihren Einsatz in der Produktion, während der Nutzung des Produkts bis hin zur Verwertung nicht mehr nutzbarer Produkte nachzuweisen. Hierzu müssen auch Angaben von den industriellen oder gewerblichen Verwendern der Stoffe beigesteuert und an den registrierenden Stoffhersteller weitergegeben werden. Innerhalb der Branchenverbände wurden daher standardisierte Beschreibungen der Expositionsverhältnisse und entsprechender Risiko-Minimierungs-Maßnahmen erarbeitet.

Nicht zuletzt importiert Continental selbst Stoffe in die EU. In diesen Fällen erfolgt die Registrierung durch die Hersteller mittels sogenannter „Alleinvertreter“ (Only Representatives, OR). Hierbei handelt es sich überwiegend um Beratungsbüros, die in der EU ansässig sind und alle mit der Registrierung zusammenhängenden Aufgaben wahrnehmen.

Obwohl Erzeugnisse, im allgemeinen Sprachgebrauch als Artikel oder Produkte bezeichnet, bezüglich der

Registrierung nicht Regelungsgegenstand von REACH sind, fordert Continental zur Absicherung der eigenen Produktion von den Lieferanten die Bestätigung, dass alle Stoffe in der Lieferkette registriert sind. So müssen beispielsweise ein Kunststoffteil oder eine Platine nicht registriert werden, wohl aber die Ausgangsstoffe zu ihrer Herstellung. Als Unternehmen ist es unser Ziel, auch zukünftig alle Zukaufprodukte sicher und in gleicher Qualität zu beziehen.

Im Bezug auf besonders besorgniserregende Stoffe (SVHC) ist Continental direkt betroffen. Der kontinuierlichen Erweiterung der Liste der SVHC-Stoffe folgend, werden die hergestellten Produkte aller Geschäftsbeziehe auf Präsenz geprüft und gegebenenfalls frühzeitig Materialumstellungen eingeleitet.

#### **REACH-Projektteam etabliert**

Ein Projektteam, bestehend aus Vertretern des Gefahrstoffmanagements, Einkauf, Forschung und Entwicklung sowie Umweltschutz wurde eingesetzt. Wesentliche Lieferanten wurden bezüglich der Vorregistrierung ihrer Produkte befragt. REACH-Koordinatoren für den Konzern sowie die Rubber und die Automotive Group wurden benannt. Für dezentrale Beschaffungsprozesse wurden lokal verantwortliche REACH-Koordinatoren festgelegt.

#### **Kontinuierliche Umsetzung bei Continental**

Wir prüfen laufend die Entwicklung der europäischen Chemikaliengesetzgebung und identifizieren die daraus entstehenden Pflichten für den Continental-Konzern. Außerdem überwachen wir die Kandidatenliste der besonders besorgniserregenden Stoffe (SVHC), Zulas-

sungs- sowie Stoffverbotslisten und informieren umgehend betroffene Geschäftsbereiche, die wiederum entsprechend der Vorgaben nach REACH Informationen an ihre Kunden herausgeben. Hier hat sich insbesondere die schon seit Jahren systematisch laufende Erfassung von Inhaltsstoffen in IT-Datenbanken bewährt. Die Information von Kunden in der Automobilindustrie erfolgt automatisiert über das Internationale Materialdatensystem IMDS. Darüber hinaus überwachen wir die Registrierungsaktivitäten unserer Lieferanten, um die fortlaufende Belieferung mit Rohstoffen sicherzustellen oder gegebenenfalls Alternativen zu entwickeln. Auch hier stellen unsere installierten IT-Lösungen ein wichtiges Werkzeug zur Sicherstellung unserer Produktion dar. Dies ermöglicht es uns außerdem umfangreiches Informationsmaterial für alle Beteiligten im Continental-Konzern online bereitzustellen.

Sobald Sicherheitsdatenblätter zur Verfügung stehen, die sogenannte Expositionsszenarien enthalten, müssen die betroffenen Standorte innerhalb von zwölf Monaten die sichere Verwendung nachweisen können. Um Exposition von Mensch und Umwelt möglichst mithilfe von Modellrechnungen abschätzen und den Aufwand für spezifische Messungen auf ein Minimum reduzieren zu können, werden zurzeit Berechnungsinstrumente geprüft und den Umwelt- und Arbeitsschutzbeauftragten der Standorte vorgestellt.

Aufgrund der eingeführten Maßnahmen, innerbetrieblichen Abläufen und festgelegten Verantwortlichkeiten haben wir die Rohstoffversorgung bei Continental auch nach Ablauf der letzten Registrierungsfrist im Jahr 2018 nachhaltig gesichert.

#### **Zeitplan der REACH-Verordnung**

<b>Juni 2007</b> Inkrafttreten REACH	<b>Dezember 2010</b> Ende Registrierung Altstoffe >1.000 t/a R50/53* > 100 t/a CMR** (Kat 1 und 2)	<b>Juni 2013</b> Ende Registrierung Altstoffe >100 t/a	<b>Juni 2018</b> Ende Registrierung Altstoffe >1 t/a
<b>Juni 2008</b> Vorregistrierung Altstoffe (bis Dezember 2008)			

**Juni 2008**  
Beginn Registrierung  
Neue Substanzen

\* R50/53: Sehr giftig für Wasserorganismen/Kann in Gewässern längerfristig schädliche Wirkungen haben

\*\* C-karzinogen, M-mutagen, R-reproduktionstoxisch

# Verantwortungsbewusstes Handeln

Gemeinsam Ziele erreichen und dabei gesund sowie leistungsfähig bleiben.

## **Demografie-Management ausgezeichnet**

Für unser Demografie-Management sind wir 2010 von einer Initiative der Apriori - business solutions AG mit dem FOKUS-50plus-Award geehrt worden. Die Initiative zeichnet diejenigen Unternehmen aus, die sich mit den Folgen einer immer älter werdenden Gesellschaft in der Arbeitswelt aktiv auseinandersetzen. Continental erhielt den Preis insbesondere für das deutschlandweite Ergonomieprojekt. Im Rahmen dessen ist es uns von 2005 bis 2010 gelungen, den Anteil sogenannter altersstabilier Arbeitsplätze in der Produktion maßgeblich zu erhöhen. Insgesamt wurden dabei mehr als 25.000 Arbeitsplätze bewertet.

Kernstück des Ergonomieprojekts ist unser Belastungsdokumentationssystem – kurz BSD genannt. Damit können Arbeitsplätze analysiert und die Rahmenbedingungen so gestaltet werden, dass die Arbeit prinzipiell von Mitarbeitern jeden Alters geleistet werden kann. Auf diese Weise können wir ältere Kollegen im Erwerbsprozess halten und investieren damit sowohl in ältere als auch in nachkommende Mitarbeiter. In einem nächsten Schritt planen wir BDS europaweit und dann weltweit einzusetzen.

Parallel zu den Maßnahmen der Arbeitsplatzgestaltung führen wir die umfangreichen Aktivitäten unseres Demografie-Programms in den Bereichen Personalmarketing und -beschaffung sowie interne Personalentwicklung und Qualifizierung zur Bewältigung des demografischen Wandels durch.

## **Beruf und Privatleben im Einklang**

Continental-Mitarbeiter erbringen für ihr Unternehmen jeden Tag Spitzenleistungen und bewältigen hohe Anforderungen. Uns ist es wichtig, dass sie dabei körperlich sowie seelisch gesund und in Balance bleiben. Ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Beruf und Privatleben (Work-Life-Balance) ist dafür eine wesentliche Voraussetzung. Davon profitieren die Mitarbeiter ebenso wie das Unternehmen.

Aus diesem Grund fördert Continental Initiativen, die zur Work-Life-Balance beitragen. Dazu gehören klassische Maßnahmen wie flexible Arbeitszeiten, Hilfe bei der Organisation von Kinderbetreuung oder die sozialen Dienste. Darüber hinaus engagieren wir uns aktiv

im betrieblichen Gesundheitsmanagement. Eine Vielzahl von standortbezogenen Aktivitäten dient dazu, die Verantwortung für die eigene körperliche und geistige Gesundheit in das Blickfeld der Mitarbeiter zu rücken und sie bei ihrem persönlichen Ressourcenmanagement zu unterstützen.

„Sich selbst und andere gesund führen in der Hochleistungskultur“ lautet eine unserer Initiativen für Führungskräfte. In einem anderthalbtägigen Workshop zeigen wir, wie das berufliche Leben so gestaltet werden kann, dass aus hohen Anforderungen keine Überlastung resultiert. Wir vermitteln unseren Führungskräften außerdem persönliche Gesundheitskompetenz sowie Achtsamkeit im Umgang mit sich selbst und ihren Mitarbeitern und motivieren sie, gemeinsam darauf zu achten, dass alle ausreichend Zeit für die Familie, Hobbies und die Gesundheit zur Verfügung haben.

Gemeinsam ehrgeizige Ziele erreichen und dabei gesund und leistungsfähig bleiben, ist dabei unsere Devise.

## **Diversity**

Die Förderung von Diversity – der Vielfalt von Menschen hinsichtlich ihrer ethnischen oder gesellschaftlichen Herkunft, Religion, Geschlecht oder Alter – ist bei Continental in den Unternehmensleitlinien BASICS fest verankert. Die Vielfalt unserer Belegschaft eröffnet Chancen für Continental und ihre Beschäftigten. Unser Ziel ist es daher, weltweit Mitarbeiter zu gewinnen und zu fördern, die gerade durch ihre Verschiedenheit dazu beitragen, innovative Produkte und Prozesse zu entwickeln, neue Märkte zu erschließen und Kunden zu gewinnen. Dabei setzen wir auf unterschiedliche Kompetenzen und Hintergründe, ohne dies durch festgelegte Quoten zu reglementieren.

Schwerpunkte unseres Diversity-Managements setzen wir hinsichtlich „Gender“ und „Internationality“. Im Jahr 2010 haben wir Diversity als KPI (Key Performance Indicator, Leistungssindikator), in die Balanced Scorecard des Personalmanagements aufgenommen. Damit wurde die Grundlage für eine umfassende Analyse zum weltweiten Einsatz internationaler und weiblicher Fach- und Führungskräfte im Konzern gelegt. Bei den

Initiativen konzentrieren wir uns auf Instrumente zur Vereinbarkeit von Beruf und Familie, Personalentwicklung und Personalrekrutierung.

Zu den Maßnahmen zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf gehören Angebote zur Kinderbetreuung wie standortbezogene Mitgliedschaften im Tagesmütterverband, Kinderkrippenplätze, Notfall- und Ferienbetreuung. Darüber hinaus bieten wir unseren Mitarbeitern individuelle vertragliche Lösungen wie flexible Arbeitszeiten, Teilzeitverträge und Home-Office-Vereinbarungen.

Die gezielte Unterstützung weiblicher und internationaler Fach- und Führungskräfte stellen wir durch die im Konzern angebotenen Management-Qualifizierungsprogramme sicher. Regelmäßige Evaluationen des Anteils weiblicher und internationaler Teilnehmer zeigen, dass diese Maßnahmen von beiden Gruppen erfolgreich genutzt werden und ihr Anteil stetig ansteigt.

#### **„ContiTeamCup“ für alle Beschäftigten**

Im Berichtsjahr fand zum zweiten Mal der ContiTeamCup, unser internes weltweites Fußballturnier statt. Mehr als 100 Standorte standen unter dem Motto „fit for the future“ im Wettbewerb. Die Mannschaften traten erst auf Standort-, dann auf Länder- und zuletzt auf Gruppenebene gegeneinander an. Beim ContiTeamCup ging es nicht nur um Fußball, sondern auch darum, dass sich viele Kolleginnen und Kollegen verschiedener Nationalitäten und Kulturen kennenlernen.

Die beiden Weltmeister-Teams (das Damen-Team aus Cuautla, Mexiko, und das Herrenteam aus Korbach, Deutschland) erhielten neben den Pokalen auch 15.000€ Siegprämie, die jeweils lokal für einen guten Zweck ihrer Wahl eingesetzt wurden.

#### **Compliance-Organisation neu strukturiert**

Eine verantwortungsbewusste und nachhaltige Geschäftsführung ist seit Langem fester Bestandteil der Unternehmenskultur von Continental. Dazu gehört die Einhaltung aller für unsere geschäftlichen Aktivitäten geltenden gesetzlichen Vorschriften und internen Richtlinien („Compliance“). Continental verfügt bereits über vielfältige Compliance-Instrumente und -Maßnahmen. Um die Compliance-Aktivitäten weiter zu verbessern und sie noch effektiver zu strukturieren, wurde eine weltweite Compliance-Organisation mit einer zentralen

Compliance-Abteilung eingerichtet, die an den Corporate-Compliance-Officer berichtet.

Integrität, Offenheit, Vertrauen sowie gegenseitiger Respekt sind Grundlagen unseres unternehmerischen Handelns und finden ihren Ausdruck in unseren Unternehmensleitlinien. Unser Verhaltenskodex verpflichtet alle Mitarbeiter, im Einklang mit den gesetzlichen Vorschriften der Länder zu handeln, in denen wir aktiv sind, und unsere ethischen Grundsätze, internen Richtlinien und Anweisungen einzuhalten. Aufgabe der Compliance-Organisation ist es, das verantwortliche Management und alle Continental-Beschäftigten dabei zu unterstützen.

Ein Schwerpunkt der Arbeit der Compliance-Abteilung ist die Verhinderung von Korruption und Verstößen gegen Kartellrecht sowie Wettbewerbsregeln.

Unsere Compliance- & Anti-Korruptions-Hotline steht weiterhin Mitarbeitern, aber auch Kunden, Zulieferern und sonstigen Betroffenen zur Verfügung. Über die Hotline können Personen – auf Wunsch anonym – mögliche Verstöße gegen gesetzliche Vorschriften, ethische Grundsätze und interne Richtlinien mitteilen, ohne deshalb Nachteile befürchten zu müssen. Wir gehen diesen Hinweisen ohne Vorbehalt nach.

#### **Wettbewerb für Nachwuchingenieure**

Erstmals haben sich die Studierenden beim internationalen Konstruktionswettbewerb Formula Student nicht nur mit Fahrzeugen mit klassischen Verbrennungsmotoren gemessen, sondern traten zusätzlich mit Elektrofahrzeugen gegeneinander an: Bei der weltweit ersten Formula Student Electric mussten die Teams einen Rennwagen konstruieren, der mit einem reinen Elektromotor als Antrieb plus Energiespeicher ausgestattet ist. Bei diesem Wettbewerb, der weltweit ausgetragen wird, haben Nachwuchingenieure internationaler Universitäten ein Jahr Zeit, eigenständig einen einsitzigen Prototypen zu entwerfen und zu konstruieren, der von Experten aus der Automobilindustrie in drei statischen Kategorien und fünf dynamischen Disziplinen bewertet wird. Das Besondere bei der Formula Student: Es gewinnt nicht das Team mit dem schnellsten Fahrzeug, sondern das mit der besten Gesamtleistung aus Konstruktion, Rennerfolg, Finanzplanung und Marketing. Continental unterstützt weltweit 31 Teams aus 12 Ländern. Das Sponsoring dient dem Zweck, Nachwuchingenieure zu gewinnen und langfristig an uns zu binden.

## Wirtschaftliches Umfeld

Die nachfolgenden Angaben über Inflations- und Wachstumsraten des Jahres 2010 geben den Stand der Schätzungen bei Drucklegung dieses Geschäftsberichts wieder.

### Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

#### Weltwirtschaft

Die Weltwirtschaft hat sich nach Angaben des IWF (Internationaler Währungsfonds) 2010 deutlich erholt. Das weltweite Wirtschaftswachstum liegt nach jüngsten Schätzungen bei 5,0 %, nachdem es 2009 noch um 0,6 % geschrumpft war. Der IWF spricht in seinem Januar-Update des World Economic Outlook von einer zweitourigen Erholung („two-speed recovery“). Gemeint ist, dass das Wirtschaftswachstum, das nach IWF-Logik in die Regionen entwickelte Volkswirtschaften („Advanced Economies“) und Schwellenländer („Emerging and Developing Economies“) eingeteilt wird, mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten gestiegen ist. So liegt das Wachstum der entwickelten Volkswirtschaften (hierzu zählen laut IWF etwa die USA, Euroland und Japan) bei 3,0 %, während das der Schwellenländer (hierzu zählen bspw. Zentral- und Osteuropa, Asien und Lateinamerika) bei 7,1 % liegt. Einer der Haupttreiber des Wachstums war der private Konsum, der während der Finanz- und Wirtschaftskrise am stärksten zurückgegangen war. Auch das Welthandelsvolumen wuchs 2010 um 12,0 %, nach einem Rückgang um 10,7 % im Jahr 2009.

Innerhalb der entwickelten Volkswirtschaften legte laut IWF-Statistik Japan am kräftigsten zu. Die japanische Wirtschaft wuchs demnach, unterstützt von staatlichen Hilfsmaßnahmen, um 4,3 %. Nachdem der IWF noch im Oktober 2010 seine Prognose für das Wachstum der US-Wirtschaft auf 2,6 % revidiert hatte, liegt der Zuwachs zum Jahresende, begünstigt durch das 600 Mrd US-Dollar schwere monetäre Hilfspaket der US-Notenbank FED, bei einem Wert von 2,8 %. Der Euroraum legte, trotz der gegen Ende 2009 wiederauflebenden Befürchtungen aufgrund der finanziellen Stabilität einiger Mitgliedsländer der europäischen Union und der Bemühungen die Verschuldung der Staatshaushalte zurückzuführen, um 1,8 % zu. Haupttreiber dieses Wachstums war die starke Erholung der deutschen Wirtschaft, die 2010 um 3,6 % zulegte.

Innerhalb der sogenannten Schwellenländer erholte sich die russische Wirtschaft deutlich. Sie wuchs im Berichtsjahr nach Zahlen des IWF um 3,7 %. 2009 war noch eine Kontraktion von 7,9 % zu verzeichnen. Das höchste Wachstum wurde einmal mehr in China verzeichnet. Dort legte die Wirtschaft um 10,3 % nach 9,2 % im Jahr 2009 zu. In Indien stieg die Wirtschaftsleistung um 9,7 % und trug maßgeblich zum starken Anstieg der Wirtschaft in Asien bei.

Die Konsumentenpreise stiegen 2010 in den entwickelten Volkswirtschaften nur moderat um 1,5 %. Allerdings war in einigen Regionen gerade im vierten Quartal bereits eine deutliche Erhöhung der Inflation zu beobachten. In den Schwellenländern stiegen die Preise nach Einschätzung des IWF um 6,3 %.

#### Deutschland

Die deutsche Wirtschaft ist 2010 um 3,6 % gestiegen. Das ist das stärkste Wachstum seit der Wiedervereinigung. Deutschland ist damit gemessen am Wachstum nicht nur im Euroraum Spitzenreiter, sondern auch innerhalb der G7-Staaten. Getrieben wurde dieses Wachstum im Wesentlichen von vier Faktoren, der Erholung des Exports, begünstigt durch die Belebung der Weltkonjunktur, dem Nachholeffekt von im Jahr 2009 aufgeschobenen Investitionen, dem Lagerzyklus sowie der expansiven Geld- und Fiskalpolitik. Von dem sogenannten „Wirtschaftsfonds Deutschland“, der im Frühjahr 2009 von der Bundesregierung im Volumen von 115 Mrd € aufgelegt wurde, wurden bis Ende Dezember 2010 nur 14 Mrd € von überwiegend kleinen und mittleren Unternehmen aufgenommen. Er wurde Ende Januar 2011 geschlossen. Als geeignetes Mittel zur Bekämpfung der Auswirkung der Krise hat sich in den vergangenen beiden Jahren der Einsatz von Kurzarbeit und Arbeitszeitkonten erwiesen. So sank die Zahl der Erwerbslosen 2010 auf 7,7 %. Von Januar 2007 bis Oktober 2010 konnte damit die Arbeitslosenquote trotz der Finanz- und Wirtschaftskrise um 21 % gesenkt werden. Zum Vergleich: in den USA stieg sie im selben Zeitraum um 109 %.

Auch das Haushaltsdefizit überschritt die Maastricht Kriterien des Stabilitäts- und Wachstumspakts nur um 50 Basispunkte und liegt bei 3,5 % vom Bruttoinlandsprodukt. Die Inflationsrate stieg 2010 um 1,1 %. Der private Konsum hinkte der Entwicklung mit einem Zuwachs von 0,5 % noch hinterher.

#### **Westeuropa/Euroraum**

Laut Angaben des IWF stieg das Wirtschaftswachstum im Euroraum 2010 um 1,8 %. Ohne das Wachstum in Deutschland (+3,6 %) hätte der Anstieg nach Einschätzung der Deutschen Bank nur bei 0,75 % gelegen. Einige europäische Länder hatten weiterhin mit einer rückläufigen Wirtschaftsentwicklung zu kämpfen. Darunter Spanien (-0,3 %), Irland (-0,5 %) und insbesondere Griechenland (-4,2 %). Um die ausufernden Staatsdefizite in zum Teil zweistelliger Höhe des BIP mittelfristig in den Griff zu bekommen, haben sich diese Länder zu einem harten Sparkurs verpflichtet, der in seiner genauen Ausgestaltung von Land zu Land stark variiert. In den Grundzügen geht es jedoch darum, die Staatsausgaben zu senken und Abgaben erhöhungen in angemessenem Maß umzusetzen, ohne dabei das Wirtschaftswachstum zu stark zu belasten. Insgesamt liegt das Haushaltsdefizit der Länder in der Eurozone nach vorläufigen Daten bei 6,2 %. Neben den bekannten „Sorgenkindern“ haben auch die Regierungen in Frankreich und Spanien mit hohen Haushaltsdefiziten und hoher Arbeitslosigkeit zu kämpfen. In Spanien etwa sorgte u. a. das Platzen der Immobilienblase mit den Folgen einer drastischen Abschwächung des Bausektors für eine Rekordarbeitslosenquote innerhalb der Eurozone. In Spanien ist aktuell jeder fünfte Erwerbsfähige ohne Arbeit. Die Arbeitslosenquote in der Eurozone liegt nach den Berechnungen des Wirtschaftsmagazins „The Economist“ 2010 bei 10,1 %. Um die Refinanzierungsmöglichkeiten einiger Länder an den Kapitalmärkten zu verbessern und die gemeinsame Währung zu stabilisieren haben sich die Finanzminister der EU Mitte Mai 2010 auf die Installation eines EU-IWF-Rettungsschirms im Gesamtvolumen von 750 Mrd € geeinigt. Der Rettungsschirm besteht aus mehreren Teilen. Die EU stellt Gemeinschaftsmittel in Höhe von 60 Mrd € bereit, der IWF steuert 250 Mrd € bei und 440 Mrd € werden über eine Zweckgesellschaft (EFSF – European Financial Stability Facility) finanziert. Im November 2010 musste Irland die Hilfe des Rettungsschirms in Höhe von 85 Mrd € in Anspruch nehmen. Das hat zu Spekulationen geführt, dass auch andere Mitgliedsländer in Kürze die Hilfe des Rettungsschirms in Anspruch nehmen müssen.

Neben Portugal werden auch Belgien und Spanien als mögliche Kandidaten genannt. Um in Zukunft einen zuverlässigen Mechanismus zur Bewältigung von in Not geratenen Mitgliedsländern zu finden, wird aktuell über die Einführung eines Europäischen Stabilitätsmechanismus (ESM) diskutiert. Dabei geht es insbesondere um die Frage, in welcher Höhe Gläubiger an der Sanierung der Finanzen eines Not leidenden Landes beteiligt werden sollen.

Die Inflation in der Eurozone stieg, im Wesentlichen getrieben durch die Energie- und Lebensmittelpreise, im Jahresverlauf deutlich an und lag am Jahresende bei 2,2 %. Das führt zu Überlegungen, dass die Europäische Zentralbank als eine der ersten großen Notenbanken ihre Zinspolitik spätestens zur Mitte 2011 ändern wird.

#### **Zentral- und Osteuropa**

Nach dem tiefen Fall der osteuropäischen Länder, die große Ausnahme bildete lediglich Polen, konnte sich auch diese Region begünstigt durch die weltweite konjunkturelle Erholung stabilisieren und im Jahr 2010 wachsen. Nach den Angaben des IWF stieg die Wirtschaftsleistung der Region Zentral- und Osteuropa im Jahr 2010 um 4,2 %. Das Hauptproblem dieser Region bleibt, neben der vergleichsweise hohen Inflationsrate, die hohe Arbeitslosigkeit, die in Ländern wie Ungarn oder Polen bei über 10 % liegt. In Bezug auf das Budgetdefizit liegt aktuell nur Polen unterhalb der 3 %-Grenze, weshalb Länder wie die Tschechische Republik oder Ungarn deutliche Schritte zur Haushaltssolidierung unternommen haben. Die Einsparungen auf der Ausgabenseite sollen im Wesentlichen über Kürzungen von Subventionen und Lohnsenkungen im öffentlichen Sektor erreicht werden.

#### **Amerika**

Trotz der erheblichen monetären und fiskalischen Anstrengungen im Jahr 2009 bleibt der für die US-Wirtschaft kritische Faktor – die Arbeitslosenquote – weiter auf einem hohen Niveau von knapp über 9 %. Sowohl das 2009 initiierte Investitionsprogramm in Höhe von insgesamt 800 Mrd US-Dollar als auch die Absenkung der Zinsen auf 0 % bis 0,25 % hatten bis zu Beginn des dritten Quartals 2010 nicht in vollem Umfang die gewünschte Wirkung gezeigt. Deswegen hat die US-Notenbank FED im November 2010 unter dem Namen „Quantitative Easing“ der US-Wirtschaft weitere 600 Mrd US-Dollar zur Verfügung gestellt. Hinzu kamen weitere Steuervergünstigungen für Un-

ternehmen und private Haushalte, die die US-Regierung zum Ende des Jahres 2010 beschloss. Insgesamt liegt das Wachstum der US-Wirtschaft nach Angaben des IWF im Berichtsjahr bei 2,8%, nachdem es 2009 noch um 2,6% rückläufig war. Ein Grund für den Aufschwung der US-Wirtschaft im Jahr 2010 war der rasante Lageraufbau, der für ca. 60% der Wirtschaftsleistung stand. Das Budgetdefizit weitete sich nach jüngsten Angaben auf 8,9% des BIP aus. Die Arbeitslosenquote lag nach jüngsten Schätzungen bei 9,4%. Obwohl sich die US-Wirtschaft seit rund 18 Monaten in einer Wachstumsphase befindet, wurden in dieser Zeit nur 951.000 neue Arbeitsplätze geschaffen. Selbst wenn die wirtschaftliche Entwicklung monatlich 200.000 neue Arbeitsplätze schaffen würde, würde es bis zum Jahr 2020 dauern, um die Arbeitslosenquote auf unter 6% zu senken. Da rund 70% der US-amerikanischen Wirtschaftsleistung vom Konsum abhängen, wird der Arbeitsmarktsituation in den USA besondere Bedeutung beigemessen. Der Häusermarkt konnte sich 2010 stabilisieren. Hierzu waren allerdings Steueranreize in erheblichem Umfang notwendig. Trotzdem sind nach dem „Case-Shiller-Häuserpreis-Index“ in 16 von 20 der bedeutendsten US-Metropolen die Häuserpreise im vergangenen Jahr gefallen.

### Asien

Im abgelaufenen Jahr ist die **japanische Wirtschaft** nach Angaben des IWF um 4,3% gewachsen und hat damit das höchste Wachstum unter den Triade-Märkten für 2010 vorzuweisen. Treiber des Wachstums war neben dem Export insbesondere der private Konsum. Aber auch in Japan resultierte ein Großteil des Wachstums aus staatlichen Anreizen, die im Wesentlichen zum Ende des dritten Quartals ausgelaufen sind und zu einem Staatsdefizit geführt haben, das, gemessen am BIP, bei rund 200% der Wirtschaftsleistung liegt. Im vierten Quartal 2010 zeigte sich bereits eine deutliche Abschwächung der wirtschaftlichen Aktivität. Gut abzulesen ist dies an der japanischen Fahrzeugneuzulassungsstatistik. Nach Angaben der JAMA (Verband der japanischen Automobilhersteller) lag die Zahl der Neuzulassungen im vierten Quartal um 37% unter dem Wert des dritten Quartals 2010. Ein anderes Problem der japanischen Wirtschaft sind die seit nunmehr einem Jahrzehnt sinkenden Nominallöhne, die bei gleichbleibenden Konsumausgaben zu einem Absinken der Sparquote führen. Zudem bleibt die Arbeitslosenquote in Japan trotz der sinkenden Löhne mit rund 5% vergleichsweise hoch. Mehr als die Hälfte der japanischen Exporte sind mittlerweile Anla-

gegüter. Dabei profitiert Japan direkt von dem Nachfrageboom in China, was die japanische Wirtschaft allerdings auch abhängiger von dem Erfolg des großen Nachbarlandes gemacht hat. Die Exporttätigkeit in andere Regionen leidet hingegen unter der Stärke des japanischen Yen, die über die letzten zwei Jahre zu beobachten ist. Gegenüber dem Euro hat der Yen seit Ende 2008 um 25% an Wert zugelegt. Unter anderem veranlasste diese Entwicklung die Bank of Japan (BoJ) im September 2010 zu massiven Währungsinterventionen, die allerdings keine besondere Wirkung zeigten. Zudem senkte die BoJ den Leitzins auf nahe 0%.

**China** ist 2010 einmal mehr Wachstumstreiber der Weltwirtschaft gewesen. Mit einem Wirtschaftswachstum von 10,3% wuchs China so schnell wie keine andere Volkswirtschaft der Welt. Begleitet wird dieses Wachstum von einer deutlich steigenden Inflation, die auch in China im Wesentlichen durch die deutlich gestiegenen Lebensmittelpreise bedingt ist. Sie erhöhten sich allein im Berichtsjahr um fast 12%, während sich die Teuerungsrate ohne Lebensmittelpreise nur um 1,9% erhöhte. Das Positive an dem Anstieg der Lebensmittelpreise ist eine Umverteilung von Vermögen aus den Städten in die ländlichen Gebiete. Der Anstieg der Löhne an den Küstengebieten drängt die Produktion aufgrund der anhaltend guten Entwicklung des Exports (begünstigt durch die vorherrschenden Währungsrelationen) immer weiter in das Landesinnere, was zusätzlich eine Umverteilung von Vermögen in den ländlichen Bereich bedeutet. Allerdings bleibt noch ein langer Weg, um die immensen Ungleichgewichte zu eliminieren. Neben steigenden Lebensmittelpreisen steigen auch die Grundstückspreise weiter rasant an, was einige Marktbeobachter gerade im Falle von Hongkong zu dem Vergleich mit der Situation in den USA vor drei Jahren bewegt hat. Die steigende Inflation hat die Notenbank in China im vierten Quartal gleich zu zwei Zinsschritten in Folge bewegt. Zusätzlich wurde der Einlagensatz (required reserve ratio – RRR) von Geschäftsbanken bei der Notenbank 2010 sechs Mal in Folge auf fast 19% angehoben. Die restriktivere Geldpolitik wird allerdings durch das Bestreben den Außenhandelsüberschuss weiterzusteigern konterkariert, da die chinesische Regierung zur Beibehaltung der guten Exportwerte die eigene Währung weiterhin durch ständige Devisenaufkäufe im Vergleich zu anderen Währungen günstig halten muss. Trotz der Steigerung der Zinsen im Oktober und Dezember des Jahres 2010 bleiben angesichts der vergleichsweise hohen Inflation die realen Zinsen negativ. Das Ziel,

durch die Stärkung des inländischen Konsums unabhängiger von den Exporten zu werden, ist in China auch 2010 nicht gelungen. Im Gegenteil – der private Konsum machte nur ein Drittel des Wirtschaftswachstums aus, während gerade die Investitionen mittlerweile einen Anteil von 50 % am BIP haben.

Die **indische Wirtschaft** blieb auch 2010 weiter auf Wachstumskurs. Mit einem Wirtschaftswachstum von 9,7 % verfehlte sie nur knapp einen zweistelligen Wert. Die Herausforderung für die indische Notenbank bleibt es, eine ausgewogene Zinspolitik zur Eindämmung der Inflation zu schaffen, ohne das Wirtschaftswachstum zu gefährden. Inflation ist und bleibt das große Thema in Indien. Insbesondere die Lebensmittelpreise trieben in Folge der ungünstigen Monsunzeit die Teuerungsrate für Lebensmittel auf ein Plus von 14 %. Insgesamt stieg die Inflation im Jahr 2010 auf 9,7 % und die indische Notenbank reagierte zuletzt mit einer weiteren Anhebung der Zinsen auf nunmehr 6,25 %. Insgesamt erhöhte sie das Zinsniveau im Jahr 2010 sechs Mal in Folge. Zudem gewinnt der Export zunehmend an Fahrt. Solche Sektoren, die im internationalen Wettbewerb Schwierigkeiten haben mitzuhalten (etwa die Textilindustrie, das Handwerk oder die Teeindustrie), sollen mit staatlicher Unterstützung rechnen können.

### Russland

Nach dem tiefen Einbruch im Jahr 2009 (-7,9 %) konnte sich die russische Wirtschaft im Jahr 2010 deutlich erholen. Angestoßen durch wieder anziehende Rohstoffpreise, aber mittlerweile auch durch steigende Industrieproduktion und wachsende Beschäftigung stieg das BIP 2010 nach Angaben des IWF um 3,7 %. Russland ist einer der größten Energieproduzenten der Welt und verfügt mit einem Viertel der Weltgasreserven

(25,2 %), ca. 6,3 % der Weltölreserven und den zweitgrößten Kohlereserven (19 %) über bedeutende Ressourcen und kommt für 19,6 % der Weltgasförderung und 12,4 % der Weltölförderung auf. Die Inflationsrate ist im Zeitraum Januar bis November 2010 auf 6,8 % gesunken (gegenüber 8,8 % im Gesamtjahr 2009). Der geringe Rückgang ergibt sich aus den nach den Sommerbränden wieder deutlich gestiegenen Lebensmittelpreisen, die in der zweiten Jahreshälfte inflationstreibend waren. Aufgrund der Wirtschaftsdaten entwickelte sich der russische Staatshaushalt besser als geplant. Das Haushaltsdefizit liegt zum Jahresende 2010 bei ca. 5 % des BIP, bis 2013 soll der Fehlbetrag auf 2,9 % sinken.

### Branchenentwicklung

Als internationaler Automobilzulieferer ist das weltweite Geschäft mit den Herstellern von Pkw für uns das wichtigste Marktsegment. Zusätzlich ist das Segment der weltweiten Erstausstattung von Nutzfahrzeugen sowie die Ersatzmärkte für Pkw- und Nutzfahrzeuge offen in West- und Zentraleuropa sowie in der NAFTA-Region von besonderer Bedeutung. Als Teil der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung im Berichtsjahr zeigten alle Marktsegmente eine deutliche Erholung, wobei der Anstieg regional unterschiedlich ausfiel.

### Automobilproduktion

Maßgeblich für unseren Geschäftsumfang in der Erstausstattung von Fahrzeugen des Light-Vehicle-Segments (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge < 6 t) ist das weltweit produzierte Fahrzeugvolumen. Besonders entscheidend für Continental ist dabei die Entwicklung der Regionen Europa und Nordamerika, wo 79 % des Umsatzes erwirtschaftet werden.

### Neuzulassungen/Verkäufe von Pkw in Mio Stück

2010	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	gesamt
Europa (E27+EFTA)	3,8	3,7	3,1	3,2	<b>13,8</b>
Russland	0,3	0,5	0,5	0,6	<b>1,9</b>
USA	2,5	3,1	3,0	3,0	<b>11,6</b>
Japan	1,3	1,0	1,2	0,8	<b>4,2</b>
Brasilien	0,8	0,7	0,9	1,0	<b>3,3</b>
Indien	0,6	0,6	0,6	0,6	<b>2,4</b>
China	2,8	2,6	2,7	3,2	<b>11,3</b>
<b>Weltweit</b>	<b>17,0</b>	<b>18,2</b>	<b>17,3</b>	<b>18,0</b>	<b>70,5</b>

Quelle: VDA, Renault

Die Befürchtung, dass das Auslaufen der staatlichen Förderprogramme in einigen bedeutenden Fahrzeugmärkten Europas (und hier insbesondere Deutschland, Frankreich und Italien) oder in der NAFTA-Region, zu einem deutlichen Rückgang der weltweiten Absatzzahlen im Jahr 2010 führen könnte, hat sich nicht bestätigt. Insbesondere aufgrund der boomenden Nachfrage in den BRIC-Ländern (Brasilien, Russland, Indien und China) hat sich die Zahl der weltweiten Neuzulassungen 2010 nicht nur erholt, sondern sich im Jahresverlauf saisonbereinigt sogar noch einmal beschleunigt. In Summe wurden weltweit mehr als 70 Mio Pkw zugelassen. Das bedeutet einen Anstieg gegenüber dem Vorjahr von mehr als 7 Mio Fahrzeugen.

Fast 40 % des weltweiten Zuwachses resultiert aus dem Nachfrageboom in China, wo die Zahl der Neuzulassungen nach Angaben des VDA (Verband der Automobilindustrie) um fast 2,9 Mio Fahrzeuge auf mehr als 11,3 Mio Einheiten zulegen konnte, was einen Anstieg von mehr als 34 % im Jahresvergleich bedeutet. Damit haben sich die Neuzulassungen in China allein in den letzten beiden Jahren fast verdoppelt. Aber auch in Indien war eine rasante Dynamik zu verzeichnen. Hier legten die Neuzulassungen um 31 % auf 2,4 Mio Einheiten zu. In Brasilien verhalfen die noch in das Jahr 2010 hineinreichenden Absatzfördermaßnahmen dem Markt ebenso zu einem zweistelligen Plus und die Zahl stieg auf 3,3 Mio verkaufte Pkw und damit erstmals über das Niveau in Deutschland. Der russische Pkw-Markt schloss das Jahr mit einem Absatzplus von 30 %. Die Einführung einer Verschrotungsprämie hat seit März 2010 erfolgreich zur Belebung der Nachfrage beigetragen. Im abgelaufenen

Jahr wurden in Russland 1,9 Mio Neufahrzeuge verkauft, damit befindet sich dieser Markt zwar wieder auf Erholungskurs, die Zahlen bleiben aber dennoch um rund ein Drittel hinter den Jahreshöchstständen zurück. Fasst man die vorgenannten Absatzregionen zusammen, dann ergibt sich für die BRIC-Länder ein Anstieg um mehr als 29 % auf 18,9 Mio verkaufte Pkw. Das bedeutet: bereits heute werden mehr als ein Viertel aller weltweit verkauften Pkw in diesen Ländern abgesetzt.

Auch in den Triade-Märkten, (Europa, NAFTA-Region und Japan) stieg die Zahl der Neuzulassungen nach Angaben des VDA um 2,5 % auf mehr als 29,6 Mio Fahrzeuge. Allerdings trugen die einzelnen Regionen in sehr unterschiedlichem Maß zu diesem Wachstum bei. Während gerade die Zahl der Neuzulassungen, bedingt durch die Kontraktion des deutschen Markts nach dem Auslaufen der Abwrackprämie im Jahr 2010, in Europa um 5 % rückläufig war, erholtete sich die NAFTA-Region von ihren Tiefständen des Jahres 2009 und die Neuzulassungen stiegen um 11 % auf 11,6 Mio. Die Light-Truck-Verkäufe konnten dabei sogar um 17 % zulegen, während der Pkw-Absatz nur um 4 % stieg. Damit verschob sich das Verhältnis dieser beiden Kategorien zueinander 2010 wieder zugunsten der Light Trucks, die einen Anteil von mehr als 50 % an den gesamten Fahrzeugverkäufen ausmachen. In Japan legten die Fahrzeugverkäufe, begünstigt durch staatliche Fördermaßnahmen, die noch bis September 2010 gewährt wurden, um 7 % auf 4,2 Mio Fahrzeuge zu. Somit wurden im Jahr 2010 mehr als 40 % aller weltweit verkauften Fahrzeuge in diesen Märkten zugelassen.

#### Produktion Pkw, Kombifahrzeuge, leichte Nutzfahrzeuge (< 6 t)\*\* in Mio Stück

	2010*	2009	2008	2007	2006
Europa gesamt	18,6	16,3	21,2	22,2	20,8
Westeuropa	13,0	11,8	14,6	16,2	15,9
Osteuropa	5,6	4,5	6,6	6,0	4,9
NAFTA-Region	11,9	8,6	12,6	15,0	15,3
Südamerika	4,1	3,7	3,8	3,6	3,0
Asien	35,1	27,8	28,7	27,7	25,6
Afrika und Mittlerer Osten	2,1	1,8	1,9	1,7	1,6
<b>Weltweit</b>	<b>71,8</b>	<b>58,2</b>	<b>68,2</b>	<b>70,2</b>	<b>66,3</b>

Quelle: CSM (2009 und 2010) und Global Insight Vorjahre

\*vorläufige Zahlen    \*\*Light Vehicles

Die Zahl der produzierten Pkw stieg 2010, begünstigt durch die knappe Lagersituation zum Ende des Jahres 2009 und getrieben durch die besser als erwartete Entwicklung der Pkw-Neuzulassungen auf eine neues Rekordhoch von fast 72 Mio Einheiten. Saldiert man die Größen aus Anzahl der Neuzulassungen und der weltweit produzierten Pkw ergibt sich für 2010 ein globaler Lageraufbau in Höhe von rund 1,3 Mio Neufahrzeugen. Nach dem deutlichen Lagerabbau von mehr als 4 Mio Fahrzeugen, der 2009 zu beobachten war, ist diese Entwicklung allerdings als moderat zu bezeichnen. Die höchsten Zuwächse in Bezug auf das Produktionsvolumen waren in der NAFTA-Region zu beobachten, wo die Zahl der gefertigten Pkw um fast 39 % auf 11,9 Mio Einheiten gestiegen ist. Trotz dieser positiven Entwicklung darf nicht außer Acht gelassen werden, dass diese Region noch fast 4 Mio Einheiten von den einstigen Höchstständen entfernt ist. In Europa erhöhte sich die Pkw-Produktion um 14 % auf 18,6 Mio Einheiten – auch hier liegt man noch deutlich unter den 2007 erzielten Spitzenwerten. Aktuelle Marktprognosen gehen davon aus, dass beide Märkte erst in den Jahren 2014/2015 zu den alten Höchstständen aufschließen werden. Dem starken Nachfra-

geboom in den asiatischen Ländern folgte ein ebenso starker Anstieg der Produktion, die um 26 % auf 35,1 Mio Einheiten anwuchs. In absoluten Zahlen betrachtet, bedeutet dies einen Anstieg von mehr als 7 Mio Fahrzeugen bzw. einen Beitrag zum weltweiten Wachstum von mehr als 53 %. Auch in Südamerika (+12 %) und den übrigen Regionen (+18 %) wurden zweistellige Wachstumsraten erzielt.

#### Nutzfahrzeugproduktion

Begünstigt durch die sehr niedrige Vorjahresbasis stieg die Nutzfahrzeugproduktion 2010 gegenüber dem Vorjahr deutlich an. Insbesondere in Europa konnte ein Zuwachs von 46 % erzielt werden. Der Vergleich mit 2008 (745.000 Fahrzeuge) macht aber deutlich, wie stark der Rückgang im Jahr 2009 war. In der NAFTA-Region verlief die Erholung schleppender als in Europa, aber immerhin lag das Plus zum Jahresende bei 17 %. Auch bei den Nutzfahrzeugen war der Wachstumsmotor Asien. Mit einem Plus von 46 % trug diese Region mit mehr als 75 % zum erzielten Wachstum von fast 1 Mio neu produzierter Nutzfahrzeuge bei. Mehr als 70 % aller weltweit produzierten Nutzfahrzeuge stammten 2010 aus Asien. 2006 waren es noch 41 %.

#### Produktion Nutzfahrzeuge (> 6 t) \*\* in Tsd Stück

	2010*	2009	2008	2007	2006
Europa gesamt	395	270	745	720	620
Westeuropa	283	205	548	532	480
Osteuropa	112	65	197	188	140
NAFTA-Region	254	217	353	421	650
Südamerika	247	177	193	163	100
Asien	2.342	1.554	1.415	1.346	970
<b>Weltweit</b>	<b>3.238</b>	<b>2.267</b>	<b>2.706</b>	<b>2.649</b>	<b>2.340</b>

Quelle: Global Insight    \*vorläufige Zahlen    \*\*Heavy Vehicles

### **Ersatzgeschäft Pkw-Reifen**

Von großer Bedeutung für das Ersatzgeschäft mit Pkw-Reifen sind für uns vor allem die Märkte in West- und Zentraleuropa sowie der NAFTA-Region. Beide Märkte verzeichneten gegenüber dem Vorjahr für das Ersatzgeschäft untypisch hohe Wachstumsraten. Als einer der wenigen automobilnahen Märkte liegt der europäische Ersatzreifenmarkt lediglich 3 % unter dem 2007 erzielten Höchstwert von 289 Mio Einheiten. Zusammengefasst ergab sich ein Plus von 7,7 %.

Vor allem begünstigt durch die starke Winterreifensaison stieg die Zahl der abgesetzten Ersatzreifen 2010 in Europa um mehr als 7 % auf 280 Mio Reifen. Nicht zuletzt der strenge Winter in vielen Teilen Europas, aber auch die Einführung der Winterreifenpflicht in Deutschland verhalfen dem Markt zu diesem ungewöhnlich starken Wachstum. Auch in Nordamerika erhöhte sich die Zahl der verkauften Pkw-Reifen nach dem schwachen Verlauf der Jahre 2008 und 2009 um fast 5 % auf 255 Mio Einheiten. Hierbei wirkte sich die im Jahresverlauf zum Teil deutlich angestiegene Fahrleistung (miles driven) der US-Autofahrer positiv auf die Nachfrage aus. In Summe stieg die gefahrene Kilometerzahl, laut der Statistik des Department of Transporta-

tion (DOT), bis November um 1 % auf 19 Mrd Meilen (30,6 Mrd Kilometer). Addiert man das wiedererstarkte Erstausrüstungsgeschäft dazu, dann ergibt sich auch in dieser Region ein Wachstum von mehr als 8 % für die Nachfrage nach Pkw-Reifen. In Südamerika und in Asien, wo Continental ebenfalls mehrere Reifenfabriken betreibt, stieg die Zahl der verkauften Reifen auf dem Ersatzmarkt um 11 % bzw. 9 % ebenfalls deutlich an. In beiden Regionen wurde gemessen an der Zahl der verkauften Reifen auf dem Ersatzmarkt ein neuer Höchststand markiert.

### **Ersatzgeschäft Lkw-Reifen**

Im Einklang mit der positiven Entwicklung der übrigen Märkte stieg auch der Ersatzmarkt für Lkw-Reifen 2010 deutlich an. In Summe lag das Wachstum bei 12 %. Insbesondere in den Regionen Europa und NAFTA konnten sehr deutliche Steigerungen verzeichnet werden. Allein der europäische Markt stieg um 19 % auf 17,9 Mio Einheiten – der Markt in der NAFTA-Region um 14 % auf 18,0 Mio Einheiten. Einmal mehr wird auch diese Statistik von den großen Zuwächsen in der Region Asien positiv beeinflusst. Mit 66 Mio verkauften Lkw-Reifen steht Asien für rund 50 % aller auf dem weltweiten Lkw Ersatzmarkt verkauften Reifen.

#### **Absatz im Ersatzgeschäft Pkw-Reifen**

(inkl. Reifen für leichte Nutzfahrzeuge und allradgetriebene Fahrzeuge)

Mio Stück	2010*	2009	2008	2007	2006
West- und Zentraleuropa	280,4	261,6	276,8	288,7	287,1
NAFTA-Region	255,2	243,5	261,3	275,9	264,9
Südamerika	52,3	48,1	50,2	48,6	46,5
Asien	239,2	214,7	210,8	205,6	196,9
Übrige Märkte	106,1	98,2	148,7	143,7	132,3
<b>Weltweit</b>	<b>933,1</b>	<b>866,1</b>	<b>897,5</b>	<b>913,9</b>	<b>881,2</b>

Quelle: LMC World Tyre Forecast Service, 2010 \*vorläufige Zahlen

#### **Absatz im Ersatzgeschäft Lkw-Reifen**

in Mio Stück	2010*	2009	2008	2007	2006
West- und Zentraleuropa	17,9	15,1	20,3	20,6	19,9
NAFTA-Region	18,0	15,9	18,6	20,6	20,9
Südamerika	11,6	10,7	12,1	11,8	10,9
Asien	66,0	59,6	59,4	57,9	52,8
Übrige Märkte	17,9	16,2	28,6	27,9	27,6
<b>Weltweit</b>	<b>131,5</b>	<b>117,4</b>	<b>126,9</b>	<b>127,0</b>	<b>121,2</b>

Quelle: LMC World Tyre Forecast Service, 2010 \*vorläufige Zahlen

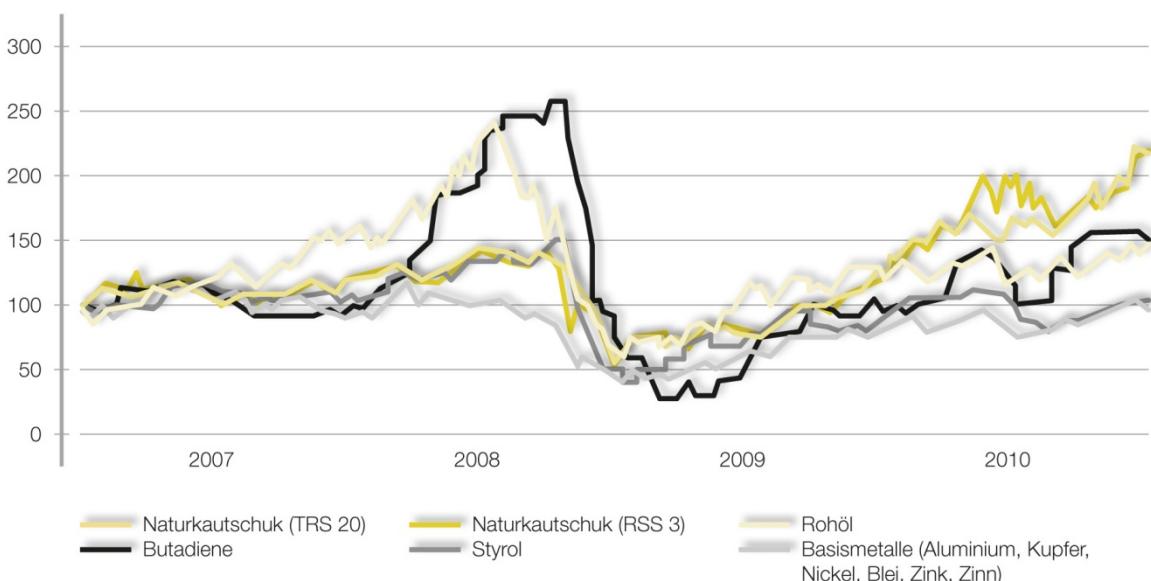
## Rohstoffmärkte

Wichtige Rohstoffe für unsere Fertigung sind unter anderem Metalle wie Kupfer, Stahl, Nickel und Aluminium. Außerdem werden ölbasierte Rohstoffe und Naturkautschuk in der Reifenherstellung verwendet. Die Preise für Naturkautschuk, ölbasierte Rohstoffe und einige Metalle verteuerten sich, nach den enormen Anstiegen im Jahr 2009 im Berichtsjahr aufgrund der florierenden weltweiten wirtschaftlichen Aktivität nochmals. Die Preise für Aluminium (US-Dollar 2,5/kg; +11 %), Kupfer (US-Dollar 9,6/kg; +30 %) und Nickel (US-Dollar 24,3/kg; +32 %) zogen bis Ende 2010 verglichen mit dem Jahresschlusskurs 2009 drastisch an. Lediglich der Preis für wärmebehandelten Stahl (US-Dollar 0,5/kg; +2,0 %) veränderte sich im Jahresvergleich nur geringfügig. In der Durchschnittsbetrachtung lagen die Preise der genannten Metalle zwischen 25 % und 48 % über den Vorjahresdurchschnittskursen. Dennoch befinden sich die Durchschnittspreise für Nickel, Aluminium und wärmebehandelten Stahl zwischen 9 % und 6 % unterhalb des Durchschnitts

der vergangenen Jahre (2007–2009). Der Durchschnittspreis für Kupfer lag im Berichtsjahr allerdings 18 % oberhalb des Dreijahresdurchschnitts.

Ein weiterer Grundstoff für unsere Produktionsmaterialien sind Metalle, die wir nur in einer höher veredelten Form zukaufen, beispielsweise Dreh-, Stanz- und Ziehteile. Die 2010 stark gestiegene Nachfrage nach Stahl und signifikante Preiserhöhungen bei Rohstoffen wie Eisenerz und Kokskohle führten zu nachhaltigen Preiserhöhungen bei Vormaterialien aus Stahl. Diese Preisanstiege wurden von den Lieferanten für Dreh-, Stanz- und Ziehteile in der zweiten Jahreshälfte an Continental teilweise weitergereicht. Der 2010 sprunghaft gestiegene Bedarf an Produkten/Komponenten in der Automobilindustrie führte zu einer Reihe von Versorgungsengpässen bei der Belieferung von elektronischen- und/oder elektromechanischen Komponenten. Fertigungsstillstände bei den Fahrzeugherrstellern konnten in vielen Fällen nur durch eine beschleunigte Logistik vermieden werden. Dies führte zu einem ent-

## Preisentwicklung



sprechenden Mehraufwand bei den Frachtkosten. Naturkautschuk ist für die Rubber Group – vor allem für die Reifen-Divisionen – ein sehr wichtiger Einzelrohstoff und wird an den Warenbörsen in Singapur und Tokio gehandelt. Continental kauft verschiedene Naturkautschuktypen überwiegend in Thailand, Malaysia und Indonesien. Die Preisentwicklung verläuft tendenziell gleich. Nachdem der Naturkautschuk (TSR 20) Ende 2009 mit einem Preis pro Tonne von rund 2.940 US-Dollar mehr als 90 % über dem Jahresschlusskurs von 2008 notierte, kam es 2010 zu weiteren deutlichen Preissteigerungen, in deren Folge immer neue Höchststände erreicht wurden. Insbesondere im vierten Quartal 2010 verteuerte sich TSR 20 sprunghaft um mehr als 1.160 US-Dollar pro Tonne im Vergleich zum Durchschnittspreis der ersten neun Monate 2010. Am 31. Dezember 2010 notierte der Preis für Naturkautschuk (TSR 20) bei 5.045,77 US-Dollar pro Tonne und markierte damit gleichzeitig ein neues Allzeithoch. Dies entspricht einem Anstieg um 72 % im Jahresvergleich. In der Durchschnittsbetrachtung (3.442,97 US-Dollar pro Tonne im Jahr 2010) beläuft sich die Erhöhung sogar auf 83 %. Damit lag der Durchschnittspreis für TSR 20 im Berichtsjahr ungefähr 54 % oberhalb des Dreijahresdurchschnittspreises 2007 bis 2009 von 2.240,49 US-Dollar pro Tonne.

Neben Naturkautschuk, als direkt eingesetztem Rohmaterial, ist Rohöl der wichtigste Ausgangsgrundstoff vieler Produktionsmaterialien wie Synthesekautschuk, Ruß und Chemikalien. Zwischen dem Rohöl und den von Continental beschafften Materialien liegen teilweise mehrstufige Produktionsprozesse bei Vorlieferanten. Die Hause am Rohölmarkt seit 2004 erreichte am 3. Juli 2008 mit einem Preis für die Nordseesorte Brent von 145,86 US-Dollar pro Barrel ihren Höhepunkt. Im Zuge der Finanzkrise kam es auch zu einem starken Preisverfall. Zum 31. Dezember 2008 notierte der Preis für Brent nur bei 41,71 US-Dollar je Barrel. 2009 stiegen die Preise für Rohöl (Brent) bereits um mehr als 90 % auf ca. 79,51 US-Dollar pro Barrel. Im Berichtsjahr kam es nochmals zu einer 20 %igen Preiserhöhung auf 95,50 US-Dollar pro Barrel. Im Vergleich zum Vorjahresdurchschnittskurs von US-Dollar 62,22 pro Barrel ergab sich eine Preissteigerung von 29 % auf 80,17 US-Dollar pro Barrel.

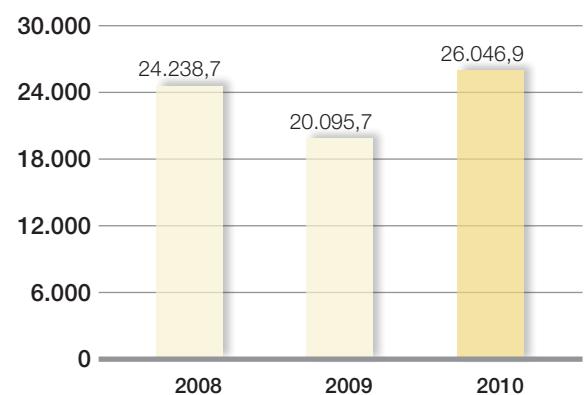
Die Preissteigerungen der in US-Dollar gehandelten Rohmaterialien wurden im Berichtsjahr durch den Rückgang des Euro im Vergleich zum US-Dollar um durchschnittlich rund 4,9 % leicht verstärkt. Insgesamt wirkte sich vor allem der hohe Preis für Naturkautschuk negativ auf unser Ergebnis aus.



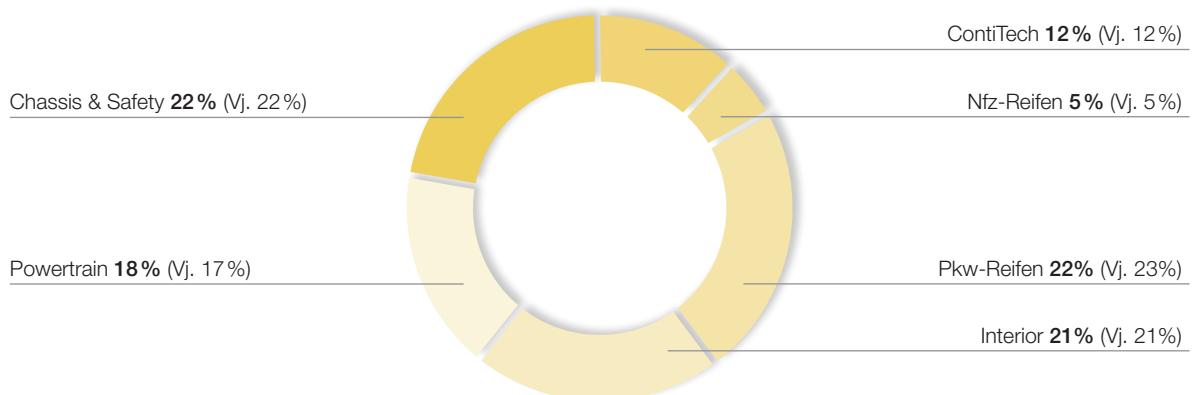
## Das haben wir erreicht

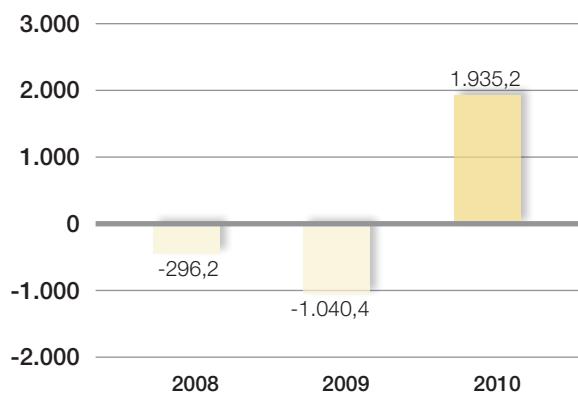
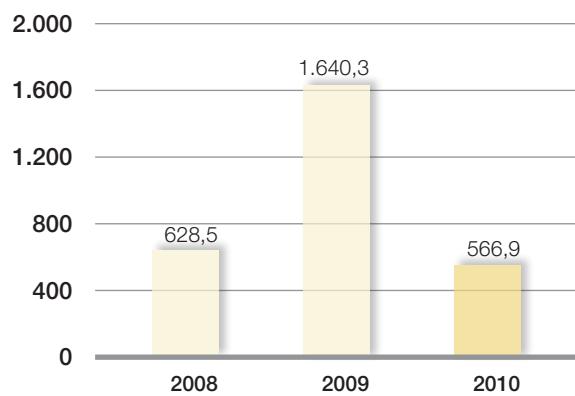
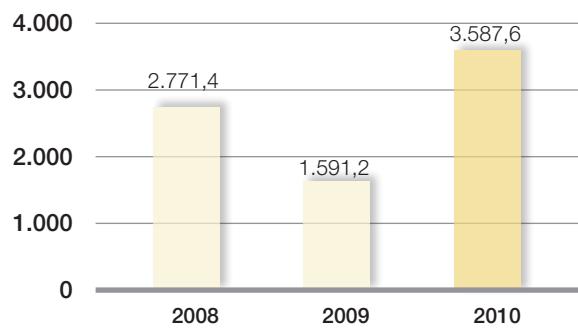
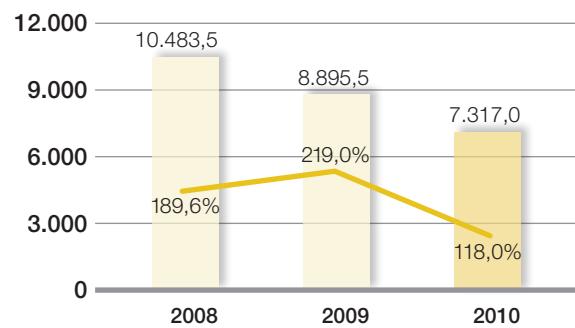
- ▷ Umsatzsteigerung um 29,6%
- ▷ EBIT-Anstieg um 286,0%
- ▷ Free Cashflow in Höhe von 566,9 Mio €
- ▷ Verringerung der Netto-Finanzschulden um 1.578,5 Mio €
- ▷ Gearing Ratio bei 118,0%

Umsatz (in Mio €)



Umsatz nach Divisionen (in %)



**EBIT** (in Mio €)**Free Cashflow** (in Mio €)**EBITDA** (in Mio €)**Netto-Finanzschulden** (in Mio €)/**Gearing Ratio** (in %)

## Ertragslage

- ▶ Umsatzanstieg um 29,6 %
- ▶ Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 25,0 %
- ▶ Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 113,2 %

Continental-Konzern in Mio €	2010	2009	Δ in %
Umsatz	26.046,9	20.095,7	29,6
EBITDA	3.587,6	1.591,2	125,5
in % vom Umsatz	13,8	7,9	
EBIT	1.935,2	-1.040,4	286,0
in % vom Umsatz	7,4	-5,2	
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	576,0	-1.649,2	134,9
Ergebnis pro Aktie (in €)	2,88	-9,76	129,5
Forschungs- und Entwicklungskosten	1.450,4	1.356,3	6,9
in % vom Umsatz	5,6	6,7	
Abschreibungen <sup>1</sup>	1.652,4	2.631,6	-37,2
davon Wertminderungen <sup>2</sup>	57,7	993,0	-94,2
Operative Aktiva (zum 31.12.)	15.282,8	14.582,7	4,8
EBIT in % von operativen Aktiva (zum 31.12.)	12,7	-7,1	
Operative Aktiva (Durchschnitt)	15.580,0	16.024,1	-2,8
EBIT in % von operativen Aktiva (Durchschnitt)	12,4	-6,5	
Investitionen <sup>3</sup>	1.296,4	860,1	50,7
in % vom Umsatz	5,0	4,3	
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl) <sup>4</sup>	148.228	134.434	10,3
Umsatz bereinigt <sup>5</sup>	25.945,3	19.941,0	30,1
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>6</sup>	2.516,8	1.180,5	113,2
in % des bereinigten Umsatzes	9,7	5,9	

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

<sup>2</sup> Der Begriff Wertminderung (Impairment) beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

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

<sup>4</sup> Ohne Auszubildende.

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

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

### Umsatzanstieg um 29,6 %

Der Konzernumsatz erhöhte sich im Jahr 2010 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 5.951,2 Mio € bzw. 29,6 % auf 26.046,9 Mio € (Vj. 20.095,7 Mio €). Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der Erholung der für uns relevanten Märkte. Der Anstieg der Fahrzeugproduktion bei Pkw, Kombifahrzeugen

und leichten Nutzfahrzeugen im Jahr 2010 hat den Geschäftsverlauf maßgeblich beeinflusst. Zudem konnten wir auch im Non-Automotive-Geschäft deutliche Zuwächse verzeichnen. Ausgehend von einem Umsatz 2009, der stark von der weltweiten Wirtschaftskrise beeinflusst war, erzielten wir in jedem Monat des Jahres 2010 einen deutlich über dem Vergleichszeitraum

Die Umsatzanteile nach Regionen im Jahr 2010 haben sich gegenüber dem Vorjahr folgendermaßen verändert:

Umsatz nach Regionen in %	2010	2009
Deutschland	27	29
Europa ohne Deutschland	33	34
NAFTA-Region	19	18
Asien	16	14
Übrige Länder	5	5

liegenden Umsatz. Konsolidierungskreisveränderungen wirkten sich leicht negativ aus, während sich Währungskursveränderungen umsatzerhöhend auswirkten.

#### **Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 113,2 %**

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT) bereinigt des Konzerns erhöhte sich im Jahr 2010 im Vergleich zum Vorjahr um 1.336,3 Mio € bzw. 113,2 % auf 2.516,8 Mio € (Vj. 1.180,5 Mio €) und entspricht 9,7 % (Vj. 5,9 %) des bereinigten Umsatzes.

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT) bereinigt des Konzerns stieg während des vierten Quartals 2010 im Vergleich zum Vorjahresquartal um 213,1 Mio € bzw. 41,5 % auf 726,0 Mio € (Vj. 512,9 Mio €) und entspricht 10,5 % (Vj. 9,0 %) des bereinigten Umsatzes. Im dritten Quartal 2010 ergab sich auf vergleichbarer Basis ein bereinigtes operatives EBIT (EBIT bereinigt) in Höhe von 484,7 Mio €.

#### **Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 286,0 %**

Das operative Konzernergebnis (EBIT) erhöhte sich 2010 im Vergleich zum Vorjahr um 2.975,6 Mio € bzw. 286,0 % auf 1.935,2 Mio € (Vj. -1.040,4 Mio €). Die Umsatzrendite stieg auf 7,4 % (Vj. -5,2 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) verringerten das operative Ergebnis (EBIT) im Berichtsjahr um 454,3 Mio € (Vj. 455,2 Mio €). Darin enthalten sind 2010 Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 0,8 Mio € (Vj. 7,5 Mio €).

Die Kapitalrendite (EBIT in % von durchschnittlichen operativen Aktiva) beträgt 12,4 % (Vj. -6,5 %).

#### **Sondereffekte 2010**

Insgesamt ergaben sich 2010 Wertminderungen auf Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögens-

werte in Höhe von 29,3 Mio € (Chassis & Safety 3,4 Mio € / Powertrain 16,3 Mio € / Interior 0,0 Mio € / Pkw-Reifen 7,5 Mio € / Nfz-Reifen - / ContiTech 2,1 Mio €), die nicht im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen stehen. Darin enthalten ist eine Wertminderung auf aktivierte immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation in Höhe von 0,3 Mio €.

In der Division Interior entstanden Aufwendungen für weitere Restabwicklungsaktivitäten im Zusammenhang mit der Veräußerung eines Geschäftsbereichs in Höhe von 5,6 Mio €.

Aus den Abwicklungsaktivitäten im Rahmen der Veräußerung eines assoziierten Unternehmens entstand in der Division Interior ein Ertrag in Höhe von 2,1 Mio € und für den Konzern ein Steueraufwand in gleicher Höhe.

Aufgrund der Rücknahme eines Kundenauftrags zur Entwicklung und Fertigung von Diesel-Einspritzsystemen am Standort Blythewood, USA, mussten 2009 Restrukturierungsmaßnahmen eingeleitet werden. Dadurch entstanden 2010 in der Division Powertrain weitere Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 11,9 Mio €. Hierbei handelt es sich in erster Linie um Wertminderungen auf Produktionsanlagen, die teilweise durch nicht mehr benötigte Rückstellungen für Lieferantenansprüche kompensiert werden konnten.

Im Zusammenhang mit der Schließung der Reifenproduktion in Clairoix, Frankreich, fielen in der Division Pkw-Reifen weitere restrukturierungsbezogene Aufwendungen in Höhe von 14,7 Mio € an.

Am Standort Traiskirchen, Österreich, entstanden in der Division Pkw-Reifen zusätzliche Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 6,0 Mio €.

Wegen massiver Nachfrageeinbrüche auf dem europäischen Nutzfahrzeugmarkt in Folge der Wirtschafts-

krise hatte Continental im Jahr 2009 die Produktionskapazitäten an allen europäischen Nfz-Reifen-Standorten verringern müssen. Eine in Hannover-Stöcken, Deutschland, noch vorgehaltene Produktionszelle wurde letztendlich nicht mehr in Betrieb genommen. Dadurch entstanden in der Division Nfz-Reifen 2010 insgesamt weitere Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 34,6 Mio €.

Zusätzlich entstanden, vor allem aus Restrukturierungsabwicklungen und Abfindungen, Aufwendungen in Höhe von 34,8 Mio € (Chassis & Safety 4,0 Mio € / Powertrain 18,9 Mio € / Interior Ertrag in Höhe von 3,2 Mio € / Pkw-Reifen 9,4 Mio € / Nfz-Reifen 2,3 Mio € / ContiTech 3,0 Mio € / Holding 0,4 Mio €). Bei der Division Pkw-Reifen sind Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 0,5 Mio € enthalten.

Im Nachgang zum Verkauf unserer nordamerikanischen OTR-Aktivitäten an die Titan Tire Corporation im Jahr 2006 entstand in der Division Nfz-Reifen ein Ertrag in Höhe von 3,3 Mio €.

Im 2007 eingeleiteten Kartellverfahren gegen die Dunlop Oil & Marine Ltd., Großbritannien, einer Gesellschaft der ContiTech AG, im Bereich Off-shore-Schläuche, kam es in der Division ContiTech zu weiteren Aufwendungen in Höhe von 20,8 Mio €.

Aufgrund der durch steigende Margen bedingten höheren erwarteten Mittelabflüsse für den VDO-Kredit erfolgten 2009 sowie im Juni 2010 aufwandswirksame Buchwertanpassungen für diesen Kredit. Aus diesem Sachverhalt ergab sich 2010 ein Aufwand für die Buchwertanpassung in Höhe von 27,4 Mio €. Diese Abgrenzungen werden über die Laufzeit des Kredits aufwandsreduzierend amortisiert. Aus dieser Amortisation ergab sich 2010 ein positiver Effekt in Höhe von 37,6 Mio €. Aufgrund von Teiltrückführungen des VDO-Kredits wurden anteilig die auf die Rückzahlungsbeträge entfallenden Buchwertanpassungen aufgelöst. Über den weitgehenden Einsatz der Netto-Erlöse der Ende September 2010 platzierten Anleihen über nominal insgesamt 1.250,0 Mio € hinaus erfolgte im Dezember 2010 eine weitere Teiltrückzahlung in Höhe von nominal 100,0 Mio €. Auf die vorzeitig zurückgezahlten Beträge entfielen anteilig 9,6 Mio € aus der Buchwertanpassung, die somit zu einem Ertrag in gleicher Höhe führten. Aus allen vorgenannten Effekten ergab sich

im Jahr 2010 insgesamt ein Ertrag in Höhe von 19,8 Mio €.

Für den Konzern beträgt die Belastung durch Sondereffekte 2010 insgesamt 132,5 Mio €. Bereinigt um die Wertminderungen auf aktivierte immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation in Höhe von 0,8 Mio € beträgt die Belastung durch Sondereffekte 131,7 Mio €.

### **Sondereffekte 2009**

Im dritten Quartal 2009 führte die Prüfung des Goodwill auf Werthaltigkeit im Rahmen des Impairment-Tests zu einem Wertminderungsbedarf in Höhe von 875,8 Mio €. Davon entfielen 367,0 Mio € auf die Division Chassis & Safety, 447,4 Mio € auf die Division Powertrain sowie 61,4 Mio € auf die Division Interior.

Am Standort Huntsville, USA, wurde Ende 2010 die Produktion eingestellt. Durch die Schließung des Standorts Huntsville und die Konsolidierung von Produktionskapazitäten sowie die Fokussierung von Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten erwarten wir eine Optimierung der regionalen Produktion und eine signifikante Kostenreduzierung. 2009 entstanden für die Divisionen Powertrain und Interior Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 82,6 Mio €.

Im gleichen Zusammenhang wurde beschlossen, die bisher am Standort Deer Park, USA, angesiedelten Aktivitäten mehrerer Geschäftseinheiten der Divisionen Powertrain und Interior in anderen Standorten zu konzentrieren. Dadurch fielen Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 5,4 Mio € an.

Aufgrund rückläufiger Volumina und auslaufender Kundenaufträge mussten die Produktionskapazitäten am Standort Karben, Deutschland, angepasst werden. Dadurch entstanden Restrukturierungsaufwendungen in den Divisionen Chassis & Safety, Powertrain und Interior in Höhe von 31,9 Mio €.

Durch den Auslauf weiterer Kundenaufträge sowie Einsparungen in den Bereichen Forschung & Entwicklung (F&E) und Verwaltung entstanden am Standort Babenhausen, Deutschland, für die Division Interior 2009 Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 31,4 Mio €.

Am Standort Wetzlar, Deutschland, entstanden für die Division Interior Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 12,2 Mio €. Grund dafür sind auslaufende Forschungs- und Entwicklungsprojekte, für die es keine Nachfolgeaufträge gibt.

Der Forschungs- und Entwicklungsstandort Neuburg, Deutschland, wurde geschlossen. Daraus entstanden innerhalb der Divisionen Powertrain und Interior Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 8,8 Mio €.

Das assoziierte Unternehmen Hyundai Autonet Co. Ltd., Kyoungki-do, Südkorea, der Division Interior wurde zu einem Verkaufspreis von 126,6 Mio € veräußert. Aus der Transaktion resultierte ein Wertminderungsbedarf in Höhe von 73,6 Mio €.

Im Rahmen der Veräußerung von zwei assoziierten Unternehmen entstand ein Wertminderungsbedarf in der Division Interior in Höhe von 43,6 Mio € und 2,0 Mio €.

Zum 31. Oktober 2009 wurde der aus dem Non-OE-Bereich stammende Geschäftsbereich Public Transport Solution an die Trapeze ITS Gruppe – überwiegend im Rahmen eines Asset-Deals – für einen vorläufigen, negativen Kaufpreis in Höhe von 11,7 Mio € veräußert, insbesondere hervorgerufen durch einen Abbau des Working Capital zwischen Signing und Closing Datum. Die finale Kaufpreisfeststellung wurde im vierten Quartal 2010 abgeschlossen. Aus der Veräußerung ergab sich 2009 für die Division Interior insgesamt ein Aufwand in Höhe von 4,5 Mio €.

Im Rahmen der Abwicklung der Restrukturierungsmaßnahmen am Standort Dortmund, Deutschland, wurden in den Divisionen Chassis & Safety und Powertrain insbesondere nicht verwendete Rückstellungen für Abfindungszahlungen in Höhe von 5,3 Mio € aufgelöst, da Teile der Produktionskapazitäten an die Division Interior übergeben werden konnten.

Die Produktion des Standorts Hiroshima, Japan, wird nach Changshu, China, verlagert. Dadurch entstanden in der Division Chassis & Safety Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 2,9 Mio €.

Aufgrund der Rücknahme eines Kundenauftrags zur Entwicklung und Fertigung von Diesel-Einspritzsystemen am Standort Blythewood, USA, mussten 2009

Restrukturierungsmaßnahmen eingeleitet werden. Dafür entstanden Aufwendungen in Höhe von 44,7 Mio € in der Division Powertrain. Hierbei handelte es sich in erster Linie um Sonderabschreibungen auf Produktionsanlagen sowie um die Abwicklung von Lieferantenansprüche.

Der Standort Blythewood, USA, resultiert aus einem Joint Venture mit einem amerikanischen Motorenhersteller, welcher auch der Hauptkunde des Standortes ist. Wegen rückläufiger Kapazitätsauslastung wurde Ende 2008 beschlossen, den Standort zu schließen und die Produktion nach Newport News, USA, zu verlagern. Continental hatte Schadenersatzansprüche gegenüber dem Joint-Venture-Partner aufgrund von Unterauslastung gestellt. Im Rahmen einer Einigung wurde anstatt einer Verlagerung der komplette Standort, einschließlich der vorgehaltenen Fertigung, an den Joint-Venture-Partner übertragen. Aus der Veräußerung ergab sich für die Division Powertrain unter Berücksichtigung aller gegenseitigen Ansprüche und Interessen ein Ertrag in Höhe von 10,5 Mio €.

Aus der Verlagerung der bei Continental verbleibenden Fertigung sowie der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten nach Newport News, USA, ergaben sich für die Division Powertrain weitere Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 4,2 Mio €.

Die notwendige Anpassung der Produktionsüberkapazitäten in Europa an die aktuellen Marktbedingungen führte zur Einstellung der Pkw-Reifenproduktion in Clairoix, Frankreich. Dadurch ergaben sich 2009 Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 207,3 Mio €. Diesen steht ein positiver Ergebniseffekt in Höhe von 11,4 Mio € aus geringeren Pensionsverpflichtungen aufgrund des vorzeitigen Ausscheidens der Mitarbeiter gegenüber.

Die Schließung der Mischungs- und Gummierungsaktivitäten in Traiskirchen, Österreich, Ende 2009 führte innerhalb der Division Pkw-Reifen zu Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 12,9 Mio €.

Im Rahmen der eingeleiteten Strukturmaßnahmen für den Standort Hannover-Stöcken, Deutschland, entstanden innerhalb der Division Nfz-Reifen Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 46,4 Mio €.

Die Schließung des Conti Machinery-Standorts Puchov, Slowakei, führte in der Division Nfz-Reifen zu Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 8,0 Mio €, darin enthalten sind 1,1 Mio € Wertminderung auf immaterielle Vermögenswerte aus der Kaufpreisallokation für Matador. In diesem Zusammenhang entstand zudem eine Wertminderung einer At-Equity-Beteiligung in Höhe von 0,8 Mio €.

Die durch die weltweite Wirtschaftskrise verursachten Absatrzückgänge machten eine effiziente Auslastung des extern betriebenen Lagers in Straubing, Deutschland, nicht länger möglich. Das Lager wurde daher geschlossen. Der zugehörige Mietvertrag läuft bis 2016. Zum Jahresende 2009 wurde davon ausgegangen, dass die Flächen nicht entsprechend untervermietet werden können. Deshalb wurde in der Division Nfz-Reifen eine Rückstellung in Höhe von 9,7 Mio € gebildet.

Die teilweise Abschreibung des Markennamens Matador, sowie eine Wertminderung auf das Sachanlagevermögen in Puchov, Slowakei, bedingt durch signifikante Absatrzückgänge, führten für die Divisionen Pkw-Reifen und Nfz-Reifen zu Aufwendungen in Höhe von 10,7 Mio €, davon entfielen 4,0 Mio € auf aktivierte immaterielle Vermögenswerte aus der Matador Kaufpreisallokation.

Die Prüfung der Kundenbeziehungen innerhalb der sonstigen immateriellen Vermögenswerte auf Werthaltigkeit im Rahmen eines Impairment-Tests führte bei verschiedenen Kundengruppen zu einem Wertmindeungsbedarf für die Division Pkw-Reifen in Höhe von 2,4 Mio €.

Die Schließung und Verlagerung von westeuropäischen Standorten des Geschäftsbereichs Fluid Technology innerhalb der Division ContiTech führten 2009 zu Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 33,4 Mio €.

In dem 2007 eingeleiteten Kartellverfahren gegen die Dunlop Oil & Marine Ltd., Großbritannien, einer Gesellschaft der ContiTech AG, im Bereich Off-shore-Schläuche, kam es zu weiteren Aufwendungen in Höhe von 6,2 Mio €.

Für die Division ContiTech entstand aus der Erstkonsolidierung der Transportband-Gesellschaft Kolubara

Univerzal D.O.O., Serbien, ein Ertrag aus dem negativen Unterschiedsbetrag in Höhe von 0,7 Mio €.

Im Konzern ergaben sich weitere, kleinere Wertminderungen auf Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von insgesamt 13,1 Mio €, wovon 9,7 Mio € auf die Automotive Group und 3,4 Mio € auf die Rubber Group entfielen.

Zusätzlich entstanden im Berichtsjahr in der Automotive Group, im Wesentlichen aus Restrukturierungen, Aufwendungen in Höhe von insgesamt 25,4 Mio €. Ebenfalls vor allem aus Restrukturierungsmaßnahmen fielen in der Rubber Group weitere Aufwendungen in Höhe von insgesamt 2,2 Mio € an.

Das aufgrund der Wirtschaftskrise initiierte weltweite Kostensenkungsprogramm führte 2009 zu Aufwendungen für Abfindungen in Höhe von 116,7 Mio € (Chassis & Safety 21,4 Mio € / Powertrain 14,1 Mio € / Interior 26,4 Mio € / Pkw-Reifen 11,1 Mio € / Nfz-Reifen 5,3 Mio € / ContiTech 30,1 Mio € / Holding 8,3 Mio €).

Wegen der durch steigende Margen bedingten höheren erwarteten Mittelabflüsse für den VDO-Kredit erfolgten im September und Dezember 2009 aufwandswirksame Buchwertanpassungen, deren Wert sich Ende 2009 in Summe auf 64,5 Mio € belief. Diese Abgrenzung wird über die Laufzeit des Kredits aufwandsreduzierend amortisiert.

Für den Konzern ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2009 in Höhe von insgesamt 1.755,4 Mio €. Bereinigt um das Goodwill Impairment in Höhe von 875,8 Mio € und Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokationen in Höhe von 7,5 Mio € ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte in Höhe von 872,1 Mio €.

### Beschaffung

Im Jahr 2010 kaufte der Continental-Konzern Rohmaterial, Investitionsgüter, sonstiges Material und Dienstleistungen in Höhe von 17,5 Mrd €, was einem Umsatzanteil von 67 % entspricht.

Zum einen führten die schnelle Erholung der Wirtschaft sowie die Nachfrage der Wachstumsmärkte zu einem hohen Preisniveau an den Rohstoff- und Rohmaterialmärkten. Zum anderen war genau diese wirtschaftliche Erholung der Treiber für den Anstieg des Produktions-

volumens des gesamten Konzerns. Das Produktionsvolumen hatte nicht nur auf das direkte Fertigungsmaterial, sondern auch auf das indirekte Material, und dabei insbesondere bei Investitionen, einen signifikanten Einfluss.

### Forschung und Entwicklung

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung (F&E) erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 94,1 Mio € bzw. 6,9 % auf 1.450,4 Mio € (Vj. 1.356,3 Mio €) und beträgt 5,6 % vom Umsatz (Vj. 6,7 %).

In den Divisionen Chassis & Safety, Powertrain und Interior werden Kosten im Zusammenhang mit der erstmaligen Beauftragung für Entwicklungen im Erstausstattungsgeschäft 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 weiterhin 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 2010 bei den drei Divisionen angefallenen Entwicklungskosten erfüllten 74,5 Mio € (Vj. 49,0 Mio €) die Aktivierungsvoraussetzungen.

Die Voraussetzungen für eine Aktivierung von Entwicklungsaktivitäten (IAS 38) wurden in den Divisionen Pkw-Reifen, Nfz-Reifen und ContiTech im Berichtsjahr und auch im Vorjahr nicht erfüllt.

### Abschreibungen

Die Abschreibungen reduzierten sich um 979,2 Mio € auf 1.652,4 Mio € (Vj. 2.631,6 Mio €) und entsprechen 6,3 % vom Umsatz (Vj. 13,1 %). Darin enthalten sind im Berichtsjahr Wertminderungen in Höhe von insgesamt 57,7 Mio € (Vj. 993,0 Mio €). Im Vorjahreswert sind die außerplanmäßigen Wertminderungen des Goodwill in Höhe von 875,8 Mio € enthalten.

### Zinsergebnis

Die Belastung aus dem Zinsergebnis reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 23,6 Mio € auf -697,2 Mio € (Vj. -720,8 Mio €). Dieser Rückgang ist im Wesent-

lichen auf zum großen Teil nicht zahlungswirksame Währungskurseffekte sowie Effekte aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten zurückzuführen. Beide Effekte liegen mit insgesamt 40,6 Mio € um 23,1 Mio € über dem Vorjahreswert (Vj. 17,5 Mio €). Die Zinserträge des Jahres 2010 beliefen sich auf 22,6 Mio € (Vj. 30,3 Mio €).

Die Zinsaufwendungen, ohne die bereits vorab beschriebenen Effekte aus Fremdwährungsumrechnung sowie aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten und den Gewinnen aus zur Veräußerung verfügbarer finanzieller Vermögenswerte, reduzierten sich gegenüber dem Vorjahr um 8,2 Mio € auf 760,4 Mio € (Vj. 768,6 Mio €).

Wie in den Vorjahren ist auch 2010 die Höhe der Zinsaufwendungen und damit des Zinsergebnisses im Wesentlichen auf die Ausnutzung des VDO-Kreditvertrags mit einem zugesagten Betrag in Höhe von insgesamt 6.484,9 Mio € (Vj. 11,0 Mrd €) zum 31. Dezember 2010 zurückzuführen. Die signifikante Reduzierung der Inanspruchnahme des VDO-Kredits resultiert aus mehreren Effekten: Ein wesentlicher Effekt war die im Januar 2010 erfolgreich durchgeführte Kapitalerhöhung und der hieraus resultierende Abbau der Netto-Finanzschulden. Aus der Kapitalerhöhung erzielte Continental einen Netto-Emissionserlös vor Steuereffekten in Höhe von 1.056,0 Mio €. Des Weiteren konnte Continental Mitte 2010 angesichts des positiven Marktumfelds und der hohen Nachfrage nach ihren Anleihen einen weiteren Baustein des Ende 2009 initiierten Refinanzierungspakets zur Verbesserung der Finanz- und Kapitalstruktur umsetzen und im dritten Quartal 2010 über die Conti-Gummi Finance B.V., Amsterdam, Niederlande, vier Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 3,0 Mrd € platzieren. Deren Netto-Emissionserlöse wurden zur teilweisen Rückführung der Inanspruchnahme des VDO-Kredits sowie zur Rückzahlung des zur Refinanzierung der im August 2010 fälligen Tranche B des VDO-Kredits aufgenommenen Kredits (Forward Start Facility) eingesetzt. Darüber hinaus erfolgte im Dezember 2010 aufgrund des guten Geschäftsverlaufs eine weitere Rückführung des VDO-Kredits. Die auf die zurückgeführten Beträge entfallenden abgegrenzten Finanzierungsnebenkosten waren ergebniswirksam aufzulösen und führten insgesamt zu einem Sondereffekt in Höhe von -36,8 Mio €. Ein weiterer, belastender Effekt für den Zinsaufwand aus dem VDO-Kredit und der Forward Start Facility ist das im Vergleich zum Vorjahr höhere Margenniveau

dieser Kredite, welches auf die Ratingverschlechterungen im Jahresverlauf 2009 sowie im Mai 2010 und die im Dezember 2009 abgeschlossenen Nachverhandlung der Bedingungen des VDO-Kredits zurückzuführen ist. Entlastend wirkte das im Vergleich zum Vorjahr niedrigere Marktzinsniveau. Unter Berücksichtigung aller vorgenannter Effekte liegen die Zinsaufwendungen für den VDO-Kredit und die Forward Start Facility mit 595,9 Mio € um 49,1 Mio € unter dem Vorjahreswert (Vj. 645,0 Mio €).

Aus den im dritten Quartal 2010 platzierten Anleihen resultierten 2010 Zinsaufwendungen in Höhe von insgesamt 73,6 Mio €.

#### **Steueraufwand**

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag belaufen sich für das Geschäftsjahr 2010 auf 592,1 Mio € (Vj. Ertragsposition von 154,3 Mio €). Die steuerliche Belastungsquote beträgt 47,8 %. Im Vorjahr betrug die steuerliche Entlastungsquote vor dem steuerlich nicht wirkenden Goodwill Impairment 17,4 %.

Der Steueraufwand des Berichtsjahrs ist maßgeblich durch nicht zahlungswirksame Wertberichtigungen in Höhe von insgesamt 354,4 Mio € auf aktive latente Steuern beeinflusst. Diese Wertberichtigungen betreffen mit 120,1 Mio € aktive latente Steuern bezüglich des mit dem relevanten Steuersatz bewerteten fortgeführten steuerlichen Zinsvortrags in Deutschland. Die entsprechenden aktiven latenten Steuern aus dem Jahr 2009 in Höhe von 68,9 Mio € und die Erhöhungen innerhalb des Berichtsjahres in Höhe von 51,2 Mio € wurden vollständig wertberichtet. Insbesondere die im Mai 2010 erfolgte Ratingverschlechterung der Continental AG, einhergehend mit höheren Zinsmargen auf bestehende Kredite, sowie die zukünftig steigende Zinsbelastung aus der Emission von Euro-Anleihen mit einem Volumen von insgesamt

3,0 Mrd € im dritten Quartal 2010 lassen zum heutigen Zeitpunkt eine Nutzung des Zinsvortrags in Deutschland als unzureichend wahrscheinlich erscheinen. 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 Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern in ausländischen Einheiten sind gegenüber dem Vorjahr um 163,9 Mio € auf 234,3 Mio € gestiegen, davon 11,8 Mio € für Vorjahre, und wirken entsprechend belastend auf die Steuerquote.

Weiterhin belasten steuerlich nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und in Deutschland wegen fehlendem Anrechnungsvolumen nicht anrechenbare ausländische Quellensteuern die Steuerquote. Positive Auswirkungen resultieren aus Besteuerungsunterschieden im Ausland sowie Förderungen und Befreiungen.

Der Steueraufwand der Vorjahresperiode wurde maßgeblich durch eine Wertberichtigung von aktiven latenten Steuern auf Verlust- und Zinsvorträge in Höhe von 108,5 Mio € in Deutschland beeinflusst. Diese war erforderlich, da nach Auffassung der deutschen Finanzverwaltung bereits aufgrund von Anteilserwerben der Schaeffler KG im Jahr 2008 und 2009 ein schädlicher Anteilseignerwechsel nach § 8c KStG eingetreten ist. Continental teilt diese Rechtsauffassung zu Zeitpunkt und Umfang schädlicher Anteilserwerbe nicht und geht bereits mit Rechtsmitteln in einem Musterverfahren dagegen vor.

#### **Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen**

Das Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen erhöhte sich 2010 um 2.225,2 Mio € auf 576,0 Mio € (Vj. -1.649,2 Mio €). Dies entspricht einem Ergebnis pro Aktie von 2,88 € (Vj. -9,76 €).

<b>Überleitung EBIT zum Konzernergebnis in Mio €</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>	<b>Δ in %</b>
Chassis & Safety	569,0	-102,5	655,1
Powertrain	-198,1	-943,2	79,0
Interior	197,0	-516,0	138,2
Pkw-Reifen	993,3	536,4	85,2
Nfz-Reifen	50,1	-50,1	200,0
ContiTech	369,6	169,4	118,2
Sonstiges/Konsolidierung	-45,7	-134,4	
<b>EBIT</b>	<b>1.935,2</b>	<b>-1.040,4</b>	<b>286,0</b>
Zinsergebnis	-697,2	-720,8	3,3
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>1.238,0</b>	<b>-1.761,2</b>	<b>170,3</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-592,1	154,3	-483,7
<b>Konzernergebnis</b>	<b>645,9</b>	<b>-1.606,9</b>	<b>140,2</b>
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	-69,9	-42,3	-65,2
<b>Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen</b>	<b>576,0</b>	<b>-1.649,2</b>	<b>134,9</b>
Ergebnis pro Aktie in €, unverwässert	2,88	-9,76	129,5

# Finanzlage

## Cashflow-Überleitung

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit reduzierte sich 2010 im Vorjahresvergleich um 577,9 Mio € auf 1.849,2 Mio € (Vj. 2.427,1 Mio €) und erreicht 7,1 % vom Umsatz (Vj. 12,1 %).

Für das Geschäftsjahr 2010 ergibt sich ein Free Cashflow in Höhe von 566,9 Mio € (Vj. 1.640,3 Mio €). Dies entspricht einem Rückgang um 1.073,4 Mio € gegenüber dem Vorjahresvergleichszeitraum.

Die insbesondere aus der Kaufpreisfinanzierung für den Erwerb der Siemens VDO resultierenden Zinszahlungen verringerten sich um 31,6 Mio € auf 725,6 Mio € (Vj. 757,2 Mio €).

Die Auszahlungen für Ertragsteuern erhöhten sich um 288,2 Mio € auf 493,0 Mio € (Vj. 204,8 Mio €).

Negativ wirkt ein Aufbau des Working Capital, der gegenüber dem Geschäftsjahr 2009 zu einem Mittelabfluss von 1.078,4 Mio € führt. Dieser zahlungsmittelwirksame Anstieg des operativen Working Capital resultiert aus dem Aufbau der Vorräte in Höhe von 993,0 Mio € und einem Aufbau der operativen Forderungen in Höhe von 330,7 Mio €. Dagegen kam es zu einer Zunahme der operativen Verbindlichkeiten in Höhe von 245,3 Mio €.

Die Zuflüsse aus Pensionsrückstellungen reduzierten sich gegenüber dem Vorjahr um 676,6 Mio € auf 38,2 Mio €. Dies resultiert im Wesentlichen aus der Erstattung aus den für mehrere Konzerngesellschaften bestehenden Contractual Trust Arrangements (CTAs) für seit Mitte 2006 durch die Gesellschaften geleistete Pensionszahlungen, dem Anteilserwerb an der Conti-Tech AG durch den Continental Pension Trust e.V. in Höhe von 24,9 % sowie der Aufgabe der Planvermögenseigenschaft des Deckungsvermögens der entsprechenden CTAs, die im Geschäftsjahr 2009 insgesamt zu Mittelzuflüssen von 682,8 Mio € führten und denen im Geschäftsjahr 2010 keine vergleichbaren positiven Effekte gegenüberstehen.

Aus der Investitionstätigkeit resultiert ein Mittelabfluss in Höhe von 1.282,3 Mio € (Vj. 786,8 Mio €), der wesentlich durch die um 383,2 Mio € auf 1.242,6 Mio € (Vj. 859,4 Mio €) gestiegenen Investitionen in Sachanlagen und Software beeinflusst ist.

Aus der Veräußerung von Gesellschaften und Geschäftsbereichen resultiert ein im Vergleich zum Vorjahr um 123,2 Mio € reduzierter Mittelzufluss. Wesentlich für diesen Rückgang ist, dass dem Verkauf des assoziierten Unternehmens Hyundai Autonet Co., Ltd. an die Hyundai Mobis Co., Ltd. im Juni 2009, der zu einem Mittelzufluss in Höhe von 126,6 Mio € führte, im Geschäftsjahr 2010 kein vergleichbarer Einzeleffekt gegenüber steht.

## Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang für Sachanlagen und Software belief sich 2010 auf 1.296,4 Mio €. Darin sind 52,3 Mio € (Vj. 0,0 Mio €) für Finanzierungs-Leasing und 1,5 Mio € (Vj. 0,7 Mio €) für die Aktivierung von Fremdkapitalkosten enthalten. Insgesamt ergibt sich gegenüber dem Vorjahreswert (860,1 Mio €) eine deutliche Steigerung um 436,3 Mio €, wozu alle Divisionen beigetragen haben. Die Investitionsquote beträgt 5,0 % (Vj. 4,3 %).

## Finanzschulden

Die Brutto-Finanzschulden lagen zum Jahresende 2010 mit 8.990,5 Mio € (Vj. 10.712,5 Mio €) um 1.722,0 Mio € unter dem Vorjahresniveau.

Die Wertveränderung der Anleihen von 5,2 Mio € Ende 2009 auf 2.988,5 Mio € zum Ende des Geschäftsjahrs 2010 ist auf die durch die Conti-Gummi Finance B.V., Amsterdam, Niederlande, im dritten Quartal 2010 platzierten vier Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 3,0 Mrd € zurückzuführen. Alle Anleihen sind in Euro denominiert und mit Garantien der Continental AG sowie von ausgewählten Tochtergesellschaften ausgestattet. Im Juli 2010 wurde eine 5-jährige Anleihe über 750,0 Mio € mit einem Zinssatz von 8,5 % p.a. platziert, Anfang September 2010 eine 7-jährige Anleihe über 1.000,0 Mio € mit einem Zinssatz von 7,5 % p.a. und Ende September 2010 zwei Anleihen über je 625,0 Mio € mit unterschiedlichen Fälligkeiten. Die erste, im Januar 2016 fällige Anleihe, trägt einen Zinssatz von 6,5 % p.a., die zweite, im Oktober 2018 fällige Anleihe, trägt einen Zinssatz von 7,125 % p.a. Die Zinszahlungen der Anleihen erfolgen halbjährlich nachträglich.

Mio €	31.12.2010	31.12.2009
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit	1.849,2	2.427,1
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit	-1.282,3	-786,8
<b>Cashflow vor Finanzierungstätigkeit (Free Cashflow)</b>	<b>566,9</b>	<b>1.640,3</b>
Dividenden und Kapitalrückzahlungen an Minderheitsgesellschafter	-35,2	-33,0
Ausgabe von Aktien	1.056,0	—
Nicht zahlungswirksame Veränderungen	6,8	-42,4
Sonstiges	-28,1	14,1
Währungskurseffekte	12,1	9,0
<b>Veränderung der Netto-Finanzschulden</b>	<b>1.578,5</b>	<b>1.588,0</b>

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten lagen am 31. Dezember 2010 bei 5.144,9 Mio € (Vj. 10.096,3 Mio €) und damit 4.951,4 Mio € unter dem Vorjahresniveau. Der VDO-Kredit wurde zum 31. Dezember 2010 durch die Continental AG sowie durch die Continental Rubber of America, Corp. (CRoA), Willmington, USA, in Anspruch genommen und valutierte zum Berichtsstichtag in einer Höhe von insgesamt 4.297,0 Mio € (Vj. 9.180,1 Mio €). Der unter diesem Kredit zugesagte Betrag belief sich Ende 2010 auf 6.484,9 Mio € (Vj. 11,0 Mrd €). Die signifikante Reduzierung des VDO-Kredits ist auf mehrere Effekte zurückzuführen: Ein wesentlicher Effekt war die im Januar 2010 erfolgreich durchgeführte Kapitalerhöhung und der hieraus resultierende Abbau der Netto-Finanzschulden. Aus der Kapitalerhöhung erzielte Continental einen Netto-Emissionserlös vor Steuerefekten in Höhe von 1.056,0 Mio €, der vertragsgemäß zur Teilrückführung der im August 2010 fälligen Tranche B unter dem VDO-Kredit eingesetzt wurde. Mit der Kapitalerhöhung hatte Continental außerdem die Voraussetzung für die Bereitstellung einer Forward Start Facility (FSF) mit einem Volumen von maximal 2.500,0 Mio € zur Refinanzierung der Tranche B im August 2010 geschaffen. Diese Verknüpfung war Bestandteil des im Dezember 2009 erfolgreich abgeschlossenen Refinanzierungspakets zur Verbesserung der Finanz- und Kapitalstruktur. Im Sommer 2010 konnte Continental angesichts des positiven Marktumfelds und der hohen Nachfrage nach ihren Anleihen einen weiteren Baustein des Refinanzierungspakets zur Verbesserung der Finanz- und Kapitalstruktur umsetzen und im dritten Quartal 2010 über die Continental Gummi Finance B.V., Amsterdam, Niederlande, vier Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 3,0 Mrd € platzieren. Deren Netto-Emissionserlöse wurden zur teilweisen Rückführung der Inanspruchnahme des VDO-Kredits sowie zur Rückzahlung des zur Refinanzie-

zung der im August 2010 fälligen Tranche B des VDO-Kredits aufgenommenen Kredits (Forward Start Facility) eingesetzt. Darüber hinaus erfolgte im Dezember 2010 aufgrund des guten Geschäftsverlaufs eine weitere Rückführung der Tranche C unter dem VDO-Kredit in Höhe von nominal 100,0 Mio €. Für die im August 2012 fällige Tranche C bestanden zum Jahresende 2010 unverändert Zins sicherungen in Höhe von 3.125,0 Mio €. Der hieraus resultierende durchschnittlich zu zahlende Festzinssatz beträgt 4,19 % zzgl. Marge. Insbesondere wegen der durch steigende Margen bedingten höheren erwarteten Cashflows für den VDO-Kredit erfolgten im Jahr 2009 und im Juni 2010 aufwandswirksame Buchwertanpassungen, deren Wert sich Ende 2010 in Summe auf 44,7 Mio € (Vj. 64,5 Mio €) belief. Diese Abgrenzung wird über die Laufzeit des Kredits aufwandsreduzierend amortisiert.

Für den von der Europäischen Investitionsbank (EIB) gewährten Kredit über ursprünglich 600,0 Mio € wurden vorzeitige Teilrückzahlungen in Höhe von insgesamt 300,0 Mio € vorgenommen, davon 200,0 Mio € im Jahr 2009 sowie 100,0 Mio € im Januar 2010. Damit beträgt die Inanspruchnahme des EIB-Kredits zum Jahresende 2010 nominal 300,0 Mio €.

Die verschiedenen Finanzverbindlichkeiten erhöhten sich um 246,1 Mio € auf 857,1 Mio € (Vj. 611,0 Mio €). Dies ist im Wesentlichen auf die im Vergleich zum Vorjahr verstärkte Inanspruchnahme von Forderungsverkaufsprogrammen, einen Anstieg der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing und höhere negative beizulegende Zeitwerte von Derivaten zurückzuführen. Die Ausnutzung von Forderungsverkaufsprogrammen konnte um 162,5 Mio € auf 381,5 Mio € erhöht werden (Vj. 219,0 Mio €). Das im November 2010 mit der Norddeutschen Landesbank Luxembourg S.A. und der Coface Finanz GmbH abgeschlossene Forderungsver-

kaufsprogramm ersetzt das Programm mit der Skandifinanz Bank AG und sieht – im Vergleich zum Programm mit der Skandifinanz Bank AG – ein um 80,0 Mio € auf 230,0 Mio € erhöhtes Finanzierungsvolumen vor. Dieses Programm wurde Ende 2010 mit 224,0 Mio € (Vj. Skandifinanz Bank AG: 149,5 Mio €) nahezu vollständig ausgenutzt. Darüber hinaus wurde im Dezember 2010 ein Forderungsverkaufsprogramm mit der Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale mit einem Finanzierungsvolumen in Höhe von 150,0 Mio € vereinbart, das Ende 2010 mit 82,7 Mio € (Vj. – Mio €) in Anspruch genommen war. Das im Oktober 2009 mit der Wells Fargo Bank N.A. (ehemals Wachovia Bank National Association) abgeschlossene Forderungsverkaufsprogramm wurde um den Partner Bank of Nova Scotia erweitert und in diesem Zusammenhang das Finanzierungsvolumen auf 150,0 Mio US-Dollar erhöht. Es war Ende 2010 mit 74,7 Mio € (Vj. 69,4 Mio €) ausgenutzt. Der Anstieg der Leasingverbindlichkeiten um 41,6 Mio € auf 149,0 Mio € (Vj. 107,4 Mio €) ist im Wesentlichen auf Gebäude- und Anlagenleasing im Zusammenhang mit dem Bau eines Pkw-Reifenwerkes in Hefei, China, zurückzuführen. Der beizulegende Zeitwert der Derivate lag mit 234,0 Mio € um 28,9 Mio € über dem Wert zum 31. Dezember 2009 (Vj. 205,1 Mio €) und das Volumen der ausgegebenen Commercial Paper mit 86,5 Mio € um 13,1 Mio € über dem Vorjahresendstand (Vj. 73,4 Mio €).

Die flüssigen Mittel, Derivate und verzinsliche Anlagen reduzierten sich um 143,5 Mio € auf 1.673,5 Mio € (Vj. 1.817,0 Mio €).

Die Netto-Finanzschulden verringerten sich gegenüber dem Jahresende 2009 um 1.578,5 Mio € auf 7.317,0 Mio € (Vj. 8.895,5 Mio €).

Die effektiven Finanzschulden, d. h. die um die Eventualverbindlichkeiten aus dem Wechselobligo erhöhten Netto-Finanzschulden, lagen mit 7.323,7 Mio € um 1.585,5 Mio € unter dem Vorjahreswert (Vj. 8.909,2 Mio €).

### **Finanzierung**

Angesichts der weltweiten Wirtschaftskrise zeichnete sich erstmals Ende 2008 die Notwendigkeit ab, ausgewählte Kreditvertragsbedingungen für den VDO-Kredit an das veränderte wirtschaftliche Umfeld anzupassen. Ein von Continental ausgearbeitetes Konzept wurde dem Bankenkonsortium im Dezember 2008

unterbreitet und fand im Januar 2009 die Zustimmung nahezu aller kreditgebenden Banken. Obwohl Continental gut auf die Auswirkungen der weltweiten Krise reagiert hat und es insbesondere gelungen ist, ausreichende Liquidität zu schaffen bzw. zu erhalten, ergab sich zum Ende des Jahres 2009 ein weiterer Anpassungsbedarf ausgewählter mit dem VDO-Kredit verbundener Finanzierungsbedingungen (Financial Covenants). Das Ergebnis der Ende 2009 erfolgreich abgeschlossenen Nachverhandlungen für den VDO-Kredit ist eine Einigung auf einen erhöhten Spielraum im Hinblick auf das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu operativem Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA) sowie auf das Verhältnis von EBITDA zum Zinsergebnis. Ferner wurden u.a. eine weitere Margenerhöhung im Vergleich zu den bisherigen Konditionen sowie Einschränkungen des Rahmens für Dividendenzahlungen vereinbart. Die angepassten Finanzierungsbedingungen sehen erstmalig auch eine Beschränkung des jährlichen Investitionsvolumens und die Gewährung eines umfangreichen Sicherheits-Pakets durch diverse Gesellschaften des Continental-Konzerns vor. Darüber hinaus umfassten die Nachverhandlungen aus Dezember 2009 auch ein Refinanzierungspaket, welches eine verbesserte Finanz- und Kapitalstruktur schaffen sollte. Für die im August 2010 fällige Tranche B über 3,5 Mrd € unter dem VDO-Kreditvertrag hatten die Banken eine Forward Start Facility (FSF) mit einem Volumen von 2,5 Mrd € verbindlich zugesagt, deren Inanspruchnahme jedoch an eine bis August 2010 durchzuführende Kapitalerhöhung mit einem Brutto-Emissionserlös von mindestens 1,0 Mrd € geknüpft wurde.

Im Jahr 2010 stand die Umsetzung der im vorgenannten Refinanzierungspaket vereinbarten Maßnahmen zur Verbesserung der Finanz- und Kapitalstruktur im Vordergrund. Bereits im Januar 2010 wurde mit der Durchführung einer am Markt mit großem Interesse aufgenommenen Kapitalerhöhung der erste Meilenstein des Refinanzierungspakets erreicht. Der Netto-Emissionserlös vor Steuereffekten in Höhe von 1.056,0 Mio € wurde vertragsgemäß zur Rückführung der Tranche B des VDO-Kreditvertrages eingesetzt. Damit hatte Continental die Voraussetzung für die Bereitstellung der Forward Start Facility zur Ablösung der im August 2010 fälligen Tranche B erfüllt. Im Sommer 2010 konnte Continental das positive Marktumfeld sowie die hohe Nachfrage nach Anleihen nutzen und im dritten Quartal 2010 vier in Euro denominierte Anleihen mit einem Gesamtvolumen von

3,0 Mrd € erfolgreich bei Investoren im In- und Ausland platzierten. Alle Anleihen waren stark überzeichnet, so wurde u.a. für die zweite, Anfang September 2010 platzierte Anleihe das ursprünglich geplante Emissionsvolumen von 750,0 Mio € auf 1,0 Mrd € aufgestockt. Alle Anleihen partizipieren an dem umfangreichen Sicherheiten-Paket, das gemäß den zuvor beschriebenen Nachverhandlungen für den VDO-Kredit den kreditgebenden Banken gewährt wurde. Die Netto-Emissionserlöse aller Anleihen wurden vertragsgemäß zur teilweisen Rückführung des VDO-Kredits sowie zur Rückzahlung des zur Refinanzierung der im August 2010 fälligen Tranche B des VDO-Kredits aufgenommenen Kredits (Forward Start Facility) eingesetzt.

Im Jahr 2010 wurden die vereinbarten Financial Covenants zum jeweiligen Quartalsstichtag eingehalten.

Im Verlauf des Jahres 2010 konnte Continental die Zusammensetzung der Finanzschulden maßgeblich verändern. So wurde durch die Anleiheemissionen und den Ausbau der Forderungsverkaufsprogramme eine stärkere Diversifikation der Finanzierungsquellen und auch eine signifikante Verbesserung der Fälligkeitsstruktur erreicht.

Zum 31. Dezember 2010 verfügte Continental über eine sehr komfortable Liquiditätsposition von 4,2 Mrd € (Vj. 3,9 Mrd €) aus Barmitteln und ungenutzten zugesagten Kreditlinien.

Basierend auf den Quartalsendwerten waren 56,6 % (Vj. 36,4 %) der Brutto-Finanzschulden nach Sicherungsmaßnahmen im Jahresdurchschnitt mit festen Zinssätzen ausgestattet.

# Vermögenslage

## Bilanzsumme

Die Bilanzsumme erhöhte sich zum 31. Dezember 2010 von 23.049,2 Mio € um 1.341,3 Mio € auf 24.390,5 Mio € gegenüber dem entsprechenden Vorjahrestichtag. Dies ist im Wesentlichen auf den Aufbau der Vorräte und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von insgesamt 1.367,7 Mio €, einhergehend mit der ansteigenden Geschäftstätigkeit, zurückzuführen. Vornehmlich die ansteigende Investitionstätigkeit führte zu einem Anstieg der Sachanlagen um 314,4 Mio €. Gegenläufig wirkte der Rückgang der sonstigen immateriellen Vermögenswerte mit 345,4 Mio €, vor allem aufgrund von Abschreibungen aus Kaufpreisallokation (PPA). Der Abbau der flüssigen Mittel in Höhe von 241,5 Mio € resultiert unter anderem aus den Rückführungen von kurzfristigen Finanzschulden.

## Langfristige Vermögenswerte

Die langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich um 163,3 Mio € auf 14.887,9 Mio € (Vj. 14.724,6 Mio €). Der Anstieg ergibt sich vor allem aus dem Sachanlagevermögen, das sich um 314,4 Mio € auf 6.098,7 Mio € (Vj. 5.784,3 Mio €) erhöhte, sowie den langfristigen Derivaten und verzinslichen Ausleihungen mit einem Anstieg um 79,5 Mio € auf 157,9 Mio € (Vj. 78,4 Mio €), insbesondere aus den Rückkaufoptionen der Hochzinsanleihen resultierend. Der Anstieg des Goodwill um 107,0 Mio € auf 5.643,6 Mio € (Vj. 5.536,6 Mio €) ist insbesondere auf Währungskursänderungen zurückzuführen. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte reduzierten sich um 345,4 Mio € auf 1.723,3 Mio € (Vj. 2.068,7 Mio €). Die in den sonstigen langfristigen Vermögenswerten enthaltenen aktiven latenten Steuern reduzierten sich um 48,2 Mio € auf 680,7 Mio € (Vj. 728,9 Mio €). Die sonstigen langfristigen Vermögenswerte verzeichneten keine wesentlichen Veränderungen gegenüber dem Vorjahr.

## Kurzfristige Vermögenswerte

Die kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich um 1.178,0 Mio € auf 9.502,6 Mio € (Vj. 8.324,6 Mio €). Dem Anstieg der Vorräte und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen steht ein Rückgang der flüssigen Mittel gegenüber. Der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen um 805,9 Mio € auf 4.454,0 Mio € (Vj. 3.648,1 Mio €) resultiert im Wesentlichen aus ansteigenden Umsätzen zum Jahresende 2010 gegenüber dem Vorjahresmonat. Die ansteigende Geschäftstätigkeit führte gleichfalls zum Aufbau der Vorräte um 561,8 Mio € auf 2.637,8 Mio € (Vj.

2.076,0 Mio €). Die flüssigen Mittel reduzierten sich im Berichtsjahr um 241,5 Mio € auf 1.471,3 Mio € (Vj. 1.712,8 Mio €) insbesondere aufgrund der Rückführung kurzfristiger Finanzschulden. Die sonstigen kurzfristigen Vermögenswerte verzeichneten keine wesentlichen Veränderungen gegenüber dem Vorjahr.

## Eigenkapital

Das Eigenkapital erhöhte sich um 2.141,2 Mio € auf 6.202,9 Mio € (Vj. 4.061,7 Mio €). Dies resultiert insbesondere aus dem Erlös aus der Kapitalerhöhung im Januar 2010 in Höhe von 1.073,3 Mio € unter Berücksichtigung der Emissionskosten und darauf entfallender Steuereffekte, positiver Währungskurseffekte in Höhe von 410,6 Mio € und dem positiven Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen in Höhe von 576,0 Mio €. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich von 17,6 % auf 25,4 %.

## Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten erhöhten sich um 1.833,1 Mio € auf 9.730,2 Mio € (Vj. 7.897,1 Mio €). Die hierin enthaltenen langfristigen Finanzschulden stiegen um 1.784,7 Mio € auf 7.752,4 Mio € (Vj. 5.967,7 Mio €), vornehmlich auf den Anleiheemissionen im Jahr 2010 von insgesamt nominal 3.000,0 Mio € beruhend. Gegenläufig wirkt die teilweise Rückzahlung der Tranche C des VDO-Kredits in Höhe von 1.015,1 Mio €. Die Pensionsrückstellungen erhöhten sich um 59,5 Mio € auf 1.404,5 Mio € (Vj. 1.345,0 Mio €). Die sonstigen langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten verzeichneten keine wesentlichen Veränderungen gegenüber dem Vorjahr.

## Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten

Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten reduzierten sich um 2.633,0 Mio € auf 8.457,4 Mio € (Vj. 11.090,4 Mio €), hauptsächlich durch den Abbau kurzfristiger Finanzschulden. Diese verminderten sich um 3.506,7 Mio € auf 1.238,1 Mio € (Vj. 4.744,8 Mio €) insbesondere aufgrund der Rückzahlung der Tranche B des VDO-Kredits durch Erlöse aus der Kapitalerhöhung sowie den Anleiheemissionen 2010. Die Veränderungen der sonstigen kurzfristigen Rückstellungen resultieren insbesondere aus den Auszahlungen für in Vorjahren eingeleitete Restrukturierungsmaßnahmen sowie aus den Veränderungen bei den Gewährleistungsrückstellungen. Gegenläufig wirkt der Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 691,0 Mio € auf 3.510,5 Mio € (Vj. 2.819,5 Mio €) resultierend aus angestiegenen

## Konzernbilanz

Aktiva in Mio €	31.12.2010	31.12.2009
Goodwill	5.643,6	5.536,6
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	1.723,3	2.068,7
Sachanlagen	6.098,7	5.784,3
Assoziierte Unternehmen	440,4	398,0
Sonstige langfristige Vermögenswerte	981,9	937,0
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>14.887,9</b>	<b>14.724,6</b>
Vorräte	2.637,8	2.076,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.454,0	3.648,1
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	939,5	887,7
Flüssige Mittel	1.471,3	1.712,8
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>9.502,6</b>	<b>8.324,6</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>24.390,5</b>	<b>23.049,2</b>
<hr/>		
Passiva in Mio €	31.12.2010	31.12.2009
Eigenkapital	6.202,9	4.061,7
<b>Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>	<b>9.730,2</b>	<b>7.897,1</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.510,5	2.819,5
Sonstige kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	4.946,9	8.270,9
<b>Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>	<b>8.457,4</b>	<b>11.090,4</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>24.390,5</b>	<b>23.049,2</b>
<hr/>		
Netto-Finanzschulden	7.317,0	8.895,5
Gearing Ratio in %	118,0	219,0

Produktionsvolumina. Der Anstieg der kurzfristigen übrigen finanziellen Verbindlichkeiten um 323,1 Mio € auf 1.203,4 Mio € (Vj. 880,3 Mio €) resultiert insbesondere aus gestiegenen Abgrenzungen für Zinsen, Vertriebsprovisionen, Bonus- und Sonderzahlungen. Die sonstigen kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten verzeichneten keine wesentlichen Veränderungen gegenüber dem Vorjahr.

### Operative Aktiva

Die operativen Aktiva des Konzerns erhöhten sich zum 31. Dezember 2010 im Vergleich zum Ende des Vorjahrs um 700,1 Mio € auf 15.282,8 Mio € (Vj. 14.582,7 Mio €).

Maßgeblich für diese Entwicklung ist der Anstieg des Working Capital um 669,7 Mio € auf 3.588,0 Mio € (Vj. 2.918,3 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsaufbau von 561,8 Mio € auf 2.637,8 Mio € (Vj. 2.076,0 Mio €). Trotz des Rückgangs der operativen Forderungen in Prozent vom Umsatz um 1,1 Pro-

zentpunkte auf 17,1 % (Vj. 18,2 %), erhöhte sich deren Gesamtbestand zum Stichtag aufgrund des gegenüber dem Vorjahreszeitraum stark verbesserten Geschäfts um 798,9 Mio € auf 4.460,7 Mio € (Vj. 3.661,8 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten stiegen um 691,0 Mio € auf 3.510,5 Mio € (Vj. 2.819,5 Mio €).

Die langfristigen Vermögenswerte weisen einen Betrag von 13.975,6 Mio € (Vj. 13.846,5 Mio €) auf und liegen damit um 129,1 Mio € über dem Vorjahreswert. Der Goodwill ist um 107,0 Mio € auf 5.643,6 Mio € (Vj. 5.536,6 Mio €) gestiegen; 100,2 Mio € der Zunahme resultieren aus Währungskurseffekten.

Das Sachanlagevermögen stieg im Rahmen der im laufenden Geschäftsjahr wieder verstärkten Investitionstätigkeit um 314,4 Mio € auf 6.098,7 Mio € (Vj. 5.784,3 Mio €). Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte reduzierten sich um 345,4 Mio € auf 1.723,3 Mio € (Vj. 2.068,7 Mio €). Maßgeblich für diesen Rückgang waren die planmäßigen Abschrei-

bungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 454,3 Mio € (Vj. 455,2 Mio €).

Aus dem Verkauf der Beteiligung an der VDO Automotive Huizhou Co. Ltd, Huizhou, China, im Februar 2010 resultierte ein Abgang operativer Aktiva in der Division Interior in Höhe von 25,3 Mio €. Der Erwerb eines Werks der Metso Minerals (Deutschland) GmbH in Moers durch die ContiTech Transportbandsysteme GmbH, Hannover, Deutschland, im Rahmen eines Asset Deals führte zu einem Anstieg der operativen Aktiva von 10,4 Mio €. Im März 2010 hat die ContiTech AG, Hannover, Deutschland, aufgrund einer Änderung des Gesellschaftervertrags der Gesellschaft ContiTech Fluid Shanghai, Co. Ltd., Shanghai, China, die Beherrschung über die bislang At-Equity bilanzierte Beteiligung erlangt. Die Erstkonsolidierung führte zu einer Übernahme operativer Aktiva in Höhe von 5,2 Mio €. Weitere Konsolidierungskreisveränderungen oder Asset Deals hatten auf Konzernebene keine nennenswerten Zu- oder Abgänge operativer Aktiva zur Folge.

Währungskurseffekte wirkten sich im Geschäftsjahr mit 522,8 Mio € (Vj. 167,3 Mio €) erhöhend auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Konzerns aus. Trotz des Anstiegs der operativen Aktiva zum Stichtag reduzierten sich die durchschnittlichen operativen Aktiva des Konzerns gegenüber dem Geschäftsjahr 2009 um 444,1 Mio € auf 15.580,0 Mio € (Vj. 16.024,1 Mio €).

#### Mitarbeiter

Gegenüber 2009 stieg die Anzahl der Mitarbeiter des Continental-Konzerns um 13.794 auf 148.228 Beschäftigte (Vj. 134.434). Bedingt durch den Volumenanstieg als auch den Ausbau in Niedriglohnländern erhöhte sich das Personal in der Automotive Group um 8.693 Mitarbeiter. In der Rubber Group führte die gestiegene Marktnachfrage ebenfalls zu einer Erhöhung der Mitarbeiter um 5.082.

**Mitarbeiter nach Regionen in %**

	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Deutschland	31	33
Europa ohne Deutschland	32	33
NAFTA-Region	14	14
Asien	16	14
Übrige Länder	7	6

# Kennzahlen der Automotive Group

Automotive Group in Mio €	2010	2009	Δ in %
Umsatz	15.917,0	12.042,4	32,2
EBITDA	1.779,1	608,9	192,2
in % vom Umsatz	11,2	5,1	
EBIT	567,9	-1.561,6	136,4
in % vom Umsatz	3,6	-13,0	
Forschungs- und Entwicklungskosten	1.227,1	1.144,3	7,2
in % vom Umsatz	7,7	9,5	
Abschreibungen <sup>1</sup>	1.211,2	2.170,5	-44,2
davon Wertminderungen <sup>2</sup>	35,6	949,0	-96,2
Operative Aktiva (zum 31.12.)	11.308,8	11.119,5	1,7
EBIT in % von operativen Aktiva (zum 31.12.)	5,0	-14,0	
Operative Aktiva (Durchschnitt)	11.512,0	12.015,9	-4,2
EBIT in % von operativen Aktiva (Durchschnitt)	4,9	-13,0	
Investitionen <sup>3</sup>	739,8	538,1	37,5
in % vom Umsatz	4,6	4,5	
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl) <sup>4</sup>	86.723	78.030	11,1
Umsatz bereinigt <sup>5</sup>	15.900,0	11.912,6	33,5
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>6</sup>	1.068,6	203,7	424,6
in % des bereinigten Umsatzes	6,7	1,7	

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

<sup>2</sup> Der Begriff Wertminderung (Impairment) beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

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

<sup>4</sup> Ohne Auszubildende.

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

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

## Entwicklung der Divisionen: Chassis & Safety

- ▶ Umsatzanstieg um 32,1 %
- ▶ Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 26,7 %
- ▶ Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 78,6 %

### Absatz

Im Geschäftsbereich Elektronische Bremssysteme erhöhte sich das Absatzvolumen von elektronischen Bremssystemen im Jahr 2010 im Vergleich zum Vorjahr um 31,2 % auf 16,6 Mio Einheiten.

Der Absatz von Bremskraftverstärkern im Geschäftsbereich Hydraulische Bremssysteme stieg im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 26,6 % auf 15,1 Mio Stück. Bei Bremsätteln erhöhten sich die Verkaufszahlen gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 31,9 % auf 32,8 Mio Einheiten.

Im Geschäftsbereich Passive Sicherheit und Fahrerassistenzsysteme stieg das Absatzvolumen bei Airbagsteuergeräten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 8,1 % auf 12,4 Mio Stück. Bei Fahrerassistenzsystemen erhöhte sich der Absatz gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 79,5 % auf 1,1 Mio Einheiten.

### Umsatzanstieg um 32,1 %; Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 26,7 %

2010 erhöhte sich der Umsatz der Division Chassis & Safety im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 32,1 % auf 5.775,4 Mio € (Vj. 4.373,6 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen beträgt der Anstieg 26,7 %. Die Erhöhung resultiert aus der Erholung sämtlicher Geschäftsbereiche in allen Regionen.

### Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 78,6 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division Chassis & Safety erhöhte sich 2010 im Vergleich zum Vorjahr um 277,4 Mio € bzw. 78,6 % auf 630,2 Mio € (Vj. 352,8 Mio €) und entspricht 10,9 % (Vj. 8,1 %) des bereinigten Umsatzes.

### Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 655,1 %

Die Division Chassis & Safety verzeichnete 2010 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 671,5 Mio € bzw. 655,1 % auf 569,0 Mio € (Vj. -102,5 Mio €). Die Umsatzrendite erhöhte sich auf 9,9 % (Vj. -2,3 %).

Die Kapitalrendite (EBIT in % von durchschnittlichen operativen Aktiva) beträgt 14,2 % (Vj. -2,5 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) verringerten das operative Ergebnis (EBIT) um 53,8 Mio € (Vj. 53,0 Mio €).

### Sondereffekte 2010

In der Division Chassis & Safety ergaben sich kleinere Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von insgesamt 3,4 Mio €.

Aus der Erstkonsolidierung einer Gesellschaft in Südkorea und der Veräußerung von Anteilen einer assoziierten Gesellschaft in China ergab sich insgesamt ein Ertrag in Höhe von 1,3 Mio €.

Zudem ergab sich im Rahmen der Abwicklung verschiedener Restrukturierungsmaßnahmen insgesamt ein Ertrag im Wesentlichen aus der Auflösung nicht mehr benötigter Rückstellungen in Höhe von 3,6 Mio €.

In der Division Chassis & Safety entstanden Aufwendungen für Abfindungszahlungen in Höhe von 8,9 Mio €.

Für die Division Chassis & Safety beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2010 insgesamt 7,4 Mio €.

### Sondereffekte 2009

Im dritten Quartal 2009 führte die Prüfung des Goodwill auf Werthaltigkeit im Rahmen des Impair-

<b>Chassis &amp; Safety in Mio €</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>	<b>Δ in %</b>
Umsatz	5.775,4	4.373,6	32,1
EBITDA	891,7	601,6	48,2
in % vom Umsatz	15,4	13,8	
EBIT	569,0	-102,5	655,1
in % vom Umsatz	9,9	-2,3	
Forschungs- und Entwicklungskosten	422,3	380,8	10,9
in % vom Umsatz	7,3	8,7	
Abschreibungen <sup>1</sup>	322,7	704,1	-54,2
davon Wertminderungen <sup>2</sup>	3,8	370,4	-99,0
Operative Aktiva (zum 31.12.)	3.940,5	3.824,9	3,0
EBIT in % von operativen Aktiva (zum 31.12.)	14,4	-2,7	
Operative Aktiva (Durchschnitt)	3.997,0	4.034,0	-0,9
EBIT in % von operativen Aktiva (Durchschnitt)	14,2	-2,5	
Investitionen <sup>3</sup>	247,1	159,5	54,9
in % vom Umsatz	4,3	3,6	
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl) <sup>4</sup>	30.495	27.148	12,3
Umsatz bereinigt <sup>5</sup>	5.775,4	4.367,6	32,2
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>6</sup>	630,2	352,8	78,6
in % des bereinigten Umsatzes	10,9	8,1	

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

<sup>2</sup> Der Begriff Wertminderung (Impairment) beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

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

<sup>4</sup> Ohne Auszubildende.

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

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

ment-Tests zu einem Wertminderungsbedarf in der Division Chassis & Safety in Höhe von 367,0 Mio €.

Im Rahmen der Abwicklung der Restrukturierungsmaßnahmen am Standort Dortmund, Deutschland, wurden 2009 in der Division Chassis & Safety insbesondere nicht verwendete Rückstellungen für Abfindungszahlungen in Höhe von 1,5 Mio € aufgelöst, da Teile der Produktion an die Division Interior übergeben werden konnten.

Aufgrund rückläufiger Volumina und auslaufender Kundenaufträge mussten die Produktionskapazitäten am Standort Karben, Deutschland, angepasst werden. Dadurch entstanden Restrukturierungsaufwendungen in der Division Chassis & Safety in Höhe von 10,6 Mio €.

Die Produktion des Standortes Hiroshima, Japan, wird nach Changshu, China, verlagert. Dadurch entstanden in der Division Chassis & Safety Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 2,9 Mio €.

2009 ergaben sich hauptsächlich aufgrund von Restrukturierungen weitere Aufwendungen in Höhe von insgesamt 1,1 Mio €.

In der Division Chassis & Safety ergaben sich kleinere Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 1,4 Mio €.

Das aufgrund der Wirtschaftskrise initiierte weltweite Kostensenkungsprogramm führte zu Aufwendungen für Abfindungen in Höhe von 21,4 Mio €.

Für die Division Chassis & Safety ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2009 in Höhe von

insgesamt 402,9 Mio €. Bereinigt um das Goodwill Impairment in Höhe von 367,0 Mio € ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte in Höhe von 35,9 Mio €.

### **Beschaffung**

Das Geschäftsjahr war beschaffungsseitig zunächst noch geprägt von den Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise. Die Lieferantenbasis der Division erwies sich als erfreulich robust und konnte die sich hieraus ergebenden Herausforderungen erfolgreich bewältigen. Insolvenzrisiken hielten sich in überschaubarer Größenordnung und konnten in Zusammenarbeit mit den betroffenen Partnern auf der Zuliefererseite ausgeglichen werden.

Im weiteren Verlauf des Jahres ergaben sich lieferantenseitig aus der unerwartet schnell wiedererstarkten Konjunktur teilweise Kapazitätsengpässe. Durch flankierende Maßnahmen entlang der Lieferkette konnte dies erfolgreich gemeistert werden. Gestiegene Rohmaterialpreise wurden aufgrund bestehender Verträge und indirekter Bezüge teilweise im laufenden Geschäftsjahr nicht wirksam.

### **Forschung und Entwicklung**

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung stieg gegenüber dem Vorjahr um 41,5 Mio € bzw. 10,9 % auf 422,3 Mio € (Vj. 380,8 Mio €) und beträgt damit 7,3 % vom Umsatz (Vj. 8,7 %).

### **Abschreibungen**

Die Abschreibungen reduzierten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2009 um 381,4 Mio € auf 322,7 Mio € (Vj. 704,1 Mio €) und betragen 5,6 % vom Umsatz (Vj. 16,1 %). Darin enthalten sind im Jahr 2010 Wertminderungen in Höhe von insgesamt 3,8 Mio € (Vj. 370,4 Mio €).

### **Operative Aktiva**

Die operativen Aktiva der Division Chassis & Safety erhöhten sich zum 31. Dezember 2010 im Vergleich zum Ende des Vorjahrs um 115,6 Mio € auf 3.940,5 Mio € (Vj. 3.824,9 Mio €).

Maßgeblich für diese Entwicklung ist der Anstieg des Working Capital um 149,2 Mio € auf 524,7 Mio € (Vj. 375,5 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsaufbau von 86,1 Mio € auf 339,7 Mio € (Vj. 253,6 Mio €). Trotz des Rückgangs der operativen

Forderungen in Prozent vom Umsatz um 1,5 Prozentpunkte auf 15,9 % (Vj. 17,4 %), erhöhte sich deren Gesamtbestand zum Stichtag aufgrund des gegenüber dem Vorjahreszeitraum stark verbesserten Geschäfts um 156,3 Mio € auf 919,1 Mio € (Vj. 762,8 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten stiegen um 93,2 Mio € auf 734,1 Mio € (Vj. 640,9 Mio €).

Die langfristigen Vermögenswerte weisen einen Betrag von 3.874,6 Mio € (Vj. 3.846,3 Mio €) auf und liegen damit um 28,3 Mio € über dem Vorjahreswert. Der Goodwill ist um 31,4 Mio € auf 2.330,9 Mio € (Vj. 2.299,5 Mio €) gestiegen; 31,1 Mio € der Erhöhung resultiert aus Währungskurseffekten.

Das Sachanlagevermögen stieg im Rahmen der im Berichtsjahr wieder verstärkten Investitionstätigkeit um 25,4 Mio € auf 1.221,5 Mio € (Vj. 1.196,1 Mio €). Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte reduzierten sich um 34,6 Mio € auf 230,8 Mio € (Vj. 265,4 Mio €). Maßgeblich für diesen Rückgang waren die planmäßigen und außerplanmäßigen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 53,8 Mio € (Vj. 53,0 Mio €).

Konsolidierungskreisveränderungen oder Asset Deals hatten in der Division Chassis & Safety keine nennenswerten Zu- oder Abgänge operativer Aktiva zur Folge.

Währungskurseffekte wirkten sich im Geschäftsjahr mit 122,2 Mio € (Vj. 18,0 Mio €) erhöhend auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division Chassis & Safety aus.

Trotz des Anstiegs der operativen Aktiva zum Stichtag reduzierten sich die durchschnittlichen operativen Aktiva der Division Chassis & Safety gegenüber dem Geschäftsjahr 2009 um 37,0 Mio € auf 3.997,0 Mio € (Vj. 4.034,0 Mio €).

### **Investitionen (Bilanzzugang)**

Der Bilanzzugang der Division Chassis & Safety erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 87,6 Mio € auf 247,1 Mio € (Vj. 159,5 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 4,3 % (Vj. 3,6 %).

In allen Geschäftsbereichen wurden gezielt Produktionskapazitäten für neue Produkte und Produktions-technologien aus- und aufgebaut. Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf die Errichtung neuer Produk-

tionskapazitäten für die nächste Generation elektronischer Bremssysteme. Am Standort Changshu, China, wurde in die Errichtung eines neuen Werks für die Produktion von hydraulischen Bremssystemen investiert.

#### **Mitarbeiter**

Die Anzahl der Mitarbeiter der Division Chassis & Safety erhöhte sich um 3.347 Mitarbeiter auf 30.495 (Vj. 27.148). Der Aufbau in allen Geschäftsbereichen ist im Wesentlichen auf eine Anpassung an die gestiegenen Volumina zurückzuführen, wobei vor allem in Niedriglohnländern Kapazitäten erhöht wurden. Darüber hinaus wurde im Bereich der CES (Ingenieurdienstleistungen) Personal aufgebaut, um die sehr positive Auftragssituation zu bedienen.

## Entwicklung der Divisionen: Powertrain

- ▶ Umsatzanstieg um 39,2%
- ▶ Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 36,2%
- ▶ Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 112,6%

### Absatz

Der Umsatz der Division Powertrain konnte 2010 gegenüber dem Vorjahr insgesamt um 39,2% gesteigert werden, hauptsächlich durch eine schnelle Erholung nach der Wirtschaftskrise 2009 und aufgrund signifikanter Neuanläufe innerhalb der Geschäftsbereiche Engine Systems und Transmission. Der Geschäftsbereich Sensors & Actuators verzeichnete überdurchschnittliche Wachstumsraten mit seinen abgasregulierenden Produkten. Der Absatz stieg in allen Regionen gegenüber dem Vorjahr, insbesondere in der Region Asien, wo die Steigerung über 60% beträgt.

**Umsatzanstieg um 39,2%;  
Anstieg des um Konsolidierungskreis- und  
Währungskursveränderungen bereinigten  
Umsatzes um 36,2 %**

2010 erhöhte sich der Umsatz der Division Powertrain im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 39,2% auf 4.730,8 Mio € (Vj. 3.399,2 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen beträgt der Anstieg 36,2%.

**Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses  
(EBIT bereinigt) um 112,6 %**

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division Powertrain erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 232,3 Mio € bzw. 112,6% auf 26,0 Mio € (Vj. -206,3 Mio €) und entspricht 0,6% (Vj. -6,2%) des bereinigten Umsatzes.

**Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 79,0 %**

Die Division Powertrain verzeichnete 2010 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 745,1 Mio € bzw. 79,0% auf -198,1 Mio € (Vj. -943,2 Mio €). Die Umsatzrendite erhöhte sich auf -4,2% (Vj. -27,7%).

Die Kapitalrendite (EBIT in % von durchschnittlichen operativen Aktiva) beträgt -6,4% (Vj. -27,7%).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 178,7 Mio € (Vj. 175,3 Mio €).

**Sondereffekte 2010**

Aufgrund der Rücknahme eines Kundenauftrags zur Entwicklung und Fertigung von Diesel-Einspritzsystemen am Standort Blythewood, USA, mussten in 2009 Restrukturierungsmaßnahmen eingeleitet werden. Dadurch entstanden 2010 in der Division Powertrain weitere Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 11,9 Mio €. Hierbei handelt es sich in erster Linie um Wertminderungen auf Produktionsanlagen, die teilweise durch nicht mehr benötigte Rückstellungen für Lieferantenforderungen kompensiert werden konnten.

In der Division Powertrain ergaben sich weitere restrukturierungsbezogene Aufwendungen und Abfindungszahlungen in Höhe von 18,9 Mio €, wobei 5,1 Mio € auf die Schließung des Standortes Asnière, Frankreich, entfielen.

In der Division Powertrain entstanden Wertminderungsbedarfe in Höhe von 16,3 Mio €, darin enthalten ist eine Wertminderung auf Sachanlagen des Standorts in Costa Rica mit 7,7 Mio €.

Für die Division Powertrain beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2010 insgesamt 47,1 Mio €.

**Sondereffekte 2009**

Im dritten Quartal 2009 führte die Prüfung des Goodwill auf Werthaltigkeit im Rahmen des Impairment-Tests zu einem Wertminderungsbedarf in der Division Powertrain in Höhe von 447,4 Mio €.

Am Standort Huntsville, USA, wurde Ende 2010 die Produktion eingestellt. Durch die Schließung des

Powertrain in Mio €	2010	2009	Δ in %
Umsatz	4.730,8	3.399,2	39,2
EBITDA	268,2	-13,3	2.116,5
in % vom Umsatz	5,7	-0,4	
EBIT	-198,1	-943,2	79,0
in % vom Umsatz	-4,2	-27,7	
Forschungs- und Entwicklungskosten	396,9	328,8	20,7
in % vom Umsatz	8,4	9,7	
Abschreibungen <sup>1</sup>	466,3	929,9	-49,9
davon Wertminderungen <sup>2</sup>	36,6	488,0	-92,5
Operative Aktiva (zum 31.12.)	2.997,8	3.034,2	-1,2
EBIT in % von operativen Aktiva (zum 31.12.)	-6,6	-31,1	
Operative Aktiva (Durchschnitt)	3.112,2	3.401,8	-8,5
EBIT in % von operativen Aktiva (Durchschnitt)	-6,4	-27,7	
Investitionen <sup>3</sup>	301,5	247,2	22,0
in % vom Umsatz	6,4	7,3	
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl) <sup>4</sup>	26.614	24.172	10,1
Umsatz bereinigt <sup>5</sup>	4.713,8	3.341,7	41,1
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>6</sup>	26,0	-206,3	112,6
in % des bereinigten Umsatzes	0,6	-6,2	

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

<sup>2</sup> Der Begriff Wertminderung (Impairment) beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

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

<sup>4</sup> Ohne Auszubildende.

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

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

Standorts Huntsville und die Konsolidierung von Produktionskapazitäten sowie die Fokussierung von Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten erwarten wir eine Optimierung der regionalen Produktion und eine signifikante Kostenreduzierung. 2009 entstanden für die Division Powertrain Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 25,1 Mio €.

Im gleichen Zusammenhang wurde beschlossen, die bisher am Standort Deer Park, USA, angesiedelten Aktivitäten mehrerer Geschäftseinheiten der Division Powertrain in anderen Standorten zu konzentrieren. Dadurch fielen Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 3,5 Mio € an.

Aufgrund der Rücknahme eines Kundenauftrags zur Entwicklung und Fertigung von Diesel-Einspritzsystemen am US-Standort Blythewood, USA, mussten 2009 Restrukturierungsmaßnahmen eingeleitet werden. Dafür entstanden Aufwendungen in Höhe von

44,7 Mio €. Hierbei handelte es sich in erster Linie um Sonderabschreibungen auf Produktionsanlagen sowie um die Abwicklung von Lieferantenforderungen.

Der Standort Blythewood, USA, resultiert aus einem Joint Venture mit einem amerikanischen Motorenhersteller, welcher auch der Hauptkunde des Standortes war. Wegen rückläufiger Kapazitätsauslastung wurde Ende 2008 beschlossen, den Standort zu schließen und die Produktion nach Newport News, USA, zu verlagern. Continental hatte Schadenersatzansprüche gegenüber dem Joint-Venture-Partner aufgrund von Unterauslastung gestellt. Im Rahmen einer Einigung wurde anstatt einer Verlagerung der komplette Standort, einschließlich der vorgehaltenen Fertigung, an den Joint-Venture-Partner übertragen. Aus der Veräußerung ergab sich für die Division Powertrain unter Berücksichtigung aller gegenseitigen Ansprüche und Interessen ein Ertrag in Höhe von 10,5 Mio €.

Aus der Verlagerung der bei Continental verbleibenden Fertigung sowie der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten nach Newport News, USA, entstanden weitere Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 4,2 Mio €.

Im Rahmen der Abwicklung der Restrukturierungsmaßnahmen am Standort Dortmund, Deutschland, wurden 2009 in der Division Powertrain insbesondere nicht verwendete Rückstellungen für Abfindungszahlungen in Höhe von 3,8 Mio € aufgelöst, da Teile der Produktion an die Division Interior übergeben werden konnten.

Aufgrund rückläufiger Volumina und auslaufender Kundenaufträge mussten die Produktionskapazitäten am Standort Karben, Deutschland, angepasst werden. Dadurch entstanden Restrukturierungsaufwendungen in der Division Powertrain in Höhe von 2,9 Mio €.

Der Forschungs- und Entwicklungsstandort Neubiberg, Deutschland, wurde geschlossen. Daraus entstanden innerhalb der Division Powertrain Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 0,8 Mio €.

2009 ergaben sich hauptsächlich aufgrund von Restrukturierungen weitere Aufwendungen in Höhe von insgesamt 17,3 Mio €.

In der Division Powertrain fielen 2,4 Mio € für verschiedene, kleinere Wertminderungen an.

Das aufgrund der Wirtschaftskrise initiierte weltweite Kostensenkungsprogramm führte zu Aufwendungen für Abfindungen in Höhe von 14,1 Mio €.

Für die Division Powertrain ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2009 in Höhe von insgesamt 548,1 Mio €. Bereinigt um das Goodwill Impairment in Höhe von 447,4 Mio € ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte in Höhe von 100,7 Mio €.

### **Beschaffung**

Die schnelle Markterholung und das damit massiv gestiegene Absatzvolumen 2010 führten zu Preissteigerungen bei Stahl und Aluminium und damit zu negativen Materialkosteneinflüssen und Problemen in der Materialversorgung.

Die ausgeweitete Einkaufskooperation mit der Schaeffler Gruppe und auch der Zusammenschluss mit neuen Partnern half, die Preisanstiege bei Rohmaterial zu begrenzen und die Liefersicherheit für Continental und Zulieferer von Continental abzusichern.

### **Forschung und Entwicklung**

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung stieg gegenüber dem Vorjahr um 68,1 Mio € bzw. 20,7% auf 396,9 Mio € (Vj. 328,8 Mio €) und beträgt damit 8,4 % vom Umsatz (Vj. 9,7 %).

### **Abschreibungen**

Die Abschreibungen reduzierten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2009 um 463,6 Mio € auf 466,3 Mio € (Vj. 929,9 Mio €) und betragen 9,9 % vom Umsatz (Vj. 27,4 %). Darin enthalten sind im Jahr 2010 Wertminderungen in Höhe von insgesamt 36,6 Mio € (Vj. 488,0 Mio €).

### **Operative Aktiva**

Die operativen Aktiva der Division Powertrain reduzierten sich zum 31. Dezember 2010 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 36,4 Mio € auf 2.997,8 Mio € (Vj. 3.034,2 Mio €).

Das Working Capital erhöhte sich um 68,9 Mio € auf 293,4 Mio € (Vj. 224,5 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsaufbau von 56,1 Mio € auf 265,5 Mio € (Vj. 209,4 Mio €). Trotz des Rückgangs der operativen Forderungen in Prozent vom Umsatz um 0,9 Prozentpunkte auf 17,1 % (Vj. 18,0 %), erhöhte sich deren Gesamtbestand zum Stichtag aufgrund des gegenüber dem Vorjahreszeitraum stark verbesserten Geschäfts um 197,9 Mio € auf 809,1 Mio € (Vj. 611,2 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten stiegen um 185,1 Mio € auf 781,2 Mio € (Vj. 596,1 Mio €).

Die langfristigen Vermögenswerte weisen einen Betrag von 3.168,2 Mio € (Vj. 3.230,7 Mio €) auf und liegen damit um 62,5 Mio € unter dem Vorjahreswert. Der Goodwill ist um 31,3 Mio € auf 1.007,3 Mio € (Vj. 976,0 Mio €) gestiegen; 31,0 Mio € der Zunahme resultieren aus Währungskurseffekten.

Das Sachanlagevermögen stieg im Rahmen der im Berichtsjahr wieder verstärkten Investitionstätigkeit um 40,1 Mio € auf 1.441,0 Mio € (Vj. 1.400,9 Mio €). Die

sonstigen immateriellen Vermögenswerte reduzierten sich um 136,3 Mio € auf 590,3 Mio € (Vj. 726,6 Mio €). Maßgeblich für diesen Rückgang waren die planmäßigen und außerplanmäßigen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 178,7 Mio € (Vj. 175,3 Mio €).

Konsolidierungskreisveränderungen oder Asset Deals hatten in der Division Powertrain keine nennenswerten Zu- oder Abgänge operativer Aktiva zur Folge.

Währungskurseffekte wirkten sich im Geschäftsjahr mit 109,3 Mio € (Vj. 6,8 Mio €) erhöhend auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division Powertrain aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva der Division Powertrain reduzierten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2009 um 289,6 Mio € auf 3.112,2 Mio € (Vj. 3.401,8 Mio €).

#### **Investitionen (Bilanzzugang)**

Der Bilanzzugang der Division Powertrain erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 54,3 Mio € auf 301,5 Mio € (Vj. 247,2 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 6,4 % (Vj. 7,3 %).

Im Geschäftsbereich Engine Systems wurden aufgrund anhaltender Nachfrage die Fertigungskapazitäten für Motor-Einspritzsysteme erweitert. In Amata City, Thailand, wurde in den Aufbau eines neuen Werks investiert. Im Geschäftsbereich Transmission wurde die Fertigung von Getriebesteuergeräten erweitert. Hierbei wurden insbesondere Fertigungskapazitäten am Standort Tianjin, China, aufgebaut.

#### **Mitarbeiter**

Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Mitarbeiterzahl in der Division Powertrain um 2.442 auf 26.614 Personen (Vj. 24.172). Entsprechend der Umsatzansteige erhöhte sich die Anzahl der Beschäftigten im Geschäftsbereich Engine Systems um 724, im Bereich Transmission um 767 sowie im Bereich Sensors & Actuators um 328 und Fuel Supply um 298 Personen. Im Bereich Hybrid Electric Vehicle kam es aufgrund neuer Projekte und Produktionsanläufe zu einer Personalerhöhung von 325 Personen.

## Entwicklung der Divisionen: Interior

- ▶ Umsatzanstieg um 26,5 %
- ▶ Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 22,4 %
- ▶ Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 623,5 %

### Absatz

Der Geschäftsbereich Body & Security lag im Absatzvolumen im Geschäftsjahr 2010 um 40 % über dem Vorjahresniveau. Die Zuwächse schließen alle Produktgruppen und Hauptkunden ein. Hervorzuheben ist das überproportionale Wachstum in der Region Asien (+69 % gegenüber Vorjahr), auch in den Regionen Europa und NAFTA konnten Zuwächse erzielt werden.

Im Geschäftsbereich Infotainment & Connectivity stieg der Absatz bei Audiokomponenten, Connectivity-Produkten und Multimediasystemen um durchschnittlich 10 % im Vergleich zum Geschäftsjahr 2009. Die größten Umsatzsteigerungen verzeichneten die Segmente „Asian OEMs“ mit +95 % (Produktanläufe) und „American OEMs“ mit +19 % (Marktentwicklung, primär Audioprodukte).

Im Bereich Aftermarket hat sich der Absatz gegenüber dem Vorjahr um rund 1 % erhöht. Die abgesetzten Stückzahlen von digitalen Fahrtenschreibern im Geschäftsbereich Commercial Vehicles & Aftermarket sind um gut 40 % gegenüber 2009 angestiegen. Dies ist auf die deutliche Belebung der Nutzfahrzeugkonjunktur in Westeuropa im zweiten Halbjahr 2010 zurückzuführen.

Das Absatzvolumen für Instrument Clusters im Geschäftsbereich Instrumentation & Driver HMI stieg 2010 um über 20 % gegenüber dem Vorjahr mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten der NAFTA-Region, Brasilien und Asien.

### Umsatzanstieg um 26,5 %; Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 22,4 %

2010 erhöhte sich der Umsatz der Division Interior im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 26,5 % auf 5.518,1 Mio € (Vj. 4.362,7 Mio €). Bereinigt um Konsol-

lidierungskreis- und Währungskursveränderungen beträgt der Anstieg 22,4 %, der im Wesentlichen auf die Erholung der Märkte im Vergleich zu 2009 zurückzuführen ist.

### Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 623,5 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division Interior erhöhte sich 2010 im Vergleich zum Vorjahr um 355,4 Mio € bzw. 623,5 % auf 412,4 Mio € (Vj. 57,0 Mio €) und entspricht 7,5 % (Vj. 1,3 %) des bereinigten Umsatzes.

### Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 138,2 %

Die Division Interior verzeichnete 2010 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 713,0 Mio € bzw. 138,2 % auf 197,0 Mio € (Vj. -516,0 Mio €). Die Umsatzrendite erhöhte sich auf 3,6 % (Vj. -11,8 %).

Die Kapitalrendite (EBIT in % von durchschnittlichen operativen Aktiva) beträgt 4,5 % (Vj. -11,3 %).

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 215,1 Mio € (Vj. 212,3 Mio €).

### Sondereffekte 2010

In der Division Interior entstanden 2010 Aufwendungen für weitere Restabwicklungsaktivitäten im Zusammenhang mit der Veräußerung eines Geschäftsbereiches in Höhe von 5,6 Mio €.

Aus den Abwicklungsaktivitäten im Rahmen der Veräußerung eines assoziierten Unternehmens entstand ein Ertrag in Höhe von 2,1 Mio € und für den Konzern ein Steueraufwand in selber Höhe.

Zudem ergab sich im Rahmen der Abwicklung verschiedener Restrukturierungsmaßnahmen insgesamt

Interior in Mio €	2010	2009	Δ in %
Umsatz	5.518,1	4.362,7	26,5
EBITDA	619,1	20,4	2.934,8
in % vom Umsatz	11,2	0,5	
EBIT	197,0	-516,0	138,2
in % vom Umsatz	3,6	-11,8	
Forschungs- und Entwicklungskosten	407,9	434,7	-6,2
in % vom Umsatz	7,4	10,0	
Abschreibungen <sup>1</sup>	422,1	536,4	-21,3
davon Wertminderungen <sup>2</sup>	-4,8	90,6	-105,3
Operative Aktiva (zum 31.12.)	4.370,5	4.260,3	2,6
EBIT in % von operativen Aktiva (zum 31.12.)	4,5	-12,1	
Operative Aktiva (Durchschnitt)	4.402,8	4.580,1	-3,9
EBIT in % von operativen Aktiva (Durchschnitt)	4,5	-11,3	
Investitionen <sup>3</sup>	191,3	131,3	45,7
in % vom Umsatz	3,5	3,0	
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl) <sup>4</sup>	29.614	26.710	10,9
Umsatz bereinigt <sup>5</sup>	5.518,1	4.296,4	28,4
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>6</sup>	412,4	57,0	623,5
in % des bereinigten Umsatzes	7,5	1,3	

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

<sup>2</sup> Der Begriff Wertminderung (Impairment) beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

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

<sup>4</sup> Ohne Auszubildende.

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

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

ein Ertrag aus der Auflösung nicht mehr benötigter Rückstellungen und Wertaufholungen auf Sachanlagen in Höhe von 12,4 Mio €.

In der Division Interior entstanden Aufwendungen für Abfindungszahlungen in Höhe von 9,2 Mio €.

Für die Division Interior beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2010 insgesamt 0,3 Mio €.

#### Sondereffekte 2009

Im dritten Quartal 2009 führte die Prüfung des Goodwill auf Werthaltigkeit im Rahmen des Impairment-Tests zu einem Wertminderungsbedarf in der Division Interior in Höhe von 61,4 Mio €.

Das assoziierte Unternehmen Hyundai Autonet Co. Ltd., Kyoungki-do, Südkorea, der Division Interior wurde zu einem Verkaufspreis von 126,6 Mio € veräußert. Aus der Transaktion resultierte ein Wertmindeungsbedarf in Höhe von 73,6 Mio €.

Im Rahmen der Veräußerung von zwei assoziierten Unternehmen entstand ein Wertminderungsbedarf in Höhe von 43,6 Mio € und 2,0 Mio €.

Zum 31. Oktober 2009 wurde der aus dem Non-OE-Bereich stammende Geschäftsbereich Public Transport Solution an die Trapeze ITS Gruppe – überwiegend im Rahmen eines Asset-Deals – für einen vorläufigen, negativen Kaufpreis in Höhe von 11,7 Mio € veräußert, insbesondere hervorgerufen durch einen Abbau des Working Capitals zwischen Signing und Closing Datum. Die finale Kaufpreisfeststellung wurde im vierten Quartal 2010 abgeschlossen. Aus der Veräußerung ergab sich 2009 insgesamt ein Aufwand in Höhe von 4,5 Mio €.

Der Forschungs- und Entwicklungsstandort Neubiberg, Deutschland, wurde geschlossen. Daraus entstanden innerhalb der Division Interior Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 8,0 Mio €.

Am Standort Huntsville, USA, wurde Ende 2010 die Produktion eingestellt. Durch die Schließung des Standorts Huntsville und die Konsolidierung von Produktionskapazitäten sowie die Fokussierung von Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten erwarten wir eine Optimierung der regionalen Produktion und eine signifikante Kostenreduzierung. 2009 entstanden für die Division Interior Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 57,5 Mio €.

Im gleichen Zusammenhang wurde beschlossen, die bisher am Standort Deer Park, USA, angesiedelten Aktivitäten mehrerer Geschäftseinheiten der Division Interior in anderen Standorten zu konzentrieren. Dadurch fielen Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 1,9 Mio € an.

Am Standort Wetzlar, Deutschland, entstanden für die Division Interior Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 12,2 Mio €. Grund dafür sind auslaufende Forschungs- und Entwicklungsprojekte, für die es keine Nachfolgeaufträge gibt.

Durch den Auslauf weiterer Kundenaufträge sowie Einsparungen in den Bereichen Forschung & Entwicklung und Verwaltung entstanden am Standort Babenhausen, Deutschland, für die Division Interior 2009 Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 31,4 Mio €.

Aufgrund rückläufiger Volumina und auslaufender Kundenaufträge mussten die Produktionskapazitäten am Standort Karben, Deutschland, angepasst werden. Dadurch entstanden Restrukturierungsaufwendungen in der Division Interior in Höhe von 18,4 Mio €.

2009 ergaben sich vor allem aus Restrukturierungen, weitere Aufwendungen in Höhe von 7,0 Mio €.

In der Division Interior fielen im Jahr 2009 insgesamt 5,9 Mio € für verschiedene, kleinere Wertminderungen an.

Das aufgrund der Wirtschaftskrise initiierte weltweite Kostensenkungsprogramm führte zu Aufwendungen für Abfindungen in Höhe von 26,4 Mio €.

Für die Division Interior ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2009 in Höhe von insgesamt 353,8 Mio €. Bereinigt um das Goodwill Impair-

ment in Höhe von 61,4 Mio € ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte in Höhe von 292,4 Mio €.

### **Beschaffung**

Der Beschaffungsmarkt für Interior war geprägt von massiv angestiegener Nachfrage aus dem Bereich Automobiltechnik, aber insbesondere Unterhaltungselektronik für elektronische und elektromechanische Komponenten. Nachdem die angestiegenen Kundenbedarfe die installierten Fertigungskapazitäten insbesondere für Halbleiter, Displays, Relais und Leiterplatten überschritten, kam es bei der Versorgung zu Engpassen.

### **Forschung und Entwicklung**

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 26,8 Mio € bzw. 6,2 % auf 407,9 Mio € (Vj. 434,7 Mio €) und beträgt damit 7,4 % vom Umsatz (Vj. 10,0 %).

### **Abschreibungen**

Die Abschreibungen reduzierten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2009 um 114,3 Mio € auf 422,1 Mio € (Vj. 536,4 Mio €) und betragen 7,6 % vom Umsatz (Vj. 12,3 %). Darin sind im Jahr 2010 Wertaufholungen in Höhe von insgesamt 4,8 Mio € (Vj. Wertminderungen 90,6 Mio €) enthalten.

### **Operative Aktiva**

Die operativen Aktiva der Division Interior erhöhten sich zum 31. Dezember 2010 im Vergleich zum Ende des Vorjahrs um 110,2 Mio € auf 4.370,5 Mio € (Vj. 4.260,3 Mio €).

Maßgeblich für diese Entwicklung ist der Anstieg des Working Capital um 135,6 Mio € auf 704,6 Mio € (Vj. 569,0 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsaufbau von 129,4 Mio € auf 553,0 Mio € (Vj. 423,6 Mio €). Trotz des Rückgangs der operativen Forderungen in Prozent vom Umsatz um 1,9 Prozentpunkte auf 16,3 % (Vj. 18,2 %), erhöhte sich deren Gesamtbestand zum Stichtag aufgrund des gegenüber dem Vorjahreszeitraum stark verbesserten Geschäfts um 105,9 Mio € auf 901,1 Mio € (Vj. 795,2 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten stiegen um 99,7 Mio € auf 749,5 Mio € (Vj. 649,8 Mio €).

Die langfristigen Vermögenswerte weisen einen Betrag von 4.209,2 Mio € (Vj. 4.271,0 Mio €) auf und liegen damit um 61,8 Mio € unter dem Vorjahreswert. Der

Goodwill ist um 37,6 Mio € auf 2.201,6 Mio € (Vj. 2.164,0 Mio €) gestiegen; 37,2 Mio € der Zunahme resultieren aus Währungskurseffekten.

Das Sachanlagevermögen stieg im Rahmen der im laufenden Geschäftsjahr wieder verstärkten Investitionstätigkeit um 27,6 Mio € auf 984,1 Mio € (Vj. 956,5 Mio €). Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte reduzierten sich um 168,6 Mio € auf 834,7 Mio € (Vj. 1.003,3 Mio €). Maßgeblich für diesen Rückgang waren die planmäßigen und außerplanmäßigen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 215,1 Mio € (Vj. 212,3 Mio €).

Aus dem Verkauf der Beteiligung an der VDO Automotive Huizhou Co. Ltd, Huizhou, China, im Februar 2010 resultierte ein Abgang operativer Aktiva in der Division Interior in Höhe von 25,3 Mio €.

Währungskurseffekte wirkten sich im Geschäftsjahr mit 116,1 Mio € (Vj. 38,3 Mio €) erhöhend auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division Interior aus.

Trotz des Anstiegs der operativen Aktiva zum Stichtag reduzierten sich die durchschnittlichen operativen Aktiva der Division Interior gegenüber dem Geschäftsjahr 2009 um 177,3 Mio € auf 4.402,8 Mio € (Vj. 4.580,1 Mio €).

### **Investitionen (Bilanzzugang)**

Der Bilanzzugang der Division Interior erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 60,0 Mio € auf 191,3 Mio € (Vj. 131,3 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 3,5% (Vj. 3,0%).

Der Schwerpunkt der Investitionen lag auf dem zielgerichteten Aus- und Aufbau von Fertigungskapazitäten für die Geschäftsbereiche Body & Security sowie Instrumentation & Driver HMI. Hierfür wurde insbesondere in Fertigungskapazitäten an den deutschen Standorten sowie in den USA, Mexiko, Brasilien, Tschechien, Rumänien und China investiert.

### **Mitarbeiter**

Die Mitarbeiterzahl der Division Interior erhöhte sich um 2.904 auf 29.614 Personen (Vj. 26.710). Im Geschäftsbereich Body & Security erhöhte sich die Anzahl der Beschäftigten aufgrund der Volumenerhöhung, insbesondere in Asien um 679 Personen. Umsatzsteigerungen sowie Standortaufbau in Nogales, Mexiko, Tianjin, China, sowie Bizerte, Tunesien, führten im Bereich Infotainment & Connectivity zu einem Anstieg der Beschäftigten um 180 Personen. Durch den Umsatzanstieg sowie Aufbau in Asien (Malaysia, China) sowie Ausweitung des Entwicklungsstandortes Timisoara, Rumänien, wurde im Geschäftsbereich Commercial Vehicles & Aftermarket das Personal um 805 Mitarbeiter aufgebaut. Deutliches Umsatzwachstum mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten in der NAFTA-Region, Brasilien und Asien sowie Aufbau von Mitarbeitern im Forschungs- und Entwicklungsbereich in Niedriglohnländern führten im Bereich Instrumentation & Driver HMI zu einem Aufbau von 1.240 Beschäftigten.

## Kennzahlen der Rubber Group

Rubber Group in Mio €	2010	2009	Δ in %
Umsatz	10.152,5	8.068,3	25,8
EBITDA	1.851,5	1.114,5	66,1
in % vom Umsatz	18,2	13,8	
EBIT	1.413,1	655,7	115,5
in % vom Umsatz	13,9	8,1	
Forschungs- und Entwicklungskosten	223,3	212,0	5,3
in % vom Umsatz	2,2	2,6	
Abschreibungen <sup>1</sup>	438,4	458,8	-4,4
davon Wertminderungen <sup>2</sup>	22,1	44,0	-49,8
Operative Aktiva (zum 31.12.)	4.019,3	3.553,2	13,1
EBIT in % von operativen Aktiva (zum 31.12.)	35,2	18,5	
Operative Aktiva (Durchschnitt)	4.112,1	3.989,8	3,1
EBIT in % von operativen Aktiva (Durchschnitt)	34,4	16,4	
Investitionen <sup>3</sup>	555,8	321,7	72,8
in % vom Umsatz	5,5	4,0	
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl) <sup>4</sup>	61.265	56.183	9,0
Umsatz bereinigt <sup>5</sup>	10.067,9	8.043,4	25,2
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>6</sup>	1.513,4	1.038,5	45,7
in % des bereinigten Umsatzes	15,0	12,9	

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

<sup>2</sup> Der Begriff Wertminderung (Impairment) beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

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

<sup>4</sup> Ohne Auszubildende.

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

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

## Entwicklung der Divisionen: Pkw-Reifen

- ▶ Umsatzanstieg um 23,9%
- ▶ Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 18,2%
- ▶ Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 33,1%

### Absatz

Im Erstausrüstungsgeschäft, in Europa und im NAFTA-Raum, konnten wir die Absatzzahlen im deutlich zweistelligen Prozentbereich steigern und damit unseren Marktanteil erhöhen bzw. halten. Im Ersatzgeschäft Europa sowie „The Americas“ erreichten wir zweistellige Zuwachsraten. Der Umsatzanstieg in Asia Pacific mit 7 % gegenüber 2009 beeinflusste die Gesamtentwicklung nur unwesentlich.

#### **Umsatzanstieg um 23,9 %;**

#### **Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 18,2 %**

2010 erhöhte sich der Umsatz der Division Pkw-Reifen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 23,9 % auf 5.820,8 Mio € (Vj. 4.696,4 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen beträgt der Anstieg 18,2 %.

#### **Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 33,1 %**

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division Pkw-Reifen erhöhte sich 2010 im Vergleich zum Vorjahr um 256,1 Mio € bzw. 33,1 % auf 1.030,5 Mio € (Vj. 774,4 Mio €) und entspricht 17,9 % (Vj. 16,5 %) des bereinigten Umsatzes.

#### **Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 85,2 %**

Die Division Pkw-Reifen verzeichnete 2010 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 456,9 Mio € bzw. 85,2 % auf 993,3 Mio € (Vj. 536,4 Mio €). Die Umsatzrendite erhöhte sich auf 17,1 % (Vj. 11,4 %).

Die Kapitalrendite (EBIT in % von durchschnittlichen operativen Aktiva) beträgt 41,0 % (Vj. 22,8 %).

Die gegenüber den durchschnittlichen Preisen des Jahres 2009 höheren Rohstoffpreise belasteten die Division Pkw-Reifen im Jahr 2010 mit rund 282 Mio €.

### Sondereffekte 2010

Im Zusammenhang mit der Schließung der Reifenproduktion in Clairoix, Frankreich, fielen weitere restrukturierungsbezogene Aufwendungen in Höhe von 14,7 Mio € an.

Am Standort Traiskirchen, Österreich, entstanden zusätzliche Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 6,0 Mio €.

Hauptsächlich aufgrund von Restrukturierungen ergaben sich insgesamt Aufwendungen in Höhe von 3,0 Mio €, wovon 0,5 Mio € auf aktivierte immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation entfielen.

In der Division Pkw-Reifen entstanden Aufwendungen für Abfindungszahlungen in Höhe von 6,4 Mio €.

Im Jahr 2010 entstand eine Wertminderung auf das Sachanlagevermögen in Puchov, Slowakei, in Höhe von 7,2 Mio €.

In einer ContiTrade-Gesellschaft entstand eine Wertminderung auf aktivierte immaterielle Vermögenswerte aus der Kaufpreisallokation in Höhe von 0,3 Mio €.

Für die Division Pkw-Reifen beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2010 insgesamt 37,6 Mio €. Bereinigt um die Wertminderungen auf aktivierte immaterielle Vermögenswerte aus der Kaufpreisallokation in Höhe von 0,8 Mio € beträgt die Belastung durch Sondereffekte 36,8 Mio €.

Pkw-Reifen in Mio €	2010	2009	Δ in %
Umsatz	5.820,8	4.696,4	23,9
EBITDA	1.241,0	793,1	56,5
in % vom Umsatz	21,3	16,9	
EBIT	993,3	536,4	85,2
in % vom Umsatz	17,1	11,4	
Forschungs- und Entwicklungskosten	120,8	113,5	6,4
in % vom Umsatz	2,1	2,4	
Abschreibungen <sup>1</sup>	247,7	256,7	-3,5
davon Wertminderungen <sup>2</sup>	7,2	24,6	-70,7
Operative Aktiva (zum 31.12.)	2.351,3	2.012,1	16,9
EBIT in % von operativen Aktiva (zum 31.12.)	42,2	26,7	
Operative Aktiva (Durchschnitt)	2.422,9	2.348,4	3,2
EBIT in % von operativen Aktiva (Durchschnitt)	41,0	22,8	
Investitionen <sup>3</sup>	404,3	198,3	103,9
in % vom Umsatz	6,9	4,2	
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl) <sup>4</sup>	28.276	26.510	6,7
Umsatz bereinigt <sup>5</sup>	5.772,8	4.698,8	22,9
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>6</sup>	1.030,5	774,4	33,1
in % des bereinigten Umsatzes	17,9	16,5	

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

<sup>2</sup> Der Begriff Wertminderung (Impairment) beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

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

<sup>4</sup> Ohne Auszubildende.

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

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

### Sondereffekte 2009

Die notwendige Anpassung der Produktionsüberkapazitäten in Europa an die aktuellen Marktbedingungen führte zur Einstellung der Pkw-Reifenproduktion in Clairoix, Frankreich. Dadurch ergaben sich im Jahr 2009 Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 207,3 Mio €. Diesen steht ein positiver Ergebniseffekt in Höhe von 11,4 Mio € aus geringeren Pensionsverpflichtungen aufgrund des vorzeitigen Ausscheidens der Mitarbeiter gegenüber.

Die Schließung der Mischungs- und Gummierungsaktivitäten in Traiskirchen, Österreich, Ende 2009 führte innerhalb der Division Pkw-Reifen zu Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 12,9 Mio €.

Die teilweise Abschreibung des Markennamens Mata dor sowie eine Wertminderung auf das Sachanlagevermögen in Puchov, Slowakei, bedingt durch signifikante Absatzrückgänge, führte für die Division Pkw-Reifen zu einer Wertminderung in Höhe von 9,1 Mio €,

davon entfielen 2,6 Mio € auf aktivierte immaterielle Vermögenswerte aus der Kaufpreisallokation für Mata dor.

Die Prüfung der Kundenbeziehungen innerhalb der sonstigen immateriellen Vermögenswerte auf Werthaltigkeit im Rahmen eines Impairment-Tests führte bei verschiedenen Kundengruppen zu einem Wertminde rungsbedarf in Höhe von 2,4 Mio €.

In der Division Pkw-Reifen ergab sich eine Wertminderung auf Sachanlagevermögen in Höhe von 2,2 Mio €.

2009 entstanden im Wesentlichen aus Restrukturierung weitere Aufwendungen in Höhe von 1,4 Mio €.

Das aufgrund der Wirtschaftskrise initiierte weltweite Kostensenkungsprogramm führte 2009 in der Division Pkw-Reifen zu Aufwendungen für Abfindungen in Höhe von 11,1 Mio €.

Für die Division Pkw-Reifen ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2009 in Höhe von insgesamt 235,0 Mio €. Bereinigt um die Wertminderung auf Kundenbeziehung in Höhe von 2,4 Mio € und um die Wertminderung auf immaterielle Vermögenswerte aus der Kaufpreisallokation in Höhe von 2,6 Mio € ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte in Höhe von 230,0 Mio €.

### **Beschaffung**

Der Durchschnittspreis 2010 für Naturkautschuk hat sich gegenüber dem Vorjahr fast verdoppelt, wobei insbesondere die zweite Jahreshälfte durch einen rasanten Preisanstieg gekennzeichnet war. Zum Ende des Jahres erreichte er ein vorläufiges Rekordhoch.

Die rasant angestiegene Nachfrage, vorausgegangene Kapazitätsanpassungen bei Lieferanten sowie Spekulationen an den Rohstoffmärkten hatten einen allgemeinen Preisdruck bei allen Produktionsmaterialien zur Folge. Auch synthetische Kautschuke und Ruße waren von dieser Entwicklung nicht ausgenommen.

Aufgrund des deutlichen Absatzanstiegs im Pkw-Reifengeschäft stellte eine flexible Rohmaterialbeschaffung zur Überwindung von Lieferengpässen eine wesentliche Herausforderung im Jahr 2010 dar.

### **Forschung und Entwicklung**

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung stieg gegenüber dem Vorjahr um 7,3 Mio € bzw. 6,4 % auf 120,8 Mio € (Vj. 113,5 Mio €) und beträgt 2,1 % vom Umsatz (Vj. 2,4 %).

### **Abschreibungen**

Die Abschreibungen reduzierten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2009 um 9,0 Mio € auf 247,7 Mio € (Vj. 256,7 Mio €) und entsprechen 4,3 % vom Umsatz (Vj. 5,5 %). Darin enthalten sind im Jahr 2010 Wertminderungen in Höhe von insgesamt 7,2 Mio € (Vj. 24,6 Mio €).

### **Operative Aktiva**

Die operativen Aktiva der Division Pkw-Reifen erhöhten sich zum 31. Dezember 2010 im Vergleich zum Ende des Vorjahrs um 339,2 Mio € auf 2.351,3 Mio € (Vj. 2.012,1 Mio €).

Im Working Capital verzeichnete die Division Pkw-Reifen einen Anstieg um 82,7 Mio € auf 1.215,6 Mio € (Vj. 1.132,9 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsaufbau von 175,2 Mio € auf 915,2 Mio € (Vj. 740,0 Mio €). Trotz des Rückgangs der operativen Forderungen in Prozent vom Umsatz um 1,6 Prozentpunkte auf 17,5 % (Vj. 19,1 %) erhöhte sich deren Gesamtbestand zum Stichtag aufgrund des gegenüber dem Vorjahreszeitraum stark verbesserten Geschäfts um 120,1 Mio € auf 1.018,7 Mio € (Vj. 898,6 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten stiegen um 212,6 Mio € auf 718,3 Mio € (Vj. 505,7 Mio €).

Die langfristigen Vermögenswerte weisen einen Betrag von 1.628,1 Mio € (Vj. 1.383,4 Mio €) auf und liegen damit um 244,7 Mio € über dem Vorjahreswert. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der Zunahme des Sachanlagevermögens um 243,5 Mio € auf 1.503,3 Mio € (Vj. 1.259,8 Mio €).

Konsolidierungskreisveränderungen oder Asset Deals hatten in der Division Pkw-Reifen keine nennenswerten Zu- oder Abgänge operativer Aktiva zur Folge.

Währungskurseffekte wirkten sich im Berichtsjahr mit 109,3 Mio € (Vj. 60,4 Mio €) erhöhend auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division Pkw-Reifen aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva der Division Pkw-Reifen stiegen gegenüber dem Geschäftsjahr 2009 um 74,5 Mio € auf 2.422,9 Mio € (Vj. 2.348,4 Mio €).

### **Investitionen (Bilanzzugang)**

Der Bilanzzugang der Division Pkw-Reifen erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 206,0 Mio € auf 404,3 Mio € (Vj. 198,3 Mio €). Darin sind 52,3 Mio € (Vj. 0,0 Mio €) für Finanzierungs-Leasing und 1,1 Mio € (Vj. 0,3 Mio €) für die Aktivierung von Fremdkapitalkosten enthalten. Die Investitionsquote beträgt 6,9 % (Vj. 4,2 %).

Am Standort Hefei, China, wurde in den Aufbau eines neuen Werks zur Produktion von Pkw-Reifen investiert. Darüber hinaus wurden die Produktionskapazitäten in Europa und Südamerika erweitert sowie in Maßnahmen zur Qualitätssicherung und Kostensenkung investiert.

### **Mitarbeiter**

Die Mitarbeiterzahl der Division Pkw-Reifen erhöhte sich um 1.766 auf 28.276 Personen (Vj. 26.510). Dies ist insbesondere auf die gestiegene Marktnachfrage und das damit gewachsene Produktionsvolumen zurückzuführen, was einem Aufbau von 1.433 Mitarbeitern in den Produktionsgesellschaften im Jahr 2010 entspricht. Darüber hinaus führten Expansionsprojekte in den Handelsgesellschaften und die Anpassung an die verbesserte Marktsituation in den Vertriebsgesellschaften zu einem Personalanstieg von 333 Mitarbeitern.

## Entwicklung der Divisionen: Nfz-Reifen

- ▶ Umsatzanstieg um 34,0%
- ▶ Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 25,8%
- ▶ Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 290,5 %

### Absatz

Ausgehend von einem sehr schwachen Jahr 2009, welches von massiven Nachfrageeinbrüchen geprägt war, zeigte 2010, über das gesamte Jahr, eine deutliche Belebung der Märkte. Im Berichtszeitraum konnten wir in allen Quartalen Verkaufszahlen über dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum erreichen. Im Vergleich zu 2008 waren die Verkaufszahlen in den ersten neun Monaten des Jahres 2010 noch geringer, im vierten Quartal 2010 lagen die Verkaufszahlen um 13,5 % über dem vierten Quartal 2008. Die positive Entwicklung zeigt sich in allen Regionen sowie in der Erstausrüstung als auch im Ersatzgeschäft gleichermaßen.

### Umsatzanstieg um 34,0 %;

### Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 25,8 %

2010 erhöhte sich der Umsatz der Division Nfz-Reifen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 34,0 % auf 1.427,8 Mio € (Vj. 1.065,6 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 25,8 %.

### Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 290,5 %

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division Nfz-Reifen erhöhte sich 2010 im Vergleich zum Vorjahr um 63,9 Mio € bzw. 290,5 % auf 85,9 Mio € (Vj. 22,0 Mio €) und entspricht 6,1 % (Vj. 2,1 %) des bereinigten Umsatzes.

### Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 200,0 %

Die Division Nfz-Reifen verzeichnete 2010 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 100,2 Mio € bzw. 200,0 % auf 50,1 Mio € (Vj. -50,1 Mio €). Die Umsatzrendite erhöhte sich auf 3,5 % (Vj. -4,7 %).

Die Kapitalrendite (EBIT in % von durchschnittlichen operativen Aktiva) beträgt 8,0 % (Vj. -7,9 %).

Die steigenden Rohstoffpreise belasteten die Division Nfz-Reifen im Jahr 2010 mit rund 123 Mio € im Vergleich zu den durchschnittlichen Preisen des Jahres 2009.

### Sondereffekte 2010

Wegen massiver Nachfrageeinbrüche auf dem europäischen Nutzfahrzeugmarkt infolge der Wirtschaftskrise hat Continental im Jahr 2009 die Produktionskapazitäten an allen europäischen Nfz-Reifen-Standorten verringern müssen. Eine in Hannover-Stöcken, Deutschland, noch vorgehaltene Produktionszelle wurde letztendlich nicht mehr in Betrieb genommen. Dadurch entstanden 2010 insgesamt weitere Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 34,6 Mio €.

Im Nachgang zum Verkauf unserer nordamerikanischen OTR-Aktivitäten an die Titan Tire Corporation im Jahr 2006 entstand ein Ertrag in Höhe von 3,3 Mio €.

Im Jahr 2010 entstand eine weitere Wertminderung einer At-Equity-Beteiligung in Höhe von 0,5 Mio €.

In der Division Nfz-Reifen entstanden Aufwendungen für Abfindungszahlungen in Höhe von 1,8 Mio €.

Für die Division Nfz-Reifen beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2010 insgesamt 33,6 Mio €.

Nfz-Reifen in Mio €	2010	2009	Δ in %
Umsatz	1.427,8	1.065,6	34,0
EBITDA	142,2	47,5	199,4
in % vom Umsatz	10,0	4,5	
EBIT	50,1	-50,1	200,0
in % vom Umsatz	3,5	-4,7	
Forschungs- und Entwicklungskosten	41,8	40,5	3,2
in % vom Umsatz	2,9	3,8	
Abschreibungen <sup>1</sup>	92,1	97,6	-5,6
davon Wertminderungen <sup>2</sup>	12,8	15,7	-18,5
Operative Aktiva (zum 31.12.)	631,3	570,4	10,7
EBIT in % von operativen Aktiva (zum 31.12.)	7,9	-8,8	
Operative Aktiva (Durchschnitt)	628,4	634,7	-1,0
EBIT in % von operativen Aktiva (Durchschnitt)	8,0	-7,9	
Investitionen <sup>3</sup>	51,2	40,5	26,4
in % vom Umsatz	3,6	3,8	
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl) <sup>4</sup>	7.156	7.594	-5,8
Umsatz bereinigt <sup>5</sup>	1.416,1	1.063,2	33,2
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>6</sup>	85,9	22,0	290,5
in % des bereinigten Umsatzes	6,1	2,1	

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

<sup>2</sup> Der Begriff Wertminderung (Impairment) beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

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

<sup>4</sup> Ohne Auszubildende.

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

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

### Sondereffekte 2009

Im Rahmen der eingeleiteten Strukturmaßnahmen für den Standort Hannover-Stöcken, Deutschland, entstanden innerhalb der Division Nfz-Reifen Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 46,4 Mio €.

Im Rahmen der Abwicklung der Restrukturierungsmaßnahme für Alor Gajah, Malaysia, wurden 2009 nicht verwendete Rückstellungen in Höhe von 0,2 Mio € aufgelöst.

Die Schließung des Conti Machinery-Standorts Puchov, Slowakei, führte zu Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 8,0 Mio €, darin enthalten sind 1,1 Mio € Wertminderung auf immaterielle Vermögenswerte aus der Kaufpreisallokation für Matador. In diesem Zusammenhang entstand zudem eine Wertminderung einer At-Equity-Beteiligung in Höhe von 0,8 Mio €.

Die durch die weltweite Wirtschaftskrise verursachten Absatzerückgänge machen eine effiziente Auslastung des extern betriebenen Lagers in Straubing, Deutschland, nicht länger möglich. Das Lager wird daher geschlossen. Der zugehörige Mietvertrag läuft bis 2016. Zum Jahresende 2009 wurde davon ausgegangen, dass die Flächen nicht entsprechend unvermietet werden können. Deshalb wurde eine Rückstellung in Höhe von 9,7 Mio € gebildet.

Die teilweise Abschreibung des Markennamens Matador führte für die Division Nfz-Reifen zu einer Wertminderung von 1,6 Mio €, davon entfielen 1,4 Mio € auf aktivierte immaterielle Vermögenswerte aus der Kaufpreisallokation.

In der Division Nfz-Reifen ergab sich eine Wertminderung auf Sachanlagevermögen in Höhe von 0,4 Mio €.

Das aufgrund der Wirtschaftskrise initiierte weltweite Kostensenkungsprogramm führte 2009 in der Division Nfz-Reifen zu Aufwendungen für Abfindungen in Höhe von 5,3 Mio €.

Für die Division Nfz-Reifen ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2009 in Höhe von insgesamt 72,0 Mio €. Bereinigt um Wertminderungen auf immaterielle Vermögenswerte aus der Kaufpreisallokation in Höhe von 2,5 Mio € ergab sich eine Belastung durch Sondereffekte in Höhe von 69,5 Mio €.

### **Beschaffung**

Grundsätzlich ist der Materialeinsatz für die Produkte der Division Nfz-Reifen mit dem der Division Pkw-Reifen vergleichbar, daher mussten auch hier steigende Preise verzeichnet werden. Aufgrund des höheren Naturkautschukanteils in Nutzfahrzeugreifen war der Preisdruck in diesem Geschäftsbereich in der zweiten Jahreshälfte besonders hoch.

Infolge der signifikanten Zunahme des Produktionsvolumens stieg das Einkaufsvolumen des gesamten Geschäftsbereiches.

### **Forschung und Entwicklung**

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung stieg gegenüber dem Vorjahr um 1,3 Mio € bzw. 3,2 % auf 41,8 Mio € (Vj. 40,5 Mio €) und beträgt 2,9 % vom Umsatz (Vj. 3,8 %).

### **Abschreibungen**

Die Abschreibungen reduzierten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2009 um 5,5 Mio € auf 92,1 Mio € (Vj. 97,6 Mio €) und entsprechen 6,5 % vom Umsatz (Vj. 9,2 %). Darin enthalten sind im Jahr 2010 Wertminderungen in Höhe von insgesamt 12,8 Mio € (Vj. 15,7 Mio €).

### **Operative Aktiva**

Die operativen Aktiva der Division Nfz-Reifen erhöhten sich zum 31. Dezember 2010 im Vergleich zum Ende des Vorjahrs um 60,9 Mio € auf 631,3 Mio € (Vj. 570,4 Mio €).

Maßgeblich für diese Entwicklung ist der Anstieg des Working Capital um 100,5 Mio € auf 351,9 Mio € (Vj. 251,4 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem

Bestandsaufbau von 47,7 Mio € auf 203,7 Mio € (Vj. 156,0 Mio €). Die operativen Forderungen erhöhten sich zum Stichtag aufgrund des gegenüber dem Vorjahreszeitraum stark verbesserten Geschäfts um 91,8 Mio € auf 346,5 Mio € (Vj. 254,7 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten stiegen um 39,0 Mio € auf 198,3 Mio € (Vj. 159,3 Mio €).

Die langfristigen Vermögenswerte weisen einen Betrag von 397,8 Mio € (Vj. 436,2 Mio €) auf und liegen damit um 38,4 Mio € unter dem Vorjahreswert. Dieser Rückgang resultiert im Wesentlichen aus der Abnahme des Sachanlagevermögens um 40,5 Mio € auf 379,5 Mio € (Vj. 420,0 Mio €).

Konsolidierungskreisveränderungen oder Asset Deals hatten in der Division Nfz-Reifen keine nennenswerten Zu- oder Abgänge operativer Aktiva zur Folge.

Währungskurseffekte wirkten sich im Geschäftsjahr mit 40,7 Mio € (Vj. 33,6 Mio €) erhöhend auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division Nfz-Reifen aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva der Division Nfz-Reifen blieben gegenüber dem Geschäftsjahr 2009 mit einem Rückgang von nur 6,3 Mio € auf 628,4 Mio € (Vj. 634,7 Mio €) nahezu unverändert.

### **Investitionen (Bilanzzugang)**

Der Bilanzzugang der Division Nfz-Reifen erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 10,7 Mio € auf 51,2 Mio € (Vj. 40,5 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 3,6 % (Vj. 3,8 %).

Wesentliche Bilanzzugänge in der Division Nfz-Reifen erfolgten zur Qualitätsverbesserung und Fertigungsoptimierung der Lkw-Reifen-Produktion. Investitionsschwerpunkte waren die Standorte in der Slowakei, Brasilien und den USA.

### **Mitarbeiter**

Der Anstieg der Mitarbeiterzahl aufgrund der positiven Marktentwicklung wurde durch den Abbau wegen der bereits 2009 eingeleiteten Strukturmaßnahmen mehr als kompensiert. Insgesamt reduzierte sich die Anzahl der Mitarbeiter um 438 auf 7.156 Beschäftigte (Vj. 7.594).

## Entwicklung der Divisionen: ContiTech

- ▶ Umsatzanstieg um 28,6 %
- ▶ Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen bereinigten Umsatzes um 26,4 %
- ▶ Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 63,9 %

**Umsatzanstieg um 28,6 %;  
Anstieg des um Konsolidierungskreis- und  
Währungskursveränderungen bereinigten  
Umsatzes um 26,4 %**

2010 erhöhte sich der Umsatz der Division ContiTech im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 28,6 % auf 3.095,3 Mio € (Vj. 2.406,1 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Währungskursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 26,4 %. Mit einer Ausnahme erzielten alle Geschäftsbereiche hohe zweistellige Zuwachsraten. Der Automotive-OE-Bereich trägt mit 37 % Umsatzzuwachs am stärksten zur Geschäftsentwicklung bei. Beim Umsatz im Automotive-Ersatzgeschäft haben wir einen Anstieg um 21 % erreicht, im Industriegeschäft erhöhte sich der Umsatz um 19 %.

**Anstieg des bereinigten operativen Ergebnisses  
(EBIT bereinigt) um 63,9 %**

Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) der Division ContiTech erhöhte sich 2010 im Vergleich zum Vorjahr um 154,8 Mio € bzw. 63,9 % auf 396,9 Mio € (Vj. 242,1 Mio €) und entspricht 12,9 % (Vj. 10,2 %) des bereinigten Umsatzes.

**Operativer Ergebnisanstieg (EBIT) um 118,2 %**

Die Division ContiTech verzeichnete 2010 einen Anstieg des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 200,2 Mio € bzw. 118,2 % auf 369,6 Mio € (Vj. 169,4 Mio €). Die Umsatzrendite erhöhte sich auf 11,9 % (Vj. 7,0 %).

Die Kapitalrendite (EBIT in % von durchschnittlichen operativen Aktiva) beträgt 34,8 % (Vj. 16,8 %).

Steigende Rohstoffpreise führten in der Division ContiTech im Jahr 2010 zu einer Belastung von rund 78 Mio € im Vergleich zu den Durchschnittspreisen des Jahres 2009.

**Sondereffekte 2010**

In dem 2007 eingeleiteten Kartellverfahren gegen die Dunlop Oil & Marine Ltd., Großbritannien, einer Gesellschaft der ContiTech AG, im Bereich Off-shore-Schläuche, kam es zu weiteren Aufwendungen in Höhe von 20,8 Mio €.

In der Division ContiTech ergaben sich Wertminde rungen in Höhe von 2,1 Mio €.

Das aufgrund der Wirtschaftskrise initiierte weltweite Kostensenkungsprogramm führte 2010 zu Aufwendungen für Abfindungen in Höhe von 2,7 Mio €.

Zudem ergaben sich insbesondere aus Restrukturierungsaufwendungen und Erträgen aus Veräußerungen von Gesellschaften negative Sondereffekte in Höhe von insgesamt 0,3 Mio €.

Für die Division ContiTech beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2010 insgesamt 25,9 Mio €.

**Sondereffekte 2009**

Die Schließung und Verlagerung von westeuropäischen Standorten des Geschäftsbereichs Fluid Technology innerhalb der Division ContiTech führten 2009 zu Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 33,4 Mio €.

In dem 2007 eingeleiteten Kartellverfahren gegen die Dunlop Oil & Marine Ltd., Großbritannien, einer Gesellschaft der ContiTech AG, im Bereich Off-shore-Schläuche, kam es im Jahr 2009 zu weiteren Aufwendungen in Höhe von 6,2 Mio €.

Aus der Erstkonsolidierung der Transportband-Gesellschaft Kolubara Univerzal D.O.O., Serbien, ent stand ein Ertrag aus dem negativen Unterschiedsbetrag in Höhe von 0,7 Mio €.

ContiTech in Mio €	2010	2009	Δ in %
Umsatz	3.095,3	2.406,1	28,6
EBITDA	468,2	274,0	70,9
in % vom Umsatz	15,1	11,4	
EBIT	369,6	169,4	118,2
in % vom Umsatz	11,9	7,0	
Forschungs- und Entwicklungskosten	60,7	58,0	4,7
in % vom Umsatz	2,0	2,4	
Abschreibungen <sup>1</sup>	98,6	104,6	-5,7
davon Wertminderungen <sup>2</sup>	2,1	3,7	-43,2
Operative Aktiva (zum 31.12.)	1.036,7	970,6	6,8
EBIT in % von operativen Aktiva (zum 31.12.)	35,7	17,5	
Operative Aktiva (Durchschnitt)	1.060,7	1.006,7	5,4
EBIT in % von operativen Aktiva (Durchschnitt)	34,8	16,8	
Investitionen <sup>3</sup>	100,3	82,8	21,1
in % vom Umsatz	3,2	3,4	
Mitarbeiter am Jahresende (Anzahl) <sup>4</sup>	25.833	22.079	17,0
Umsatz bereinigt <sup>5</sup>	3.070,4	2.381,2	28,9
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt) <sup>6</sup>	396,9	242,1	63,9
in % des bereinigten Umsatzes	12,9	10,2	

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

<sup>2</sup> Der Begriff Wertminderung (Impairment) beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

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

<sup>4</sup> Ohne Auszubildende.

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

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

In der Division ContiTech ergaben sich kleinere Wertminderungen bei Sachanlagen in Höhe von 0,8 Mio €.

Das aufgrund der Wirtschaftskrise initiierte weltweite Kostensenkungsprogramm führte 2009 zu Aufwendungen für Abfindungen in Höhe von 30,1 Mio €.

In der Division ContiTech ergab sich 2009 aus verschiedenen kleineren Restrukturierungsmaßnahmen eine Belastung in Höhe von 1,2 Mio €. Aus einer nicht mehr benötigten Rückstellung aus dem Verkauf des Möbelfolien-Geschäfts des Geschäftsbereichs Benecke-Kaliko konnten 0,2 Mio € aufgelöst werden.

Für die Division ContiTech beträgt die Belastung durch Sondereffekte 2009 insgesamt 70,8 Mio €.

### Beschaffung

Die bei den Reifen-Divisionen beschriebene Materialpreisentwicklung gilt auch für ContiTech, wenngleich der Einfluss des Naturkautschuks deutlich geringer ist.

Aufgrund des breiten Produktpportfolios und der signifikanten Wachstumsraten in den verschiedenen Geschäftsbereichen bestand die Herausforderung für ContiTech darin, die Verfügbarkeit von einigen spezifischen Rohmaterialien zu sichern, um die Kundenanforderung erfüllen zu können.

Eine Balance aus zentraler Beschaffung von Materialien, für die Synergieeffekte erzielt werden können, und einem flexiblen weltweiten Einkauf sichert für die Division ContiTech ein optimales Beschaffungsergebnis.

### Forschung und Entwicklung

Der Aufwand für Forschung und Entwicklung stieg gegenüber dem Vorjahr um 2,7 Mio € bzw. 4,7 % auf

60,7 Mio € (Vj. 58,0 Mio €) und beträgt 2,0% vom Umsatz (Vj. 2,4 %).

### Abschreibungen

Die Abschreibungen reduzierten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2009 um 6,0 Mio € auf 98,6 Mio € (Vj. 104,6 Mio €) und betragen 3,2% vom Umsatz (Vj. 4,3%). Darin enthalten sind im Jahr 2010 Wertminderungen in Höhe von insgesamt 2,1 Mio € (Vj. 3,7 Mio €).

### Operative Aktiva

Die operativen Aktiva der Division ContiTech erhöhten sich zum 31. Dezember 2010 im Vergleich zum Ende des Vorjahrs um 66,1 Mio € auf 1.036,7 Mio € (Vj. 970,6 Mio €).

Maßgeblich für diese Entwicklung ist der Anstieg des Working Capital um 101,7 Mio € auf 523,1 Mio € (Vj. 421,4 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsaufbau von 67,3 Mio € auf 360,5 Mio € (Vj. 293,2 Mio €). Die operativen Forderungen erhöhten sich zum Stichtag aufgrund des gegenüber dem Vorjahreszeitraum stark verbesserten Geschäfts um 135,8 Mio € auf 509,0 Mio € (Vj. 373,2 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten stiegen um 101,4 Mio € auf 346,4 Mio € (Vj. 245,0 Mio €).

Die langfristigen Vermögenswerte weisen einen Betrag von 675,7 Mio € (Vj. 657,1 Mio €) auf und liegen damit um 18,6 Mio € über dem Vorjahreswert. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der Zunahme des Sachanlagevermögens um 18,4 Mio € auf 559,0 Mio € (Vj. 540,6 Mio €).

Der Erwerb eines Werks der Metso Minerals (Deutschland) GmbH in Moers durch die ContiTech Transportbandsysteme GmbH, Hannover, Deutschland, im Rahmen eines Asset Deals führte zu einem Anstieg der operativen Aktiva von 10,4 Mio €. Im März 2010 hat die ContiTech AG, Hannover, Deutschland, aufgrund einer Änderung des Gesellschaftervertrags der Gesellschaft ContiTech Fluid Shanghai, Co. Ltd., Shanghai, China, die Beherrschung über die bislang At-Equity bilanzierte Beteiligung erlangt. Die Erstkonsolidierung führte zu einer Übernahme operativer Aktiva in Höhe

von 5,2 Mio €. Weitere Konsolidierungskreisveränderungen oder Asset Deals mit nennenswerten Zu- oder Abgängen operativer Aktiva wurden in der Division ContiTech im Geschäftsjahr 2010 nicht vorgenommen. In der Benecke-Kaliko-Group wurden lediglich zwei kleinere Gesellschaften veräußert.

Währungskurseffekte wirkten sich im Geschäftsjahr mit 25,1 Mio € (Vj. 11,1 Mio €) erhöhend auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva der Division ContiTech aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva der Division ContiTech stiegen gegenüber dem Geschäftsjahr 2009 um 54,0 Mio € auf 1.060,7 Mio € (Vj. 1.006,7 Mio €).

### Investitionen (Bilanzzugang)

Der Bilanzzugang der Division ContiTech erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 17,5 Mio € auf 100,3 Mio € (Vj. 82,8 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 3,2% (Vj. 3,4 %).

Neben Rationalisierungs- und Erweiterungsinvestitionen in Deutschland wurden die Fertigungskapazitäten insbesondere für den Geschäftsbereich Fluid Technology an den Standorten Rumänien und Ungarn erweitert. In den Geschäftsbereichen Air Spring Systems, Fluid Technology und Vibration Control wurden in China Produktionskapazitäten für den asiatischen Markt aus- bzw. aufgebaut.

### Mitarbeiter

Die Mitarbeiterzahl der Division ContiTech erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 3.754 Personen auf 25.833 (Vj. 22.079). Sowohl Volumenansteige in allen Bereichen als auch der Produktionsausbau mehrerer Geschäftsbereiche in Mexiko, Brasilien und China sind verantwortlich für den Personalaufbau. Der Erwerb des Flexowell-Geschäfts im Geschäftsbereich Transportbandsysteme und die Erst-Konsolidierung der Gesellschaft ContiTech Fluid Shanghai, China, führten zu einem Personalanstieg, gegenläufig wirkten sich im Bereich Benecke-Kaliko die Verkäufe der Gesellschaften ContiTech Formpolster GmbH und Benoac GmbH aus.

# Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Muttergesellschaft

Ergänzend zur Konzernberichterstattung erläutern wir im Folgenden die separate 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, ihre voraussichtliche Entwicklung sowie die

wesentlichen Tätigkeiten im Rahmen von Forschung und 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.

<b>Vermögens- und Finanzlage der Continental AG</b>	<b>31.12.2010</b>	<b>31.12.2009</b>
<b>Aktiva in Mio €</b>		
Immaterielle Vermögensgegenstände	6,6	16,3
Sachanlagen	3,3	3,5
Finanzanlagen	11.075,4	11.108,9
<b>Anlagevermögen</b>	<b>11.085,3</b>	<b>11.128,7</b>
Vorräte	0,4	0,8
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	7.019,9	6.103,9
Wertpapiere des Umlaufvermögens	0,0	332,3
Flüssige Mittel	325,1	201,4
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>7.345,4</b>	<b>6.638,4</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>57,5</b>	<b>89,2</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>18.488,2</b>	<b>17.856,3</b>
 <b>Passiva in Mio €</b>		
Gezeichnetes Kapital	512,0	432,6
Kapitalrücklage	4.179,1	3.144,6
Gewinnrücklagen	54,7	54,7
Bilanzgewinn (Vj. Bilanzverlust)	61,1	-993,7
<b>Eigenkapital</b>	<b>4.806,9</b>	<b>2.638,2</b>
<b>Rückstellungen</b>	<b>645,5</b>	<b>696,2</b>
<b>Verbindlichkeiten</b>	<b>13.035,7</b>	<b>14.521,9</b>
<b>Rechnungsabgrenzungsposten</b>	<b>0,1</b>	<b>-</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>18.488,2</b>	<b>17.856,3</b>
 Gearing Ratio in %	119,4	292,2
Eigenkapitalquote in %	26,0	14,8

Infolge der im Vorjahr erfolgten Ausgliederung der Reifenaktivitäten der Continental AG auf eine Tochtergesellschaft ist die Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2010 nur sehr eingeschränkt mit der des Vorjahres vergleichbar, da die Umsatzerlöse, die Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen sowie wesentliche sonstige betriebliche Aufwendungen im Zusammenhang mit dem operativen Reifengeschäft im Geschäftsjahr 2010 nicht mehr in der Gewinn- und Verlustrechnung der Continental AG enthalten sind. 2009 sind diese noch für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Juli 2009 in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Demgegenüber ist in der im Finanzergebnis der Continental AG ausgewiesenen Ergebnisabführung der Continental Caoutchouc-Export-GmbH die Ergebnisabführung der Continental Reifen Deutschland GmbH in Höhe von 232,2 Mio € (Vj. 37,8 Mio €) enthalten. Nach der im Vorjahr erfolgten Ausgliederung der Reifenaktivitäten hat die Continental AG damit im Wesentlichen Holdingfunktionen für den Continental-Konzern übernommen.

Die Bilanzsumme erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 631,9 Mio € auf 18.488,2 Mio € (Vj. 17.856,3 Mio €). Die Veränderung ist im Wesentlichen auf die Erhöhung der Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen um 910,1 Mio € sowie den Anstieg der flüssigen Mittel um 123,7 Mio € zurückzuführen. Gegenläufig hierzu verminderten sich die Wertpapiere des Umlaufvermögens um 332,3 Mio €.

Das Finanzanlagevermögen hat sich gegenüber dem Vorjahr um 33,5 Mio € auf 11.075,4 Mio € (Vj. 11.108,9 Mio €) verringert und bildet nunmehr einen Anteil von 59,9 % an der Bilanzsumme nach 62,2 % im Vorjahr.

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten verminder-ten sich um 31,7 Mio € auf 57,5 Mio €.

Auf der Passivseite verringerten sich die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten im Vergleich zum Vorjahr um 4.882,2 Mio € auf 4.171,5 Mio € (Vj. 9.053,7 Mio €) entsprechend 53,9 %. Die Reduzierung ist teilweise auf die am 6. Januar 2010 vom Vorstand der Continental AG beschlossene und vom Aufsichtsrat genehmigte Kapitalerhöhung gegen Bareinlage zurückzuführen. Die Netto-Emissionserlöse in Höhe von 1.056,0 Mio € wurden zur Teilrückzahlung der im August 2010 fälligen Tranche B des VDO-Kredits eingesetzt. Eine weitere Reduzierung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten resultierte aus den über die Conti-Gummi Finance B.V., Amsterdam, Niederlande, begebenen vier Anleihen, die mit einem Gesamtvolumen von 3,0 Mrd € am Markt platziert wurden. Diese wurden der Continental AG über Konzernkredite zur Verfügung gestellt. Infolgedessen stiegen die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen um 3.384,5 Mio € an. Damit ist zum Bilanzstichtag im Saldo eine Reduzierung der Verbindlichkeiten von 1.486,2 Mio € zu verzeichnen.

<b>Geschäftsverlauf der Continental AG in Mio €</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>27,6</b>	<b>1.191,1</b>
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	26,4	924,3
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>1,2</b>	<b>266,8</b>
Vertriebskosten	0,1	91,3
Allgemeine Verwaltungskosten	60,3	79,0
Sonstige betriebliche Erträge	95,1	171,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	337,9	318,5
Finanzergebnis	1.443,5	-512,7
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	<b>1.141,5</b>	<b>-563,5</b>
<b>Außerordentliches Ergebnis</b>	<b>-2,7</b>	<b>—</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-84,0	-90,5
<b>Jahresüberschuss (Vj. Jahresfehlbetrag)</b>	<b>1.054,8</b>	<b>-654,0</b>
Verlustvortrag aus dem Vorjahr	-993,7	-339,7
<b>Bilanzgewinn (Vj. Bilanzverlust )</b>	<b>61,1</b>	<b>-993,7</b>

Das gezeichnete Kapital erhöhte sich infolge der Kapitalerhöhung gegen Bareinlage um 79,4 Mio € sowie die Kapitalrücklagen um 1.034,5 Mio €.

Die Umsatzerlöse reduzierten sich um 1.163,5 Mio € auf 27,6 Mio € (Vj. 1.191,1 Mio €). Dies entspricht einem Rückgang um -97,7 % (Vj. -54,1 %), der auf die Ausgliederung der Reifenaktivitäten zurückzuführen ist. Die ausgewiesenen Umsatzerlöse für das Geschäftsjahr 2010 resultieren aus Aktivitäten der Division Chassis & Safety am Standort Hannover-Stöcken, Deutschland.

Die Herstellungskosten fielen bedingt durch die Ausgliederung der Reifenaktivitäten um 897,9 Mio € auf 26,4 Mio € (Vj. 924,3 Mio €). Das Bruttoergebnis vom Umsatz reduzierte sich um 99,5 % bzw. 265,6 Mio € auf 1,2 Mio € (Vj. 266,8 Mio €).

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 Beteiligungsergebnis setzt sich im Wesentlichen aus Ergebnisabführungsverträgen zusammen. Der Gewinnabführung der Formpolster GmbH, Hannover, (259,3 Mio €) und der Continental Automotive GmbH, Hannover, (524,9 Mio €) sowie der Continental Caoutchouc-Export-GmbH, Hannover, (1.323,7 Mio €) stehen Verlustübernahmen von der UMG Beteiligungsgesellschaft mbH, Hannover, in Höhe von 104,4 Mio € gegenüber. Im Geschäftsjahr 2010 erhielt die Continental Caoutchouc-Export-GmbH, Hannover, über die Ergebnisabführung der CAS-One Holdinggesellschaft mbH, Hannover, eine einmalige Dividendausschüttung von der Continental Global Holding Holding Netherlands B.V., Amsterdam, Niederlande, in Höhe von 1,0 Mrd €.

Die Verschlechterung des Zinsergebnisses um 72,0 Mio € auf -581,5 Mio € ist auf das, verglichen mit dem Vorjahr, höhere Margenniveau des VDO-Kreditvertrags und der Forward Start Facility zurückzuführen, welches aus den Ratingverschlechterungen im Jahresverlauf 2009 sowie im Mai 2010 und der im Dezember 2009 abgeschlossenen Nachverhandlung der Bedingungen des VDO-Kredits resultiert. Darüber hinaus beeinflusste die Emission der vier über die Conti-Gummi Finance B.V., Amsterdam, Niederlande, begebenen Anleihen und der damit verbundene Konzernkredit das Zinsergebnis. Entlastend wirkte das im Vergleich zum Vorjahr niedrigere Marktzinsniveau.

Der Steueraufwand in Höhe von 84,0 Mio € resultiert aus laufendem Aufwand in Deutschland und mangels Anrechnungsvolumen nicht anrechenbaren ausländischen Quellensteuern. Nach Berücksichtigung dieser Steueraufwendungen weist die Continental AG einen Jahresüberschuss in Höhe von 1.054,8 Mio € aus (Vj. Jahresfehlbetrag von 654,0 Mio €). Die Eigenkapitalrendite nach Steuern beträgt 21,9 % (Vj. -24,8 %).

Unter Berücksichtigung des Verlustvortrags aus dem Vorjahr (993,7 Mio €) ergibt sich ein Bilanzgewinn von 61,1 Mio €.

Der Hauptversammlung am 28. April 2011 wird vorgeschlagen, für das Geschäftsjahr 2010 von der Zahlung einer Dividende abzusehen.

Für das Geschäftsjahr 2011 erwarten wir eine weiterhin positive Entwicklung der operativen Ergebnisse der Tochtergesellschaften. Das Zinsergebnis wird sich vor dem Hintergrund der Ablösung von Teilen des VDO-Kredits über Anleihen und der dadurch leicht erhöhten Zinsbelastung trotz des erzielten Schuldenabbaus auf Höhe des Vorjahresniveaus bewegen.

## Berichterstattung nach § 289 Abs. 4 HGB bzw. § 315 Abs. 4 HGB

1. 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 vorgesehen. Jede der Aktien ist ab dem Zeitpunkt der Entstehung stimm- und dividendenberechtigt. Jede Stückaktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme (§ 20 Abs. 1 der Satzung).
2. In der am 20. August 2008 zwischen der Continental AG und der Schaeffler KG sowie Frau Maria-Elisabeth Schaeffler und Herrn Georg F. W. Schaeffler abgeschlossenen Investorenvereinbarung, verpflichtet sich die Schaeffler-Gruppe, ihre Beteiligung an der Continental AG bis zum 31. August 2012 auf maximal 49,99 % des stimmberechtigten Grundkapitals („maximale Beteiligung“) zu beschränken, soweit nicht der Vorstand der Continental AG einer höheren Beteiligung zustimmt. Die Schaeffler KG hat in der Vereinbarung außerdem die Verpflichtung übernommen, bei einer etwaigen Weiterveräußerung von Aktienpaketen aus ihrer maximalen Beteiligung bis zum 31. August 2012 einem gegebenenfalls von dem an der Vereinbarung beteiligten Garanten benannten Käufer den Vorzug zu geben, wenn dies im wohlverstandenen Interesse der Continental AG und der Schaeffler KG steht. Nach Mitteilung der Schaeffler KG hat sie Continental-Aktien, deren Erwerb bei Vollzug ihres Übernahmeangebots an die Aktionäre der Continental AG zu einer Überschreitung der maximalen Beteiligung geführt hätten, an Finanzinstitute weiterveräußert.

Im Rahmen der Kapitalerhöhung der Gesellschaft im Januar 2010 hat sich die Schaeffler KG gegenüber den die Kapitalerhöhung begleitenden Banken für einen Zeitraum von zwölf Monaten seit Zulassung der mit Durchführung der Kapitalerhöhung ausgegebenen neuen Aktien zum Börsenhandel verpflichtet, weder Aktien der Gesellschaft noch Rechte, die zur Wandlung in oder Bezug von Aktien der Gesellschaft berechtigen, anzubieten oder zu veräußern. Ausgenommen sind außerbörsliche Geschäfte, Veräußerungen an mit der Schaeffler KG verbundene Unternehmen und die Veräußerung im Zuge eines öffentlichen Übernahmeangebots, jeweils unter der Voraussetzung, dass sich der jeweilige Erwerber vergleichbaren Verpflichtun-

gen unterwirft. Ausgenommen ist auch die Übertragung des Eigentums an den Aktien für den Fall der Verwertung des Pfandrechts an den Aktien durch die Pfandgläubiger. Die M.M.Warburg & CO KGaA, Hamburg, und die B. Metzler seel. Sohn & Co. KGaA, Frankfurt am Main, sind für einen Zeitraum von sechs Monaten seit Zulassung der neuen Aktien zum Börsenhandel vergleichbare Veräußerungsbeschränkungen eingegangen.

Andere Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen, auch solche aus Vereinbarungen zwischen Gesellschaftern, bestehen nach Kenntnis des Vorstands nicht.

3. Zu den direkten Beteiligungen am Kapital, die 10 vom Hundert der Stimmrechte überschreiten (gemeldete Beteiligungshöhe) wird auf die Angaben im Anhang, Kapitel 39, Mitteilungen nach dem WpHG verwiesen.
4. Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.
5. Arbeitnehmer, die am Kapital beteiligt sind und die Stimmrechtskontrolle nicht unmittelbar ausüben, sind der Gesellschaft nicht bekannt.
6. Die Bestellung und die Abberufung der Mitglieder des Vorstandes erfolgt 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 sog. Vermittlungsausschuss innerhalb eines Monats nach der Abstimmung dem Aufsichtsrat einen Vorschlag für die Bestellung zu unterbreiten. Neben dem Vorschlag des Vermittlungsausschusses können dem Aufsichtsrat auch andere Vorschläge unterbreitet werden. Bei Abstimmung über die dem Aufsichtsrat unterbreiteten Vorschläge ist die einfache Stimmenmehrheit ausreichend. Für den Fall, dass die Abstimmung Stimmengleichheit ergibt, hat der Aufsichtsratsvorsitzende gemäß § 31 Abs. 4 MitbestG bei einer erneuten Abstimmung zwei Stimmen.

Satzungsänderungen werden durch die Hauptversammlung vorgenommen. Die Hauptversammlung

hat in § 20 Absatz 3 der Satzung von der in § 179 Abs. 1 S. 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 etwas anderes vorschreiben. Das Gesetz schreibt zwingende Kapitalmehrheiten von drei Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals zum Beispiel für Satzungsänderungen vor, die mit wesentlichen Kapitalmaßnahmen einhergehen, wie etwa Beschlüsse über die Schaffung von genehmigtem oder bedingtem Kapital.

#### 7.1 Der Vorstand kann neue Aktien nur auf der Grundlage von Beschlüssen der Hauptversammlung ausgeben.

- a) Der Vorstand ist gemäß § 4 Abs. 2 der Satzung ermächtigt, das Grundkapital bis zum 22. April 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zu einem Betrag von 66 Mio € gegen Ausgabe neuer Aktien zu erhöhen.
- b) Der Vorstand ist gemäß § 4 Abs. 3 der Satzung ermächtigt, das Grundkapital bis zum 23. April 2012 mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zu einem Betrag von 70,6 Mio € gegen Ausgabe neuer Aktien zu erhöhen.
- c) Der Vorstand ist durch Hauptversammlungsbeschluss vom 5. Mai 2006 und den diesen ändernden Hauptversammlungsbeschluss vom 25. April 2008 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 4. Mai 2011 Options- und/oder Wandelschuldverschreibungen bis zu einem Gesamtbetrag von 4,5 Mrd € und nach näherer Maßgabe der genannten Ermächtigungsbeschlüsse auszugeben. Im Zusammenhang damit hat die Hauptversammlung ein bedingtes Kapital von bis zu 111,5 Mio € beschlossen. Sollte der Vorstand aufgrund der Ermächtigung Options- oder Wandelschuldver-

schreibungen begeben, wären neue Aktien nach Maßgabe der Bedingungen dieser Schuldverschreibungen auszugeben.

- d) Der Vorstand ist durch Hauptversammlungsbeschluss vom 25. April 2008 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 4. Mai 2011 Wandel-, Options- und/oder Gewinnshaldverschreibungen im Gesamtnennbetrag von bis zu 1,5 Mrd € zu begeben. In diesem Zusammenhang hat die Hauptversammlung ein bedingtes Kapital in Höhe von 37,5 Mio € beschlossen. Sollte der Vorstand aufgrund dieser Ermächtigung Wandel-, Options- oder Gewinnshaldverschreibungen begeben, wären neue Aktien nach Maßgabe der Bedingungen dieser Schuldverschreibungen auszugeben.
  - e) Der Vorstand ist durch Hauptversammlungsbeschluss vom 23. April 2009 ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 22. April 2014 Wandel-, Options- und/oder Gewinnshaldverschreibungen sowie andere Finanzinstrumente im Gesamtnennbetrag von bis zu 0,85 Mrd € zu begeben. In diesem Zusammenhang hat die Hauptversammlung ein bedingtes Kapital in Höhe von 43,5 Mio € beschlossen. Sollte der Vorstand aufgrund dieser Ermächtigung Wandel-, Options- oder Gewinnshaldverschreibungen oder ähnliche Finanzinstrumente begeben, wären neue Aktien nach Maßgabe der Bedingungen dieser Schuldverschreibungen auszugeben.
  - f) Schließlich ist der Vorstand befugt, neue Aktien an die Bezugsberechtigten aus den von der Hauptversammlung beschlossenen Aktienoptionsplänen 2004 und 2008 nach Maßgabe der Bedingungen dieser Aktienoptionspläne auszugeben.
- 7.2 Der Vorstand darf Aktien nur unter den in § 71 AktG normierten Voraussetzungen zurückkaufen. Eine Ermächtigung durch die Hauptversammlung gemäß § 71 Absatz 1 Nummer 8 AktG ist dem Vorstand nicht erteilt.
8. Es bestehen folgende wesentliche Vereinbarungen, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels bei der Continental AG stehen:

Der im August 2007 im Zusammenhang mit dem Erwerb der Siemens VDO Automotive AG geschlossene und mit Vereinbarungen vom 23. Januar 2009 und 18. Dezember 2009 geänderte Vertrag über einen syndizierten Kredit in Höhe von ursprünglich 13,5 Mrd € gibt jedem Kreditgeber das Recht, seine Beteiligung an der Kreditlinie und in diesem Rahmen gewährten Darlehen vorzeitig zu kündigen und ihre Rückzahlung zu verlangen, falls eine Person oder gemeinsam handelnde Personen die Kontrolle über die Continental AG erwerben und anschließende Verhandlungen über eine Fortsetzung des Kredites zu keiner Einigung geführt haben. Auch der 600,0 Mio € Kreditvertrag mit der Europäischen Investitionsbank sieht das Recht der Bank vor, im Falle eines „Change-of-Control-Ereignisses“ eine Erörterung der Situation und bei fruchtlosem Ablauf einer Verhandlungsfrist die vorzeitige Rückzahlung zu verlangen. Die Begriffe „Kontrolle“ und „Change-of-Control-Ereignis“ sind als das Halten von mehr als 50 % der Stimmrechte sowie als Abschluss eines Beherrschungsvertrages im Sinne von § 291 AktG durch Continental AG als beherrschter Gesellschaft definiert.

Die von einem Tochterunternehmen der Continental AG, der Conti-Gummi Finance B.V. Amsterdam („Emittentin“), unter Garantie der Continental AG am 16. Juli 2010, am 13. September 2010 und am 5. Oktober 2010 zu einem Nominalbetrag von 750 Mio €, 1.000 Mio € bzw. je 625 Mio € begebenen Anleihen berechtigen jeden Anleihegläubiger, im Fall eines Kontrollwechsels bei der Continental Aktiengesellschaft („Change of Control“) von der Emittentin zu verlangen, die vom Anleihegläubiger gehaltenen Anleihen zu einem in den Anleihebedingungen festgelegten Kurs einzulösen bzw. zu erwerben. Die Anleihebedingungen definieren Kontrollwechsel als 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, 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 seine entsprechenden Rechte ausüben, könnten dann erforderliche Anschlussfinanzierungen möglicherweise nicht zu den bestehenden Konditionen abgeschlossen werden und zu höheren Finanzierungskosten führen.

1996 haben die Compagnie Financière Michelin und die Continental AG das 50/50 Gemeinschaftsunternehmen MC Projects B.V., Niederlande, gegründet, in das Michelin die Rechte an der Uniroyal-Marke für Europa eingebracht hat. Die MC Projects B.V. lizenziert diese Rechte an Continental. Nach den Vereinbarungen im Zusammenhang mit diesem Joint Venture kann unter anderem 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 Barum Continental s. r. o. in Otrokovice, Tschechische Republik, auf 51 % zu erhöhen. Im Fall eines solchen Kontrollwechsels und der Ausübung dieser Rechte könnten sich Einbußen in den Umsatzerlösen der Reifen-Divisionen und Einschränkungen bei den ihnen zur Verfügung stehenden Produktionskapazitäten ergeben.

9. 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 das Fixum, die Tantieme einschließlich Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung sowie Nebenleistungen und Pensionszusagen. Nähere Einzelheiten einschließlich der individualisierten Bezüge enthält der Vergütungsbericht, der im Corporate-Governance-Bericht auf den Seiten 23 ff. zu finden ist. Der Vergütungsbericht ist Teil des Lageberichts.

## Nachtragsbericht

Bis zum 8. Februar 2011 ergaben sich keine Ereignisse oder Entwicklungen, die zu einer wesentlichen Änderung des Ausweises oder Wertansatzes der ein-

zelnen Vermögenswerte und Schuldenposten zum 31. Dezember 2010 geführt hätten.

## Abhängigkeitsbericht

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

Die Continental AG war im Geschäftsjahr 2010 ein von der Schaeffler GmbH, Herzogenaurach, abhängiges Unternehmen i. S. d. § 312 AktG. Der Vorstand der Continental AG hat deshalb gemäß § 312 Abs. 1 AktG einen Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgestellt, der die folgende Schlusserklärung enthält:

„Wir erklären, dass die Gesellschaft bei den im Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010 nach den Umständen, die in dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen oder Maßnahmen getroffen 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 2010 ein Rechtsanspruch auf einen adäquaten Vorteil eingeräumt. Dadurch, dass Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, ist die Gesellschaft nicht benachteiligt worden.“

## Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289a HGB ist den Aktionären auf unserer Internetseite

[www.continental-corporation.com/corporate-governance](http://www.continental-corporation.com/corporate-governance) zugänglich.

# Risikobericht

Im Rahmen des Risikomanagements wird die Gesamtrisikosituation von Continental konzernweit analysiert und gesteuert.

Continental ist vielfältigen Risiken ausgesetzt, die das Geschäft negativ beeinflussen und im Extremfall den Bestand des Unternehmens gefährden könnten. Über-schaubare Risiken akzeptieren wir, wenn die ihnen gegenüberstehenden Chancen eine nachhaltige Wertsteigerung erwarten lassen. Zurzeit sind keine bestandsgefährdenden Risiken erkennbar, deren Eintritt wahrscheinlich ist.

## Risikomanagement und internes Kontrollsyste

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 Kontrollsyste einzu-beziehen, die einen wesentlichen Einfluss auf den Jahres- und Konzernabschluss haben können.

Um Risiken rechtzeitig zu erkennen, ihre Ursachen zu analysieren, sie zu bewerten und zu vermeiden oder zumindest zu minimieren, existiert ein konzernweites, einheitliches Risikomanagementsystem. Es regelt die Identifikation, Erfassung, Bewertung, 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 Risiko-management integraler Bestandteil der Geschäftsprozesse im Konzern ist.

Um in einem komplexen Geschäftsumfeld als Unternehmen erfolgreich agieren zu können, hat die Continental AG ein effektives und integriertes internes Kontrollsyste geschaffen, das in seiner Gesamtheit alle relevanten Geschäftsprozesse umfasst. Das interne Kontrollsyste bildet einen integralen Bestandteil des Risikomanagementsystems. Daher erfolgt eine zusammengefasste Darstellung. Das interne Kontrollsyste umfasst Berichterstattungen für den Aufsichtsrat, den Prüfungsausschuss (Audit Committee), den Vorstand sowie das Compliance & Risk Management Committee und ist in Umfang und Ausgestaltung an

den unternehmensspezifischen Anforderungen ausge-richtet.

Continental hat ihre Grundwerte und ethischen Nor-men wie Integrität, Ehrlichkeit und Gesetzestreue im Verhaltenskodex, den BASICS und den Corporate-Governance-Grundsätzen festgehalten. An diesen Grundwerten orientiert sich die Unternehmenskultur. Zusätzlich wurden in den letzten Jahren diverse interne Verfahrensrichtlinien sowie dazugehörige Handlungs-anweisungen (Instruction Letters) in Kraft gesetzt so-wie ein Handbuch zur Rechnungslegung und Finanz-berichterstattung verfasst. Mithilfe der Compliance Organisation und dieser Regelungen, Richtlinien und Handlungsanweisungen sollen Verletzungen anwend-barer rechtlicher Vorschriften vermieden und deren Einhaltung im Rahmen unserer operativen Tätigkeiten sichergestellt werden.

Wesentliche Elemente der Steuerungssysteme sind die klare Zuordnung von Verantwortlichkeiten und system-immanente Kontrollen bei der Abschlusserstellung. Das Vier-Augen-Prinzip und die Funktionstrennung sind dabei grundlegende Merkmale der Kontrolle. Darüber hinaus stellt die Geschäftsleitung der Continental durch Richtlinien zur Abschlusserstellung und Bilanzierung, Zugriffsberechtigungen in den IT-Sys-temen sowie Regelungen zur Einbeziehung von inter-nen und externen Spezialisten eine gesetzeskonforme Rechnungslegung sicher.

Verantwortlich für das Risikomanagementsystem und das interne Kontrollsyste ist der Vorstand. Aufsichtsrat und Prüfungsausschuss überwachen und prüfen ihre Wirksamkeit. Die Systeme des Risikomanage-ments sowie die des internen Kontrollsyste umfas-sen alle für den Konzernabschluss wesentlichen Toch-tergesellschaften mit ihren rechnungslegungsrelevan-ten Prozessen.

## Risikoerkennung und -bewertung

Die Verantwortung zur Erkennung und Bewertung wesentlicher Risiken ist innerhalb der Continental AG auf verschiedene Ebenen und Organisationseinheiten verteilt.

## Risikoberichterstattung



Zur Risikoerkennung, -bewertung und -berichterstattung analysiert das Management jeder Konzerneinheit die wesentlichen Risiken, die in seinen Bereich fallen. Hierf\u00fcr kann das lokale Management auf verschiedene Instrumente zur\u00fckgreifen wie z.B. lokale Betriebsorganisationshandb\u00fccher, zentral entwickelte funktionsspezifische Frageb\u00f6gen oder auch die Prozess- und Kontrollbeschreibungen des Compliance@Continental Systems, die im Rahmen der Umsetzung der Anforderungen der Neufassung der 8. EU-Richtlinie f\u00fcr alle wesentlichen Gesellschaften entwickelt wurden. Hier werden die wesentlichen Kontrollen in den Gesch\u00e4ftsprozessen (z.B. Purchase to Pay, Order to Cash, HR und IT-Berechtigungen) quartalsweise kontrolliert und auf ihre Effektivit\u00e4t hin untersucht.

Die Konzernfunktionen wie z. B. Compliance, Personal, Qualit\u00e4t, Recht, Einkauf oder Systeme & Standards f\u00fchren zus\u00e4tzlich Pr\u00fcfungen zur Umsetzung der jeweiligen Konzernrichtlinien durch und analysieren die betroffenen Prozesse hinsichtlich Effizienz und potenzieller Schwachstellen. Ziel ist hier, die Einhaltung der Richtlinien zu \u00f6verwachen, potenzielle Risiken in den Prozessen zu erkennen und die Standardisierung der operativen Prozesse zu unterst\u00fctzen.

Erg\u00e4nzend zu den durch das lokale Management sowie die Konzernfunktionen durchgef\u00fchrten Risikobewertungen erfolgen weitere \u00d6berpr\u00fcfungen durch die interne Revision.

Um den Mitarbeitern innerhalb des Konzerns die M\u00f6glichkeit zu geben, Verst\u00f6\u00dfe gegen die Grundwerte und ethischen Normen wie Integrit\u00e4t, Ehrlichkeit und Gesetzesestreue zu melden, hat die Continental AG eine Compliance & Anti-Korruptions-Hotline eingerichtet. \u00d6ber die Hotline k\u00f6nnen, soweit jeweils gesetzlich zul\u00e4ssig, auch anonym Informationen zu potenziellen Rechtsverletzungen, wie Bestechung oder kartellrechtswidriges Verhalten, aber auch Manipulation im Rahmen der Rechnungslegung mitgeteilt werden. Hinweise an diese Hotline gehen bei der Konzernrevision ein und werden dort gepr\u00fctzt und weiterverfolgt.

Die in dem beschriebenen Rahmen erkannten Risiken werden nach vorgegebenen Kriterien zugeordnet und bewertet. Die Bewertung eines Risikos bemisst sich in der Regel danach, inwieweit es das operative Ergebnis der Einheit negativ beeinflussen k\u00f6nnte.

Die Beurteilung der Risiken und deren Auswirkung auf die Rechnungslegung erfolgt unter Ber\u00fccksichtigung ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit sowie deren Auswirkung auf Umsatz, EBIT oder Bilanzsumme.

### Risikoberichterstattung

Entsprechend der Risikobewertung ist auch die Berichterstattung der identifizierten und bewerteten Risiken verschiedenen organisatorischen Ebenen zugeordnet.

Die Geschäftseinheiten berichten regelmäßig auf Basis einer umfassenden Risikoinventur im Rahmen des Reporting 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 der 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.

Die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsysteins wird in wesentlichen Bereichen durch Effektivitätstests der berichtenden Einheiten beurteilt. Die Ergebnisse der Effektivitätstest sind quartalsweise in den Berichterstattungssystemen des Continental-Konzerns zu erfassen und werden anschließend durch das Konzernmanagement beurteilt. Bei Schwächen leitet das Konzernmanagement die erforderlichen Maßnahmen ein.

Der Vorstand von Continental wird durch das Compliance & Risk Management Committee regelmäßig über bestehende Risiken, deren Bewertung sowie die ergriffenen Maßnahmen informiert. Des Weiteren erfolgt eine Berichterstattung an die Managementebenen unterhalb des Vorstands in Abhängigkeit ihres Verantwortungsbereichs. Auch der Aufsichtsrat und der Prüfungsausschuss werden regelmäßig über die wesentlichen Risiken, Kontrollschwächen und ergriffenen Maßnahmen informiert. Darüber hinaus soll der Abschlussprüfer dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats über Schwächen im rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsysteem berichten, die der Abschlussprüfer im Rahmen seiner Prüfungstätigkeit festgestellt hat.

### Riskosteuerung

Für jedes identifizierte und als erheblich bewertete 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 interne Revision überprüft regelmäßig den Risikomanagementprozess, wodurch dessen Effizienz und Weiterentwicklung sichergestellt ist.

### Wesentliche Risiken

#### Finanzrisiken

**Continental ist einer Reihe von Risiken in Zusammenhang mit dem VDO-Kreditvertrag ausgesetzt.**

Zur Finanzierung der Übernahme der Siemens VDO Automotive AG („Siemens VDO“) 2007 schloss Continental mit einem aus 39 Kreditgebern bestehenden Bankenkonsortium eine Vereinbarung über syndizierte Kredite in Höhe von 13,5 Mrd €, die zuletzt am 18. Dezember 2009 geändert und erneuert wurde („VDO-Kreditvertrag“). Die im Rahmen dieses Vertrags bereitgestellten Kredite und Kreditzusagen belaufen sich per 31. Dezember 2010 auf insgesamt 6,48 Mrd €. Nach dem VDO-Kreditvertrag muss Continental neben anderen Pflichten bestimmte finanzielle Kennzahlen einhalten (Financial Covenants), insbesondere eine Verschuldungsobergrenze (errechnet als Verhältnis zwischen den konsolidierten Netto-Finanzschulden und dem konsolidierten bereinigten EBITDA) und einer Untergrenze für das Verhältnis zwischen dem bereinigten konsolidierten EBITDA von Continental und dem konsolidierten Netto-Zinsaufwand (Zinsdeckungsverhältnis). Die Kennzahl für die maximale Verschuldung reduziert sich stufenweise von 4,75 für den am 31. Dezember 2009 beendeten Bezugszeitraum auf 3,00 für den am 30. Juni 2012 endenden Bezugszeitraum. Das Zinsdeckungsverhältnis darf für die bis zum 31. März 2011 endenden Bezugsperioden 2,25 und für die danach endenden Bezugsperioden 2,50 nicht unterschreiten.

Nach der Erfahrung der Wirtschaftskrise 2009 und ihrer Auswirkungen auf die Geschäftsaktivitäten und die Ertragslage der Continental, falls der heutige Aufschwung sich nicht als nachhaltig herausstellt, sowie infolge weiterer, nachstehend dargelegter Markt- und

operativer Risiken ist es Continental unter Umständen nicht möglich, die oben beschriebenen Kennzahlen einzuhalten. Sollte Continental gegen eine dieser Verpflichtungen verstößen, sind die Kreditgeber berechtigt, die Kredite vorzeitig fällig zu stellen. In diesem Fall werden die im Rahmen des VDO-Kreditvertrags in Anspruch genommenen Kredite unverzüglich zur Rückzahlung fällig und/oder sämtliche Kreditzusagen werden aufgehoben. Zum 31. Dezember 2010 lagen die Kennzahl für die Verschuldung bei 1,89 und das Zinsdeckungsverhältnis bei 4,98.

Im August 2012 werden Tranche C über insgesamt nominal 3,98 Mrd € sowie ausstehende Beträge unter dem revolvierenden Kredit aus dem VDO-Kreditvertrag zur Rückzahlung fällig. Continental plant, im Laufe des Jahres 2011 in Verhandlungen mit den Kredit gebenden Banken über eine Refinanzierung einzutreten. In Anbetracht der deutlichen Herabstufung des Kreditratings von Continental seit 2008 sowie der Tatsache, dass Non-Investment-Grade-Emittenten an den Anleihemärkten derzeit mit hohen Risikoaufschlägen gehandelt werden, oder im Falle einer erneuten wesentlichen Störung der weltweiten oder europäischen Finanzmärkte, könnte eine Refinanzierung des dann fälligen Gesamtbetrags fehlschlagen, sodass es Continental nicht möglich wäre, ihn zurückzuzahlen. Zudem könnte eine Refinanzierung dieser Verbindlichkeiten mittels einer weiteren Bankfinanzierung oder an den Kapitalmärkten (soweit überhaupt möglich) den Nettozinsaufwand von Continental wesentlich erhöhen.

Darüber hinaus tritt nach den Kreditverträgen auch im Falle eines „Kontrollwechsels“ bei der Continental AG eine Rückzahlungsverpflichtung ein. Ein Kontrollwechsel tritt nach den Kreditverträgen dann ein, wenn eine Person oder gemeinsam handelnde Personen (gemäß § 2 Abs. 5 des deutschen Wertpapiererwerbs- und Übernahmegesetzes; WpÜG) mehr als 50 % der Stimmrechte der Gesellschaft erwerben oder mittels eines Beherrschungsvertrags gemäß § 291 AktG die Kontrolle über die Gesellschaft übernehmen. In diesem Fall kann jeder Kreditgeber die Rückzahlung seines Anteils an allen ausstehenden Krediten zuzüglich Zinsen und aller anderen im Rahmen der Kreditverträge aufgelaufenen Beträge verlangen. Ein Kontrollwechsel könnte insbesondere dann eintreten, wenn die Anteile der Schaeffler KG, Herzogenaurach, am stimmberechtigten Grundkapital der Gesellschaft durch die Übernahme weiterer Anteile durch Schaeffler oder dadurch auf über 50 % ansteigen, dass Schaeffler als gemein-

sam mit anderen Aktionären der Gesellschaft handelnd erachtet wird, oder wenn zwischen Schaeffler und der Gesellschaft ein Beherrschungsvertrag gemäß § 291 AktG geschlossen wird. Die hier beschriebenen Kredite könnten außerdem unverzüglich fällig gestellt werden, wenn nach anderen Finanzierungsvereinbarungen für eine Verschuldung von insgesamt mehr als 75,0 Mio € ein Kündigungsgrund eintritt.

**Continental sieht sich infolge ihres relativ hohen Verschuldungsgrads und der Verwerfungen an den Finanzmärkten erheblichen Liquiditätsrisiken ausgesetzt.**

Continental steht aufgrund der angespannten Kreditmärkte und ihrer bestehenden finanziellen Verbindlichkeiten Liquiditätsrisiken gegenüber. Da Continental weiterhin eine relativ hohe Verschuldung aufweist (Netto-Finanzschulden zum 31. Dezember 2010 von 7.317,0 Mio €), könnte es für die Gesellschaft aufgrund der angespannten Lage an den Kreditmärkten (u.a. auch an den Märkten für Hochzinsanleihen) schwierig werden, Finanzierungen zu wirtschaftlich angemessenen Bedingungen zu erhalten. Zudem ist es Continental aufgrund ihrer Rating-Herabstufung im Juni und August 2009 und im Mai 2010 u.U. nicht möglich, ihre Factoring-Programme fortzuführen, in deren Rahmen bisher Forderungen an Banken verkauft wurden, oder weitere Hochzinsanleihen auszugeben. Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit, die laufenden Barmittel, vorhandene externe Finanzierungsquellen und der Emissionserlös aus der Kapitalerhöhung reichen u.U. nicht zur Deckung des künftigen Kapitalbedarfs von Continental aus.

Zudem könnten sich Störungen an den Finanzmärkten wie beispielsweise Insolvenz oder Restrukturierung einer Reihe von Finanzinstituten sowie die generell eingeschränkte Verfügbarkeit von Liquidität negativ auf die Verfügbarkeit und Kosten zusätzlicher Finanzierungen für Continental auswirken und darüber hinaus die Verfügbarkeit bereits arrangierter oder zugesagter Finanzmittel einschränken. Des Weiteren könnte die Liquidität von Continental dann beeinträchtigt werden, wenn ihre Zulieferer ihre Zahlungsbedingungen verschärfen oder die Kunden ihre regulären Zahlungsziele überziehen.

**Das Kreditrating von Continental wurde in der Vergangenheit mehrfach herabgestuft und könnte weiter gesenkt werden.**

Durch die Übernahme von Siemens VDO im Jahr 2007 haben sich die Netto-Finanzschulden der Continental

beträchtlich erhöht. Infolgedessen hat sich auch das Verhältnis des Eigen- zum Fremdkapital deutlich verschlechtert. Die Auswirkungen der Finanzkrise und der daraus folgenden wirtschaftlichen Abwärtsentwicklung auf Geschäft und Ertragslage der Continental und die außerordentlichen Goodwill-Abschreibungen in den Divisionen Powertrain, Interior und Chassis & Safety, haben die Eigenkapitalquote der Continental 2008 und 2009 verringert. Diese Entwicklungen sowie die Ungewissheit bzgl. der Auswirkungen der Kapitalbeteiligung von Schaeffler auf die Strategie und Kreditqualität von Continental haben dazu geführt, dass Continental von den Ratingagenturen von BBB+ (Standard & Poor's) und Baa1 (Moody's) im Juni 2007 – jeweils mit stabiler Prognose – im August 2009 auf „B+ Creditwatch Negative“ (Standard & Poor's) bzw. „B1 (Moody's) Negative Outlook“ herabgestuft wurde. Im Mai 2010 senkte Standard & Poor's das Rating der Continental, insbesondere unter Berücksichtigung des Einflusses des Großaktionärs Schaeffler auf Continentals Bonität und ihres 2012 anstehenden Refinanzierungsbedarfs, weiter von B+ auf „B Stable Outlook“ ab. Nach der erfolgreichen Platzierung der ersten Hochzinsanleihe änderte Moody's ihre Prognose im Juli 2010 von „negative“ auf „stable“. Aufgrund der Herabstufungen ihres Kreditratings fällt es Continental schwerer, sich zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen zu refinanzieren. So könnte die Herabstufung beispielsweise dazu führen, dass Continental ihre Factoring-Programme nicht mehr fortführen kann, in deren Rahmen sie in der Vergangenheit Forderungen aus Lieferungen und Leistungen an Banken verkauft hat. Ebenso könnte dadurch die Ausgabe von Hochzinsanleihen nicht mehr möglich sein.

Es ist ungewiss, ob die Erholung der Weltwirtschaft und der Produktion im Automobilsektor nachhaltig ist. Sollte sich der Aufschwung als nicht nachhaltig herausstellen, könnte dies Auswirkungen auf die Liquidität von Continental haben und zu einer weiteren 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 weitere 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 negativen Folgen könnten dadurch verschärft werden, dass Kreditversicherer die Deckung der Lieferanten-

verbindlichkeiten von Continental weiter einschränken. Eine weitere Herabstufung des Kreditratings könnte darüber hinaus bewirken, dass die Kunden von Continental ihre regulären Zahlungsziele überziehen oder ihre Geschäftsbeziehungen sogar aufkündigen und sich anderen Zulieferern zuwenden.

**Die sonstigen Finanzierungsvereinbarungen von Continental beinhalten restriktive Verpflichtungen und Bestimmungen bzgl. eines Kontrollwechsels; zudem ist davon auszugehen, dass auch künftige Kreditverpflichtungen solche Bestimmungen enthalten werden.**

Neben den mit dem VDO-Kreditvertrag verbundenen Risiken bestehen für Continental auch Risiken in Verbindung mit anderen Finanzierungsvereinbarungen des Unternehmens, insbesondere ein Kredit der Europäischen Investitionsbank („EIB“), der sich zum Jahresende 2010 auf 300,0 Mio € beläuft, ein Schulscheindarlehen von 110,0 Mio € und die Anleihen, die Continental im Juli 2010 in Höhe von 750,0 Mio € (zur Rückzahlung fällig 2015) und in Höhe von 1.000,0 Mio € im September 2010 (Fälligkeit 2017) begeben hat, sowie die beiden im Oktober 2010 begebenen Anleihen in Höhe von je 625,0 Mio € (Fälligkeit 2016 bzw. 2018). Diese weiteren Finanzierungsvereinbarungen enthalten ebenfalls zahlreiche Bedingungen, die Continental in ihrer operativen Handlungsfähigkeit einschränken und die Einhaltung bestimmter Finanzkennzahlen verlangen, sowie Bestimmungen für den Fall eines Kontrollwechsels. Nach den Bedingungen des Kreditvertrags mit der EIB z.B. tritt ein Kontrollwechsel ein, wenn eine Person oder gemeinsam handelnde Personen (gemäß § 2 Abs. 5 WpÜG) mehr als 50 % der Stimmrechte der Gesellschaft erwerben oder mittels eines Beherrschungsvertrags gemäß § 291 AktG die Kontrolle über die Gesellschaft übernehmen. In diesem Fall kann die EIB von der Gesellschaft Informationen über den Kontrollwechsel verlangen. Sieht sie dadurch ihre Interessen beeinträchtigt, kann sie die Rückzahlung des ausstehenden Kreditbetrags plus Zinsen innerhalb von 30 Tagen fordern.

Es ist davon auszugehen, dass alle von Continental künftig getätigten Kreditfinanzierungen ähnliche restriktive Auflagen und Bestimmungen für den Fall eines Kontrollwechsels enthalten werden. Sollte Continental einer dieser Verpflichtungen nicht nachkommen oder tritt ein Kontrollwechsel ein und gelingt es der Gesellschaft nicht, von den betreffenden Kreditgebern einen Verzicht auf Einhaltung der Verpflichtungen zu erwir-

ken, könnte nach dem jeweiligen Kreditinstrument ein Kündigungsgrund gegeben sein, der dazu führt, dass der Kreditbetrag unverzüglich fällig gestellt wird. Darüber hinaus kann die EIB ihr Darlehen ebenfalls unverzüglich fällig stellen, wenn nach anderen Finanzierungsvereinbarungen über mehr als 40,0 Mio € ein Kündigungsgrund eintritt.

#### **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 VDO-Kreditvertrags in Anspruch genommenen) variabel verzinst werden. Aus diesem Grund hätte eine Erhöhung oder Senkung der Zinsen Auswirkungen auf den laufenden Zinsaufwand und die künftigen Refinanzierungskosten von Continental. Diese Risiken werden im Rahmen des Zinsmanagements bewertet, eingeschätzt und durch den Einsatz von derivativen Zinssicherungsinstrumenten gesteuert. Um das Risiko aus Zinsschwankungen zu verringern, sicherte Continental 2008 einen großen Teil der im August 2012 fälligen Tranche C aus dem VDO-Kreditvertrag ab (insgesamt ein Kreditvolumen von 3.125 Mio € zum Durchschnittssatz von 4,19 % plus Marge). Allerdings hängt die künftige Nutzung derivativer Zinssicherungsinstrumente generell von der Verfügbarkeit adäquater Kreditlinien ab. Aktuell wird diese Verfügbarkeit zusätzlicher Kreditlinien durch die Störungen an den Finanzmärkten, durch die Finanzschulden von Continental sowie durch die Herabstufung ihres Kreditratings beeinträchtigt. Infolgedessen könnte es Continental künftig unmöglich sein, weitere derivative Finanzinstrumente zu nutzen, was die Zinssicherungsstrategie der Gesellschaft letztendlich negativ beeinflussen könnte. Darüber hinaus könnten alle in Form von derivativen Finanzinstrumenten durchgeführten Zinssicherungstransaktionen zu Verlusten führen.

#### **Marktrisiken**

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

Continental generiert einen großen Teil (ca. 72 %) ihres Umsatzes mit Automobilherstellern („Original Equipment Manufacturers“; „OEM“). Der übrige Continental-Umsatz wird auf 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 jüngsten weltweiten Wirtschaftskrise gingen der Verkauf und die Produktion von Kraftfahrzeugen stark zurück, was zu einem deutlichen Nachfragerückgang bei den Produkten von Continental auf Seiten ihrer OEM-Kunden führte. Aus heutiger Sicht ist ungewiss, ob der aktuelle Aufschwung nachhaltig ist. Sollte dies nicht der Fall sein, könnte die Automobilproduktion wieder zurückgehen und über längere Zeit auf einem niedrigen Niveau verharren, insbesondere in Europa und der NAFTA-Region, wo Continental 2010 ungefähr 79 % ihres Umsatzes erzielte. Bei einer dauerhaften Schwäche oder einer Verschlechterung der weltweiten Automobilmärkte oder auch der Märkte für Verbraucherkredite muss Continental mit Umsatz- und Ertragseinbußen rechnen. Steuererhöhungen, die das den Verbrauchern verfügbare Einkommen verringern, könnten ein weiterer Faktor sein, der die weltweite Nachfrage auf den Fahrzeugmärkten schwächt. Steuererhöhungen sind eine wahrscheinliche Reaktion, insbesondere der Mitgliedstaaten der Europäischen Union, auf den Anstieg der öffentlichen Verschuldung aufgrund der verschiedenen Hilfsprogramme für Banken oder den „Rettungsschirm“ der EU für ihre Mitgliedstaaten. Darüber hinaus wurden 2010 ca. 39 % des Konzernumsatzes von Continental durch die fünf größten OEM-Kunden (BMW, Ford, Daimler, VW und General Motors) generiert. Stark gesunkene Produktionszahlen, eine Liquiditätsverknappung und gestiegene Kapitalkosten haben dazu geführt, dass einige OEM in eine deutliche finanzielle Schieflage geraten sind und zu Restrukturierungsmaßnahmen bis hin zur Reorganisation nach Insolvenzrecht gezwungen waren. Der Erfolg dieser Restrukturierungen ist nicht sicher. 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. In vielen für Continental wichtigen Märkten wurden 2009 staatlich geförderte „Abwrackprogramme“ eingeführt beispielsweise das Car Allowance Rebate System (CARS) in den USA oder die Umweltprämie in Deutschland, die Autobesitzern wirtschaftlichen Anreiz zur Verschrottung älterer Fahrzeuge beim Kauf von Neuwagen bieten sollten. Die meisten Programme, deren Zweck es ist, die Wirtschaft durch die Ankurbelung des Fahrzeugverkaufs wieder in Schwung zu

bringen, sind inzwischen ausgelaufen. Da diese Abwrackprogramme den Umsatz möglicherweise dadurch erhöht haben, dass in den relevanten Märkten die potentielle Nachfrage künftiger Jahre vorgezogen und nicht nur schrittweise gesteigert wurde, könnte daraus kurzfristig ein Rückgang der Fahrzeughnachfrage entstehen, der wiederum negative Folgen auf die Produktionsvolumina hätte, von denen Continental abhängig ist.

#### **Continental ist in einer zyklischen Branche tätig.**

Die weltweite Fahrzeugproduktion und damit auch der Verkauf an OEM-Kunden (über den Continental derzeit ca. 72 % ihres Umsatzes generiert) sind zyklisch. Sie sind u. a. abhängig von den allgemeinen Konjunkturbedingungen sowie von den Konsumausgaben und -präferenzen, die von verschiedenen Faktoren wie beispielsweise den Kraftstoffkosten und der Verfügbarkeit von Verbraucherkrediten beeinflusst werden können. Infolge der schwankenden Produktionsvolumina in der Automobilindustrie ist auch die Nachfrage nach Produkten von Continental unregelmäßig, da sich OEM in der Regel gegenüber ihren Zulieferern nicht zu Mindestabnahmen oder Fixpreisen verpflichten. Die weitere Entwicklung in den von Continental bedienten Märkten ist schwer vorherzusagen, was auch Probleme bei der Planung der benötigten Produktionskapazitäten schafft. Da das Geschäft von Continental von hohen Fixkosten geprägt ist, riskiert die Gesellschaft eine ungenügende Auslastung ihrer Werke (insbesondere in der Automotive Group) oder aber Kapazitätsengpässe, sollten die Märkte, in denen Continental tätig ist, schneller als erwartet wachsen oder zurückgehen. Eine mangelnde Auslastung der Werke könnte zu Kosten für nicht ausgeschöpfte Kapazitäten, Abschreibungen auf Bestände und Verluste bei einzelnen Produkten infolge sinkender durchschnittlicher Verkaufspreise führen. Fallende Produktionsvolumina können darüber hinaus einen Umsatz- und Margenrückgang sowie Ertragseinbußen verursachen.

#### **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, hohe Investitionen, einen intensiven Preisdruck seitens der Großkunden, Phasen des Überangebots und eine kontinuierliche Modernisierung von Prozesstechnologien und Fertigungseinrichtungen aus. Da

OEM zunehmend unter Innovations- und Kostendruck ihrer Wettbewerber stehen, versuchen sie, ihren Zulieferern sowohl in der Angebotsphase als auch während der Vertragslaufzeit Preiszugeständnisse abzuringen. 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 seinen Gewinnspannen und den Verlust von Marktanteilen infolge von Preisdruck hinzu nehmen. Zudem könnten sich Wettbewerber durch Anteilsübernahmen Kontrolle oder Einfluss über 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- und Naturkautschukpreise abhängig sind. In der jüngeren Vergangenheit waren die Stahl- und Elektronikpreise ebenso wie die Preise für Öl und Naturkautschuk weltweit 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.

Während sich die niedrigeren Preise für Natur- und Synthesekautschuk 2009 positiv auf die Ertragslage von Continental auswirkten, haben die Preissteigerungen seit dem dritten Quartal 2009 zu Mehrkosten in Höhe von 405 Mio € bei einem Preisniveau über 3 US-Dollar pro Kilogramm Naturkautschuk und über 80 US-Dollar pro Fass Rohöl geführt. Auch soweit Continental in der Lage sein sollte, diese Mehrkosten durch Erhöhung ihrer Abgabepreise weiterzugeben, ist es möglich, dass sich die positiven Wirkungen der Preiserhöhungen erst in einem späteren Zeitraum einstellen als die Mehrkosten. In diesem Fall könnten die Mehrkosten nicht schon zum Zeitpunkt ihres Entstehens kompensiert werden. 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 wesentliche negative Auswirkungen auf die Ertragslage von Continental haben.

#### **Continental generiert ihren Gesamtumsatz größtenteils in Europa und hier insbesondere in Deutschland.**

2010 erwirtschaftete Continental 60 % des Gesamtumsatzes in Europa, 27 % davon in Deutschland. Im Vergleich dazu wurden 19 % des Gesamtumsatzes 2010 in der NAFTA-Region, 16 % 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 den Ausbau des Umsatzes in Schwellenländern an – vorrangig in Asien, um die Gefahren 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. Die aktuelle Erholung der Automobilproduktion wird wesentlich von einer starken Nachfrage auf den Märkten in Asien und Nordamerika getrieben, während die Nachfrage in Europa relativ gering ist. Ob die starke Nachfrage in Asien und Nordamerika nachhaltig ist bleibt ungewiss. Ein Rückgang der Nachfrage dort, 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 Markt-trends und -entwicklungen ausgesetzt, die den Mix der von OEM verkauften Fahrzeuge beeinflussen könnten.**

Continental generiert ca. 72 % des Umsatzes bei OEM, vor allem innerhalb der Automotive Group. In der weltweiten Fahrzeugproduktion und infolgedessen im Verkauf an OEM-Kunden gibt es derzeit eine Reihe von Markttrends und technischen Entwicklungen, die sich auf den Mix der von OEM verkauften Fahrzeuge auswirken könnten:

- ◉ Aufgrund zunehmend verschärfter Verbrauchs- und Abgasnormen in der gesamten industrialisierten Welt, darunter in der Europäischen Union (EU), den USA und Japan, sowie aufgrund von Ölpreisschwankungen und der infolgedessen deutlich gestiegenen Kraftstoffkosten sind Autohersteller heute vermehrt zur Entwicklung umweltfreundlicher Technologien gezwungen, die den Kraftstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen senken. Diese Entwicklungen haben in diesen Märkten den Trend zu verbrauchsärmeren Fahrzeugen, im Wesentlichen hin zum Kleinwagensegment, ausgelöst.
- ◉ In den vergangenen Jahren ist das Marktsegment der „kostengünstigen“ Fahrzeuge (also im Bereich von unter 10.000 US-Dollar/7.000 €) 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 beliebter geworden. Ihr Marktanteil könnte sich in den nächsten Jahren noch vergrößern. Jüngsten Branchenmitteilungen zufolge entwickeln darüber hinaus einige Marktteilnehmer derzeit sogenannte „Pure-Play“-Elektrofahrzeuge, bei denen (nur) ein oder mehrere Elektromotoren als Antrieb zum Einsatz kommen. Sollte es der Branche gelingen, zweckmäßige Elektrofahrzeuge zu entwickeln, die dem Verbrauchergeschmack gerecht werden, könnten sich diese mittelfristig 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 zwei Jahren stark verändert und kann sich auch künftig weiter verändern.

#### **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, während gleichzeitig Verbindlichkeiten in einer Währung mit steigendem Wechselkurs teurer werden. Wechselkurschwankungen könnten zudem Schwankungen bei Rohstoffpreisen verstärken oder minimieren, da Continental einen großen Teil ihres Rohstoffbedarfs in fremden Währungen einkauft. Aufgrund dieser Faktoren könnten 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, sind mit Barmittelzu- und -abflüssen verbunden, die in anderen Währungen als der funktionalen Währung der betreffenden Continental-Konzerngesellschaft geführt werden („Transaktionsrisiko“). Insbesondere ist Continental Schwankungen bei den Währungen US-Dollar, Tschechische Krone, Chinesischer Yuan, Rumänische Leu 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, Devisen-Swaps 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/-Swaps und kombinierte Zins- und Währungs-Swaps, abgesichert.

Die Sicherungsstrategie von Continental könnte sich letztlich als nicht erfolgreich erweisen. Darüber hinaus können alle in Form von derivativen Finanzinstrumen-

ten durchgeführten Sicherungstransaktionen zu Verlusten führen. Das im Ausland gebundene Nettovermögen von Continental wird grundsätzlich nicht gegen Wechselkursveränderungen abgesichert. Zudem berichten einige Konzerngesellschaften ihre Ergebnisse in anderen Währungen als dem Euro, sodass Continental die betreffenden Posten bei der Erstellung der Konzernbilanz in Euro umrechnen muss („Umrechnungsrisiko“). Umrechnungsrisiken werden grundsätzlich nicht abgesichert.

#### **Operative Risiken**

##### **Die Division Powertrain steht derzeit erheblichen Herausforderungen gegenüber und kann u. U. den Turnaround nicht in absehbarer Zeit erreichen.**

Continental sieht sich aktuell erheblichen Herausforderungen in der Division Powertrain gegenüber. 2007 übernahm Continental die Siemens VDO von der Siemens AG und gründete dabei drei neue Divisionen, u. a. Powertrain, die in erster Linie aus ehemaligen Geschäftsbereichen der Siemens VDO besteht. Die Division Powertrain war ursprünglich in sieben Geschäftsbereiche (Gasoline Systems, Diesel Systems, Electronics, Transmission, Hybrid Electric Vehicle, Sensors, Actuators/Motor Drives und Fuel Supply) sowie in eine Reihe weiterer Projekte und Geschäftseinheiten gegliedert.

Continental hat innerhalb der Division Powertrain, die in erster Linie aus 2007 erworbenen Geschäftsbereichen der Siemens VDO besteht, eine Reihe von Problemen festgestellt, zu denen einige unrentable langfristige Lieferverträge, technische und qualitätsbezogene Probleme in Verbindung mit Produktdesign, Materialien und mechanischen Teilen, organisatorische Probleme sowie eine hohe Fixkostenbasis gehören. Die Gesellschaft hat ein Programm zur Rückkehr in die Gewinnzone sowie verschiedene Restrukturierungsmaßnahmen initiiert, die neben anderen Maßnahmen eine Reihe von Veränderungen auf der Führungsebene sowie eine Verschlankung der Organisationstruktur umfassen. Bislang ist es Continental noch nicht gelungen, durch diese Maßnahmen sämtliche bei Powertrain festgestellten Probleme zu beheben. Insbesondere haben die technischen und qualitätsbezogenen Probleme in der Vergangenheit kostenintensive Anwendungsentwicklungen erforderlich gemacht und tun dies auch weiterhin. Die Probleme von Powertrain wurden auch durch die weltweite Rezession 2009 und ihre Folgen verstärkt, da die hohe Fixkostenbasis der Divi-

sion eine schnelle Anpassung der Kostenstruktur an die durch den deutlichen Nachfragerückgang bedingten niedrigeren Produktionsvolumina verhinderte.

Nachdem die Division Powertrain 2010 auf Basis des bereinigten EBIT den Break Even überschritten hat, bleibt mittelfristiges Ziel weiter, bis 2015 eine berichtete EBIT Marge in Höhe von 8 % in dieser Division zu erzielen. Die beschriebenen Probleme könnten die Erreichung dieses Ziel hingegen erschweren. Die technischen Qualitätsprobleme in Zusammenhang mit Produktdesign, Materialien und mechanischen Teilen könnten zu Garantie- und Produkthaftpflichtansprüchen führen, die das übliche Maß weit übersteigen und u. U. nicht durch Versicherungen abgedeckt sind. Zudem könnten fehlerhafte Produkte Einbußen bei Umsätzen, Verträgen, Kunden und Marktakzeptanz bewirken. Darüber hinaus könnte sich Continental weiterhin dazu gezwungen sehen, in erheblichem Umfang zusätzliche Managementkapazitäten für die Lösung dieser Probleme abzustellen. Jeder Misserfolg und jede Verzögerung bei der Beseitigung der operativen Probleme in der Division Powertrain könnte die Wettbewerbsposition von Continental in einer Reihe wichtiger und schnell wachsender Marktsegmente beeinträchtigen, so beispielsweise bei effizienten Motormanagementsystemen für Benzin- und Dieselmotoren sowie bei Hybrid- und Elektrofahrzeugen. Infolgedessen könnte der für die Division Powertrain bilanzierter Goodwill künftig weiteren Wertminderungen ausgesetzt sein.

#### **Continental ist Risiken im Zusammenhang mit dem Verkauf und Übertragung von Aktien der ContiTech AG an den Continental Pension Trust e.V. ausgesetzt.**

Am 19. August 2009 haben die Continental AG, die ContiTech Universe Verwaltungs-GmbH (eine 100 %ige Tochtergesellschaft der Gesellschaft; „ContiTech Universe“), die ContiTech AG und der Continental Pension Trust e.V. [Treuhänder im Rahmen der „Contractual Trust Arrangements“ („CTAs“) für die Continental AG, die Continental Reifen Deutschland GmbH und die Continental Teves AG & Co. OHG] einen Vertrag über den Verkauf und die Übertragung von 22.148.273 Aktien (entspricht 24,9 % des Grundkapitals der ContiTech AG) durch die ContiTech Universe an den Continental Pension Trust gegen Zahlung eines Kaufpreises von 475,6 Mio € geschlossen. Der Kaufvertrag enthält u. a. eine Reihe von Regelungen zu Verkauf und Übertragung der Aktien an der ContiTech AG. Sie berechtigt

den Continental Pension Trust unter gewissen Voraussetzungen (i) ContiTech Universe zum Rückerwerb der ContiTech-Aktien zu einem Kaufpreis von mindestens 475,6 Mio € zu verpflichten, (ii) ihre ContiTech-Aktien an einen Dritten zu veräußern, (iii) ihre ContiTech-Aktien an einen Dritten zu veräußern, der die von der ContiTech Universe gehaltenen ContiTech-Aktien erwirbt oder (iv) ContiTech Universe zu verpflichten, ihre ContiTech-Aktien an einen Dritten zu veräußern, der die vom Continental Pension Trust gehaltenen ContiTech-Aktien erwirbt.

#### **Continental ist abhängig von der Fähigkeit, auch künftig rechtzeitig innovative Produkte zu entwickeln und auf den Markt zu bringen. Hierzu gehört auch die Sicherung ausreichender Mittel für diesen Zweck.**

Der künftige Erfolg von Continental hängt von der Fähigkeit der Gesellschaft ab, rechtzeitig neue und verbesserte Produkte zu entwickeln und auf den Markt zu bringen. Der Automobilmarkt ist ganz besonders von einer Entwicklung hin zu leistungsfähigeren und gleichzeitig verbrauchs- als auch schadstoffärmeren sowie leiseren Motoren, wachsenden Vorgaben seitens der Kunden und strenger Vorschriften bzgl. der Motoreffizienz sowie von der Tendenz zu erschwinglichen Autos wie auch zu Hybrid- und Elektrofahrzeugen geprägt. 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. Die aufgrund der Störungen an den Finanzmärkten generell eingeschränkte Verfügbarkeit von Liquidität hat in Verbindung mit der hohen Verschuldung der Gesellschaft und der Herabstufung ihrer Kreditratings negative Auswirkungen auf die Verfügbarkeit und Kosten zusätzlicher Finanzierungen für Continental und könnte zudem die Verfügbarkeit bereits arrangierter oder zugesagter Finanzmittel einschränken. Sollte es Continental nicht gelingen, ausreichende Mittel zur Finanzierung ihrer Entwicklungsaktivitäten zu sichern, könnte dies den Verlust der Wettbewerbsposition in einer Reihe wichtiger und schnell wachsender Nebenmärkte zur Folge haben. Zudem wendet Continental umfangreiche Ressourcen für Forschung und Entwicklung (F&E) auf. Dies gilt in der Automotive Group, aber auch

in der Rubber Group. In den vergangenen Jahren hatten die F&E-Aufwendungen von Continental einen Anteil von mehr als 5 % 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 und das Geschäft von Continental könnte darunter leiden.

**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 allgemein 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 seine 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 jüngste Wirtschaftskrise hat die Finanzkraft einiger Automobilzulieferer stark beeinträchtigt und zu einem Anstieg von Insolvenzen geführt. Das betrifft 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 OEM verkaufen) nicht in gleichem Maße betroffen sind. Dies könnte 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 bzgl. der von Continental eingesetzten Zulieferer, wodurch es unmöglich wird, 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 Produkthaftungsprozessen und anderen Verfahren, in denen dem Unternehmen die angebliche Verletzung seiner Sorgfaltspflichten, Verstöße gegen Gewährleistungspflichten oder Sachmängel vorgehalten werden, sowie Ansprüchen aus Vertragsverstößen, Rückrufkampagnen oder von staatlicher Seite auferlegten Geldbußen ausgesetzt. Alle diese Prozesse, Verfahren und sonstigen Ansprüche könnten für Continental zusätzliche Kosten bedeuten. Zudem könnten fehlerhafte Produkte Einbußen bei Umsätzen, Kunden- und Marktakzeptanz bewirken. Continental hat für solche Risiken Versicherungen in aus kaufmännischer Sicht als angemessen erachteter Höhe abgeschlossen, doch könnte sich dieser Versicherungsschutz im Einzelfall als unzureichend erweisen. Zudem könnte jeder Mangel an einem Produkt von Continental (insbesondere an Reifen und 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 sehr 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 und anderen qualifizierten Führungskräften und Mitarbeitern in Schlüsselfunktionen. Der Verlust von Führungskräften oder anderen wichtigen Mitarbeitern könnte erhebliche negative Auswirkungen auf die 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 leistungsbasierte Vergütungssysteme zu erhalten. Es besteht das Risiko, dass solche Mitarbeiter Continental verlassen, insbesondere im Hinblick auf die Unsicherheit, die Schaefflers Beteiligung an Continental auf die Unternehmensstrategie hat.

#### **Continental ist Risiken in Verbindung mit ihren Pensionsverpflichtungen ausgesetzt.**

Continental bietet in Deutschland, in den Vereinigten Staaten, in Großbritannien und in bestimmten anderen Ländern eine betriebliche Altersvorsorge mit Leistungszusage. Zum 31. Dezember 2010 beliefen sich die Pensionsverpflichtungen auf 3.342,8 Mio €. Diese Verpflichtungen werden vor allem über extern investierte Pensionsplanvermögen finanziert. 2006 richtete Continental zur Finanzierung der Pensionsverpflichtungen bestimmter deutscher Tochtergesellschaften im Rahmen von Treuhandvereinbarungen rechtlich unabhängige Treuhandfonds ein („Contractual Trust Arrangements“; „CTAs“). 2007 übernahm Continental in Verbindung mit der Übernahme der Siemens VDO zusätzliche CTAs. Zum 31. Dezember 2010 beliefen

sich die Netto-Pensionsverpflichtungen von Continental (Pensionsverpflichtungen abzüglich des Vermögens aus dem Pensionsplan) auf 1.563,0 Mio €.

Das extern investierte Vermögen aus dem Pensionsplan wird über extern gemanagte 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 seinen 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/Pensionäre zu leisten. Insofern besteht für Continental das Risiko, dass sich diese Kosten künftig erhöhen.

#### **Continental ist Risiken in Zusammenhang mit ihrem Joint Venture mit Michelin und der Beteiligung an anderen Joint Ventures und verbundenen Unternehmen ausgesetzt.**

Continental und Compagnie Financière Michelin, Granges-Paccot, Schweiz, („Michelin“) sind zu je 50 % an MC Projects B.V. Amsterdam, Niederlande, beteiligt, einem Joint-Venture-Unternehmen, in das Michelin die Rechte an der Marke Uniroyal für Europa sowie für gewisse außereuropäische Länder eingebbracht hat. MC Projects B.V. ihrerseits hat Continental bestimmte Lizenzrechte für die Verwendung der Marke Uniroyal auf oder in Verbindung mit Reifen in Europa und anderswo erteilt. Nach dem Joint-Venture-Vertrag kann sowohl der Vertrag als auch die Uniroyal-Lizenz ge-

kündigt 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 Barum Continental spol. s. r. o. in Otrokovice, Tschechische Republik, (dem größten Continental-Reifenwerk in Europa) auf 51 % zu erhöhen. Diese Ereignisse könnten negative Auswirkungen auf Geschäft, Finanz- und Ertragslage der Reifen-Divisionen von Continental haben. Darüber hinaus führt Continental ihre Geschäfte zum Teil über andere Joint Ventures und verbundene Unternehmen, an denen es beteiligt ist.

Die Fähigkeit von Continental zur umfassenden Ausschöpfung des strategischen Potenzials in Märkten, in denen Continental über Joint Ventures oder assoziierte Unternehmen agiert, wäre beeinträchtigt, wenn mit den Joint-Venture-Partnern oder anderen Interessengruppen keine Einigung hinsichtlich der Strategie und deren Umsetzung erlangt werden kann. Zudem könnte Continental gegenüber den Joint-Venture-Partnern oder anderen Anteilsinhabern Treuepflichten haben, die ihre Fähigkeit zur einseitigen Expansion in einem Geschäftsbereich blockieren oder beeinträchtigen könnten, in dem das betreffende Joint Venture oder verbundene Unternehmen tätig ist. Auch besteht das Risiko, dass durch den Transfer von Know-how und/oder Geschäftsgeheimnissen an Partner in Joint Ventures und anderen Kooperationsformen Kompetenz von Continental abgezogen wird. So gibt es insbesondere nach einer möglichen Trennung von einem Joint-Venture- oder 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, könnten ein längerer Ausfall in einem Rechenzentrum oder Telekommunikationsnetzwerk oder ein vergleichbares Ereignis dazu führen, dass Systeme oder Netzwerke unvorhergesehen und über längere Zeit hinweg nicht einsatzbereit sind. 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.

#### **Continental könnte durch den Verlust von Sachanlagevermögen und durch Betriebsunterbrechungen Schaden nehmen.**

Brand, Naturkatastrophen, terroristische Handlungen, Stromausfall oder andere Störungen in den Produktionseinrichtungen oder innerhalb der Lieferkette von Continental – also 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. Continental hat für Risiken, die aus solchen Betriebsunterbrechungen und Produktionsverlusten hervorgehen, Versicherungen in aus kaufmännischer Sicht angemessener Höhe abgeschlossen, doch könnte sich dieser Versicherungsschutz im Einzelfall als unzureichend erweisen. Zudem könnten durch solche Ereignisse Menschen, das Eigentum Dritter oder die Umwelt zu Schaden kommen, wodurch Continental u. a. Kosten in erheblicher Höhe entstehen könnten.

#### **Continental ist Risiken in Verbindung mit Leistungsgarantien ausgesetzt, die Kunden des veräußerten Geschäftsbereichs Public Transport Solution eingeräumt wurden.**

In der Vergangenheit hat Continental in Verbindung mit Kundenaufträgen im Geschäftsbereich Public Transport Solution regelmäßig Erfüllungsgarantien abgegeben. Am 31. August 2009 schlossen vier Tochtergesellschaften der Continental AG als Verkäufer einen Rahmenvertrag über den Verkauf des Geschäftsbereichs Public Transport Solution an Tochtergesellschaften von Trapeze Software Inc., Ontario, Kanada („Trapeze“), der am 2. November 2009 vollzogen wurde. Gemäß diesem Rahmenvertrag übernahm Trapeze keine Haftung aus Garantien, die Continental zur Absi-

cherung von Verpflichtungen aus Verträgen mit Kunden im Public-Transport-Solution-Geschäft vor oder nach Veräußerung des Geschäfts eingeräumt hatte.

Trapeze ist dazu verpflichtet, Continental schadlos zu halten, sollte Continental aus einer Erfüllungsgarantie in Anspruch genommen werden. Allerdings sind Continentals Rückgriffmöglichkeiten begrenzt, sofern der Kunde nicht eine arglistige Täuschung oder eine andere vorsätzliche Vertragsverletzung auf Seiten von Trapeze geltend macht. Infolgedessen kann Continental nach wie vor aus den Erfüllungsgarantien haftbar gemacht werden, hat aber gegen Trapeze nur eine begrenzte Regressmöglichkeit, obwohl Continental inzwischen keinen Einfluss mehr auf die Art und Weise nehmen kann, in der die Verpflichtungen gegenüber den Kunden erfüllt werden.

#### **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 (Kentucky, USA), Adelheidsdorf (Deutschland), Culpeper (Virginia, USA), Gifhorn (Deutschland), Mechelen (Belgien) und Varzea Paulista (Brasilien). So strebt z.B. die zuständige Umweltbehörde für das Werk Mayfield seit dessen Schließung im Jahr 2005 die Festlegung neuer Auflagen an, insbesondere die Vorlage eines angemessenen Sanierungsplans, in dem u.a. Vorschläge für die Entnahme von Grundwasserproben enthalten sein sollten. 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 deren 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 könnten.

Ähnlichen Risiken ist Continental auch in Bezug auf ehemalige, inzwischen verkaufte Standorte ausgesetzt. Selbst wenn Continental seine 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 der Erde einer großen Zahl unter-

schiedlicher gesetzlicher und untergesetzlicher Vorschriften unterworfen, die in kurzen Abständen geändert sowie konstant weiterentwickelt und immer noch strenger werden. Dies gilt insbesondere für die Bereiche Umwelt, Chemikalien und Gefahrstoffe, aber auch für Gesundheitsschutzbestimmungen. Des Weiteren fallen hierunter Vorschriften bzgl. 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 die Gesellschaft erfüllen muss. 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.

Ferner könnten neue Vorgaben zur Begrenzung oder Eindämmung des Autoverkehrs als Maßnahme gegen die Erderwärmung (Klimawandel) dazu führen, dass erheblich weniger Fahrzeuge verkauft werden, worunter auch die Nachfrage nach Produkten und Leistungen von Continental leiden würde.

**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 zu Erlangung eines Patentes kann langwierig und teuer sein. Zudem wird laufenden oder künftigen Patentanmeldungen u. U. letztlich nicht stattgegeben, oder es kann sein, dass der Patentschutz nicht ausreichend weit gefasst oder 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 Know-how 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 Know-how und der Geschäftsgeheimnisse von Continental an Joint-Venture- oder 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 lizenfreie 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 lizenziieren und damit die Wettbewerbsposition von Continental erheblich beeinträchtigen.

Zudem hat Continental eine Reihe von Lizenz-, Lizenz-austausch-, 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 geistigen Eigentumsrechten 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 Lizizenzen gezwungen sehen, um Technologien Dritter weiterhin nutzen zu können.

#### **Continental könnten Geldbußen und Schadenersatzforderungen wegen angeblich oder tatsächlich kartellrechtswidrigem Verhalten drohen.**

2007 leiteten die Europäische Kommission und das US-Justizministerium (Department of Justice; „DoJ“) Ermittlungen zu kartellrechtswidrigem Verhalten am Markt für Offshore-Schläuche ein. Die Europäische Kommission hat die Verantwortung der Continental AG, der ContiTech AG und der Dunlop Oil & Marine Limited („DOM“) neben anderen Unternehmen für die Verletzung von Kartellrecht festgestellt. Die Verfahren der Europäischen Kommission und des DoJ gegen die Gesellschaft wurden 2009 zum Abschluss gebracht. Nach Beginn der Ermittlungen durch die Europäische Kommission und das DoJ leiteten Behörden weiterer Länder (Brasilien, Japan, Australien, Südkorea und Kanada) Untersuchungen gegen DOM wegen Verletzung ihres nationalen Kartellrechts ein. Abgesehen von dem noch anhängigen Verfahren in Brasilien sind alle anderen Verfahren abgeschlossen oder wurden, so im Fall von Kanada, nicht weiterverfolgt. In Brasilien könnten DOM in Verbindung mit dem Offshore-Schlauch-Kartell von den nationalen Kartellbehörden Geldbußen

auferlegt werden. Es besteht die Möglichkeit der Eröffnung weiterer Verfahren zum Offshore-Schlauch-Kartell in anderen Ländern mit dem Risiko von Geldbußen wegen der Verletzung des Kartellrechts. Zudem drohen DOM wegen der Verletzung von Kartellrecht infolge der Beteiligung am Offshore-Schlauch-Kartell u. U. Schadenersatzforderungen Dritter. In den USA einigte sich DOM im Rahmen einer US-Sammelklage mit den Klägern auf die vergleichsweise Zahlung von 6,5 Mio US-Dollar. Darüber hinaus wurde ein Verfahren vor dem englischen High Court eingeleitet, und es droht die Geltendmachung weiterer Ansprüche in Großbritannien. Auch in anderen Ländern (z.B. Japan, Südkorea, Australien und Brasilien) besteht die Gefahr der Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen.

Im Mai 2005 leiteten die brasilianischen Kartellbehörden nach einer Anschuldigung wegen kartellrechtswidrigen Verhaltens im Bereich der Kommerzialisierung von Tachographen Ermittlungen gegen die brasilianische Tochtergesellschaft von Continental, Continental Brasil Industria Automotiva („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 (etwa 5,3 Mio €) auferlegt. CBIA weist die Vorwürfe zurück und hat Rechtsmittel bei den zuständigen Gerichten eingelegt. Jedoch drohen CBIA 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.) Limited („CTSA“), ein Gemeinschaftsunternehmen, an dem Continental mit 74 % beteiligt ist. Am 31. August 2010 ist die südafrikanische Kartellbehörde zu dem Ergebnis gekommen, CTSA habe gegen südafrikanisches Kartellrecht verstößen, 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.

Am 24. Februar 2010 führte die Europäische Kommission Durchsuchungen bei mehreren Unternehmen durch, die im Bereich von Kabelbäumen für automobile Anwendungen tätig sind, darunter auch der S-Y

Systems Technologies Europe GmbH („S-Y“), Regensburg, Deutschland. S-Y ist ein Gemeinschaftsunternehmen, an dem Continental und die japanische Yazaki, ein Hersteller von Kabelbäumen, mit je 50 % beteiligt sind. Die Europäische Kommission hat mitgeteilt, dass sie Anhaltspunkte für Verstöße der betroffenen Unternehmen gegen EU Kartellrecht hat. Es ist jedoch nicht klar, ob die Europäische Kommission Bußgelder gegen S-Y oder Continental verhängen wird. Durchsuchungen sind ein vorläufiger Schritt im Rahmen von Ermittlungen wegen mutmaßlich kartellrechtswidrigen Verhaltens und geben keinen Aufschluss über deren Ergebnis. Sollte die Europäische Kommission feststellen, dass S-Y oder Continental kartellrechtswidriges Verhalten vorzuwerfen ist, könnte sie ein Bußgeld verhängen, das den Umsatz von S-Y 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 der S-Y feststellen sollte, ist nicht auszuschließen, dass sie trotzdem die Muttergesellschaften in gesamtschuldnerische Haftung für ein Bußgeld nimmt. Zur Überprüfung der Einhaltung des Kartellrechts hat Continental interne Untersuchungen bestimmter Geschäftsbereiche durchgeführt. Diese Untersuchungen haben wettbewerbswidriges Verhalten im Hinblick auf eine Produktgruppe 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 unseren Geschäftspartnern ernsthaft stören.

#### **Continental könnte Steuerrisiken in Zusammenhang mit der Nutzung steuerlicher Verlust- und Zinsvorträge aufgrund von Veränderungen der Aktionärsstruktur der Gesellschaft ausgesetzt sein.**

§ 8c Körperschaftsteuergesetz (KStG) sieht vor, dass in der Regel nicht genutzte steuerliche Verlust- und

Zinsvorträge bzw. laufende Verluste anteilig nicht mehr nutzbar sind, wenn mehr als 25 % bis zu 50 % der Anteile einer Gesellschaft innerhalb von fünf Jahren auf einen Erwerber übertragen werden. Erwirbt eine Person mehr als 50 % der Anteile entfällt die Nutzbarkeit in der Regel vollständig.

#### **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 2003. Derzeit findet für die Gesellschaft und ihre deutschen Tochtergesellschaften eine routinemäßige Steuerprüfung durch die deutschen Steuerbehörden für die Veranlagungszeiträume 2004 bis 2007 statt. Darüber hinaus finden Steuerprüfungen bei ausländischen Gesellschaften für im Wesentlichen dieselben Veranlagungszeiträume durch ausländische Steuerbehörden statt. Nach derzeitigem 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.

Zudem ist Continental Risiken in Verbindung mit der Übernahme der Siemens VDO im Jahr 2007 ausgesetzt, da die vom Verkäufer der Siemens VDO gewährte Steuerfreistellung nicht vollumfänglich Steuerrisiken abdeckt, die sich möglicherweise noch aus vor der Übernahme liegenden Veranlagungszeiträumen ergeben könnten.

#### **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 anderen Zahlungen in erheblicher Höhe verbunden sein. Weitere Informationen über Rechtsstreitigkeiten sind im Anhang unter Kapitel 34 zu finden.

# Prognosebericht

## Wirtschaftliche Rahmenbedingungen in den folgenden zwei Geschäftsjahren.

### Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Nach jüngsten Prognosen des Internationalen Währungsfonds (IWF) befindet sich die Weltwirtschaft auch 2011 auf Wachstumskurs. Im Januar 2011 prognostizierte der IWF ein Wachstum in Höhe von 4,4 % für die Weltwirtschaft. Die Verlangsamung gegenüber 2010 (Weltwirtschaftswachstum 5,0%) resultiert dabei im Wesentlichen aus den Folgen der Sparprogramme in Ländern der Eurozone, dem Auslaufen von Konjunkturprogrammen und den erwarteten Zinserhöhungen zur Eindämmung der Inflation in den Schwellenländern („Emerging and Developing Economies“).

Für die entwickelten Volkswirtschaften („Advanced Economies“) ist gemäß Einschätzung des IWF mit einem Wachstum von insgesamt 2,5% im Jahr 2011 zu rechnen (2010: 3,0%). Zu den Advanced Economies zählen laut IWF neben der Eurozone unter anderem auch Japan und die Vereinigten Staaten. Während die USA im laufenden Jahr von dem von der US-Notenbank FED im November 2010 aufgelegten monetären Hilfsprogramm im Umfang von 600 Mrd US-Dollar profitieren sollten, wird gerade für Japan, nach dem Auslaufen der staatlichen Hilfsprogramme, mit einem Rückgang des Wachstums der Wirtschaftsleistung auf 1,6% gerechnet (2010: 4,3%). Für die USA wird hingegen ein Zuwachs von 3,0% erwartet (2010: 2,8%). Innerhalb der Eurozone, für die der IWF ein Wachstum von 1,5% für 2011 prognostiziert (2010: 1,8%), wird Deutschland auch 2011 mit 2,2% den stärksten Anstieg verzeichnen.

Für die Schwellenländer, hierzu zählen unter anderem die Länder Zentral- und Osteuropas, China, Indien, Russland und Brasilien, wird für 2011 ein Rückgang des BIP-Wachstums auf 6,5% vorhergesagt (2010: 7,1%). Einzig für Russland wird mit einem Anstieg des BIP auf 4,5% gerechnet (2010: 3,7%), der hauptsächlich auf den steigenden Öl- und Gaspreisen sowie den Auswirkungen der in das laufende Jahr hineinreichenden Hilfsprogramme für z.B. die Autoindustrie basiert. In den übrigen BRIC-Ländern – China, Indien und Brasilien – wird hingegen ein Rückgang des immensen Wachstums des Jahres 2010 erwartet. Grund hierfür

sind die geplanten Maßnahmen zur Inflationseindämmung. Dennoch liegt das Wachstum in China und Indien deutlich über dem der Weltwirtschaft. China, mittlerweile hinter den USA und vor Japan die zweitgrößte Volkswirtschaft der Welt, soll mehr als zweimal so schnell, nämlich um 9,6% im Jahr 2011 wachsen. Für Indien sieht der IWF ein Wachstum von 8,4% (2010: 9,7%). Für Brasilien, dem BRIC-Land mit der dritthöchsten Preisteuerungsrate im Jahr 2010 (5,9%), prognostiziert der IWF einen Anstieg des BIP in Höhe von 4,5% (2010: 7,5%). Grund für die Abschwächung sind neben dem Anstieg des Zinsniveaus, das Auslaufen der staatlichen Förderprogramme und die deutliche Aufwertung des brasilianischen Real (16% gegenüber dem Euro im Jahr 2010), die die Exporttätigkeit schwächen dürfte.

Für das Jahr 2012 prognostiziert der IWF ein ähnliches Bild wie für 2011 und sagt mit +4,5% ein ebenso robustes Weltwirtschaftswachstum vorher.

### Deutschland

Für die deutsche Wirtschaft wird allgemein für 2011 mit einem Wachstum von über 2% gerechnet. Der IWF sieht das Wachstum in Deutschland bei 2,2% (2010: 3,6%). Damit wird Deutschland auch 2011 unter den Kernländern Europas das höchste Wirtschaftswachstum aufweisen. Einige Ökonomen warnen jedoch diese Zahl nicht über zu bewerten, da ein Gutteil des für 2011 erwarteten Wachstums ihrer Meinung nach aus einem sogenannten „statistischen Überhang“ der 2010 erbrachten Wirtschaftsleistung resultiert und die wahre Wachstumsrate (ohne statistischen Überhang) der Wirtschaft bei nur 0,7% liegt. Begünstigt wird das Wachstum 2011 durch die anhaltend hohe Exporttätigkeit und zunehmend durch die wiedererstarkte Binnennachfrage. 2011 wird die Arbeitslosenquote laut vielfachen Prognosen auf nahe 7,0% und die Anzahl der registrierten Arbeitslosen auf unter 3 Mio sinken, wodurch der private Konsum deutlich gestärkt würde. Allerdings bereitet Deutschland die zuletzt auf 2,6% gestiegene Inflationsrate Sorge, da eine Erhöhung des Zinsniveaus insgesamt dämpfend auf die wirtschaftliche Aktivität in der Eurozone wirken könnte, verbunden mit negativen Auswirkungen auf den Export.

### **Westeuropa/Euroraum**

Der Balance-Akt im Euroraum, zwischen Haushaltssanierung und Ausgabendisziplin einerseits und angemessenem Wirtschaftswachstum andererseits, wird auch 2011 das wirtschaftliche Geschehen dominieren. Die Diskussion geht dabei so weit, dass einige Fachleute sich für ein Ausscheiden einzelner Länder aus dem Währungsverbund oder für die Aufteilung des gemeinsamen Euroraumes in Nord und Süd aussprechen. Hintergrund sind Bedenken darüber, wie lange die „starken“ Euroländer noch für die Schulden der „schwächeren“ aufkommen wollen und wie lange sich die zu strikter Haushaltssolidierung angehaltenen Regierungen der „schwächeren“ Länder (PIIGS-Staaten: Portugal, Italien, Irland, Griechenland und Spanien) gegen die Unruhen und Widerstände im eigenen Land behaupten können. Dabei darf nicht vergessen werden, dass die „starken“ Euroländer durch die Schaffung des Euroraums Vorteile erzielen konnten, die sonst ausgeblieben wären (z.B. konnten andere Länder nicht über Abwertungen eigene Wettbewerbsposition stärken). Bis zu einer Lösung hat sich die EU über den im November installierten Rettungsschirm im Volumen von 750 Mrd € Zeit verschafft. Über eine Ausweitung der bis 2013 gültigen Zusagen und die Ausgestaltung eines europäischen Stabilisierungsmechanismus (ESM), der anschließend an seine Stelle treten soll, wird aktuell intensiv diskutiert.

Fakt bleibt allerdings, dass die notwendigen, zum Teil drastischen Sparmaßnahmen in den PIIGS-Ländern, das Wachstum der Eurozone in den kommenden Jahren begrenzen. So prognostiziert der IWF für die Eurozone ein Wachstum der Wirtschaftsleistung von 1,5 % im Jahr 2011 (2010: 1,8 %).

### **Zentral- und Osteuropa**

Aufgrund der teils bedenklich hohen Staatsdefizite wird auch in Zentral- und Osteuropa die Haushaltssolidierung das dominierende Thema bleiben. Innerhalb der sogenannten CE3-Staaten (Ungarn, Polen und die Tschechische Republik) zählt Polen weiter zu den Ländern mit den besten Wachstumsaussichten. Gemäß einer Studie der Deutschen Bank wird Polen 2011 innerhalb Europas mit 3,9 % den höchsten Zuwachs bei der Wirtschaftsleistung erzielen. Unabhängigen Beobachtern bereiten die jüngst unternommenen Maßnahmen der Regierung in Ungarn immer mehr Bedenken. Nach einer Übertragung von Pensionsvermögen an den Staat, wurde nach der Pressefreiheit auch die Unabhängigkeit der Gerichte und der Noten-

bank eingeschränkt, worauf etwa die Ratingagentur Moody's mit einer Herabstufung des Kreditratings um volle zwei Stufen reagierte. Der Ausblick für die Tschechische Republik bleibt hingegen nach Meinung der Deutschen Bank robust und soll 2011 bei 2,3 % liegen. Die Kerninflation bleibt in den genannten Ländern die niedrigste innerhalb Europas.

### **Russland**

Entscheidend für die Entwicklung der russischen Wirtschaft wird der weitere Verlauf der Öl- und Gaspreise im Jahr 2011 sein. Der jüngst im Zuge der Demokratiebewegungen in Ägypten wieder über die 100 US-Dollar Marke gekletterte Ölpreis für Brent-Öl sollte somit positiv auf die wirtschaftliche Entwicklung in Russland wirken. Die wetterbedingten Ernteausfälle – im Sommer 2010 wurden große Getreideanbauflächen im Zuge der Sommerdürre vernichtet – haben sich 2010 deutlich negativ auf die Inflationsentwicklung ausgewirkt. Eine Eindämmung dieser Entwicklung über Zinserhöhungen könnte sich allerdings negativ auf den Außenwert des Rubels und damit auf die Exporttätigkeit Russlands auswirken. Das Wirtschaftswachstum müsste dann verstärkt durch die Binnennachfrage getragen werden, was angesichts einer Arbeitslosigkeit von mehr als 7 % zumindest fraglich erscheint. Da auch die russische Regierung gegen ein Staatsdefizit von fast 5 % ankämpfen muss, sind die Mittel für weitere staatliche Konjunkturprogramme begrenzt. Der IWF sieht für Russland ein Wirtschaftswachstum für das Jahr 2011 in Höhe von 4,5 % (2010: 3,7 %).

### **Amerika**

Trotz des Einsatzes enormer finanzieller Mittel ist es der größten Volkswirtschaft der Welt bisher nicht gelungen, den eigenen Arbeitsmarkt entscheidend wiederzubeleben. Die Arbeitslosenquote sank im Jahr 2010 um nur 0,6 Prozentpunkte auf 9,4 %. Die Ökonomen von Deloitte rechnen in ihrem Global Economic Outlook vor, dass es – selbst bei einer Schaffung von 200.000 Arbeitsplätzen pro Monat – von heute bis zum Jahr 2020 dauern würde, um die Arbeitslosenquote in den USA auf unter 6 % zu verringern. Bei einem Anteil des privaten Konsums in Höhe von 70 % an der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung kommt der Arbeitslosenquote in den USA eine besonders hohe Bedeutung zu. Zudem ist das Haushaltsdefizit, nicht zuletzt durch das 600 Mrd US-Dollar schwere monetäre Hilfsprogramm der US-Notenbank vom November 2010, weiter auf einem sehr hohen Niveau von zuletzt 8,9 % des BIP. Der Häusermarkt hat sich 2010 zwar

stabilisieren können, allerdings waren auch hierzu umfangreiche steuerliche Anreize nötig. Laut „Case Shiller-Hauspreisindex“ sind die Häuserpreise im Jahr 2010 in 16 von 20 Metropolen gesunken. Trotz der Bedenken, dass sich 2011 aus dem Lagerzyklus keine weiteren wesentlichen Impulse für die US-Wirtschaft ergeben, sieht der IWF für die USA für das Jahr 2011 eine Ausweitung des Wirtschaftswachstums um 0,2 Prozentpunkte gegenüber 2010 auf 3,0 %.

## Asien

Trotz der intensiv geführten Diskussion über den tatsächlichen Außenwert des Renminbi lässt **China** nur im begrenzten Umfang eine Aufwertung der eigenen Währung gegenüber Fremdwährungen zu. Dadurch bleibt auch im Jahr 2011 die Exporttätigkeit der mittlerweile zweitgrößten Wirtschaftskraft der Welt der treibende Faktor für das Wirtschaftswachstum, das der IWF für 2011 auf 9,6 % schätzt. Nach wie vor steht der Export in die Triade (Europa, NAFTA-Region und Japan) für mehr als 90 % der Exportleistung, aber auch der Beitrag der Schwellenländer Indien, Brasilien und Russland steigt beständig an und wuchs 2010 mit hohen zweistelligen Raten. Die Umverteilung von Wohlstand aus den Küstenregionen in die ländlichen Gebiete kann künftig einen weiteren stabilisierenden Faktor für die Binnennachfrage darstellen. Sorgen bereitet die in allen Schwellenländern zu beobachtende, stetig steigende Inflation, die zuletzt bei 4,6 % lag. Die restriktivere Zinspolitik der chinesischen Notenbank (als Reaktion auf die steigende Inflation) sollte sich auch 2011 fortsetzen, da trotz der Anhebung der Zinsen auf aktuell 1,9 %, das Niveau noch immer weit unter der Preisteuerungsrate liegt, womit das reale Zinsniveau in China negativ bleibt.

Innerhalb der BRIC-Länder ist die Inflation in **Indien** mit am höchsten. Getrieben durch die rasant steigenden Lebensmittelpreise lag sie 2010 lange Zeit im zweistelligen Bereich und deutlich über dem Zentralbankziel von 6 %, worauf die Notenbank insgesamt mit sechs Zinsanhebungen im Jahr 2010 auf ein Niveau von 6,25 % reagierte und Höchstpreise für bestimmte Lebensmittel (etwa für Zwiebeln) einführte. Andererseits wurde der Wirtschaft durch die Rekordzahl an Börsengängen (IPOs) und die Versteigerung der staatlichen Telefongesellschaft und Funkfrequenzen so viel Liquidität entzogen, dass die indische Notenbank die Liquiditätsreserve für Geschäftsbanken auf 1 % senkte, um mehr Geld in den Wirtschaftskreislauf zu pumpen. Deswegen und aufgrund der hohen Inflation ist auch

2011 mit einer weiteren Anhebung des Zinsniveaus zu rechnen. Bedenklich bleibt auch die rapide Zunahme der Staatsverschuldung, die 2010 um mehr als 70 % zunahm und bei rund 6 % des BIP liegt. Um den Export, eine wichtige Stütze der Wirtschaftsleistung, auch künftig weiter abzusichern, will Indien im Verlauf des Jahres 2011 einige weitreichende Handelsabkommen mit Neuseeland und Kanada abschließen. Mit der EU wird über ein Handels- und Investitionsabkommen verhandelt. Der IWF sieht für Indien im Jahr 2011 ein Wachstum der Wirtschaft in Höhe von 8,4 %.

Sinkende Nominallöhne, auslaufende staatliche Subventionsprogramme und die Stärke der heimischen Währung werden 2011 zu einer deutlichen Verlangsamung des Wirtschaftswachstums in **Japan** führen. Außerdem bekommt der Exportiere zunehmend Konkurrenz von koreanischen, thailändischen und chinesischen Produzenten, wodurch die wichtigste Säule der japanischen Wirtschaft – der Export – zunehmend an Bedeutung verliert. Die konventionellen monetären Stimuli sind durch das Absenken der Zinsen auf nahe 0 % weitestgehend aufgebraucht. Außerdem hat Japan unter den entwickelten Volkswirtschaften gemessen am BIP das höchste Staatsdefizit. Es liegt bei rund 200 % der Wirtschaftsleistung. Folglich prognostiziert der IWF für Japan 2011 nur ein Wirtschaftswachstum in Höhe von 1,6 % (2010: 4,3 %).

## Branchenentwicklung

Unsere wichtigsten Absatzmärkte sind das weltweite Geschäft mit Automobilherstellern einerseits und die Ersatzmärkte für Pkw- und Nutzfahrzeugreifen andererseits, insbesondere in West- und Zentraleuropa sowie in der NAFTA-Region, wobei die sogenannten BRIC-Länder mittlerweile ebenfalls einen Umsatzanteil von 11 % im Jahr 2010 ausmachen. Das Erstausrüstungsgeschäft mit den Automobilherstellern hat einen bedeutenden Einfluss auf die Geschäftsentwicklung unserer Divisionen Chassis & Safety, Powertrain, Interior und ContiTech. Dagegen sind die Ersatzmärkte für Pkw- und Nutzfahrzeugreifen von wesentlicher Bedeutung für die Reifen-Divisionen.

Aktuell gehen die meisten unabhängigen Marktbeobachter von einem Anstieg der weltweiten Pkw-Produktion zwischen 4 % und 5 % auf 75 Mio Pkw im Jahr 2011 aus. Treiber des Wachstums soll neben den asiatischen Märkten Indien und China die NAFTA-Region sein. Für Europa rechnet man lediglich mit

einem leichten Anstieg der Produktion. Allerdings hat sich das Bild gerade in den vergangenen Monaten für Europa zunehmend aufgehellt, da der Rückgang der Neuzulassungszahlen nach dem Absetzen/Auslaufen der Verkaufsfördermaßnahmen nicht in dem befürchteten Ausmaß eingetreten ist. So prognostiziert etwa der VDA einen Anstieg der Produktion in Deutschland im laufenden Jahr von fast 5% auf 5,8 Mio Einheiten. Innerhalb Europas steht die deutsche Fahrzeugproduktion für rund ein Drittel aller produzierten Pkw. Für Europa rechnet CSM, eines der führenden Prognoseinstitute, mit einem Anstieg der Produktion um ca. 100.000 Einheiten auf 18,7 Mio Pkw. Für die NAFTA-Region streut die Bandbreite der Schätzungen für die Neuzulassungszahlen aktuell zwischen 13,0 Mio und 14,5 Mio Fahrzeuge (Pkw und Light trucks). Für die Produktion kristallisierte sich auf der Detroit Motor Show im Januar 2011 ein Konsens von 13 Mio Fahrzeugen heraus. Trotz der Einschränkung von Steuervergünstigungen für Neufahrzeuge und der Einschränkung der Anzahl der neu zu vergebenden Lizenzen bleibt China nach Europa der bedeutendste Markt für die Fahrzeugproduktion weltweit. Nach den Spekula-

tionen, dass auch weitere „Mega Cities“ in China dem Beispiel von Peking folgen könnten, wurde dies jüngst von anderen Provinzen zurückgewiesen. Zu Jahresbeginn hatte Peking zur Eindämmung des Verkehrsaufkommens die Zahl der Lizenzen für neue Pkw auf 240.000 Fahrzeuge für neu zulassende Pkw limitiert. Besitzer eines Fahrzeugs dürfen aber weiterhin Neufahrzeuge kaufen. Zuletzt war die Zahl der Neuzulassungen auf mehr als 800.000 Fahrzeuge in Peking angestiegen. Diese Diskussion macht aus unserer Sicht deutlich, dass China über viele Mechanismen verfügt, um die Zahl der neu produzierten Fahrzeuge zu steuern, was angesichts des rasant wachsenden Verkehrsaufkommens und der damit einhergehenden Umweltbelastung notwendig erscheint. Fakt ist aber auch, dass ein hohes Wirtschaftswachstum in der Vergangenheit nur mit einem Anstieg der Neuzulassungen und folglich auch der Produktion einhergegangen ist. Deswegen rechnet man auch für 2011 mit einem hohen einstelligen Wachstum der Produktion in China auf etwa 16,5 Mio Fahrzeuge. In Summe wird das Wachstum der Produktion in den BRIC-Ländern 2011 bei mehr als 10% auf 25 Mio Fahrzeuge gesehen.

#### Produktion Pkw, Kombifahrzeuge, leichte Nutzfahrzeuge < 6 t\*\* in Mio Stück

	2010*	2011	2012
Europa gesamt	18,6	18,7	19,6
Westeuropa	13,0	13,0	13,4
Osteuropa	5,6	5,7	6,3
NAFTA-Region	11,9	12,9	13,9
Südamerika	4,1	4,3	4,6
Asien	35,1	37,3	40,6
Afrika und Mittlerer Osten	2,1	2,2	2,4
<b>Weltweit</b>	<b>71,8</b>	<b>75,5</b>	<b>81,2</b>

Quelle: CSM   \*vorläufige Zahlen   \*\*Light Vehicles

Auch für die Nutzfahrzeugmärkte ist für 2011 gemäß Global Insight, einem der führenden Prognoseinstitute, mit einem deutlichen Wachstum der Produktion zu rechnen. Für Europa rechnet Global Insight nach einem Zuwachs von 125.000 Neufahrzeugen im Jahr 2010 mit einer weiteren Beschleunigung des Anstiegs der neu produzierten Nutzfahrzeuge um 155.000 Einheiten

auf 550.000 Einheiten. Für Nordamerika fällt der Anstieg gemäß Prognose noch höher aus und soll auf 328.000 Einheiten steigen. Über alle Märkte rechnet Global Insight laut jüngster Prognose mit einem Anstieg der weltweiten Nutzfahrzeugproduktion um fast 7% auf 3,46 Mio Fahrzeuge.

### Produktion Nutzfahrzeuge > 6 t \*\* in Tsd Stück

	2010*	2011	2012
Europa gesamt	395	550	707
Westeuropa	283	402	514
Osteuropa	112	148	193
NAFTA-Region	254	328	446
Südamerika	247	248	267
Asien	2.342	2.332	2.485
<b>Weltweit</b>	<b>3.238</b>	<b>3.459</b>	<b>3.905</b>

Quelle: Global Insight   \*vorläufige Zahlen   \*\*Heavy Vehicles

Die Pkw-Ersatzreifenmärkte haben sich 2010 in einem bisher nicht gesehen Ausmaß erholt. Auch für 2011 sehen externe Prognoseinstitute wie LMC eine Fortsetzung der guten Entwicklung von 2010. Nach einem Wachstum von rund 8% im Jahr 2010 soll der Pkw-Ersatzreifenmarkt 2011 noch einmal um 7% zulegen.

Die aktuell größten Märkte – Europa und die NAFTA-Region – sollen 2011 um jeweils 4% wachsen. Für Asien wird mit einem Wachstum von fast 12% gerechnet. Damit würde Asien bereits 2011, die NAFTA-Region als zweitgrößten Pkw-Ersatzreifenmarkt ablösen.

### Absatz im Ersatzgeschäft Pkw-Reifen (inkl. Reifen für leichte Nutzfahrzeuge und allradgetriebene Fahrzeuge)

in Mio Stück	2010*	2011	2012
West- und Zentraleuropa	280,4	292,6	305,7
NAFTA-Region	255,2	263,8	276,4
Asien	239,2	267,6	299,3
Südamerika	52,3	55,3	58,8
Übrige Märkte	106,1	115,0	119,6
<b>Weltweit</b>	<b>933,1</b>	<b>994,3</b>	<b>1.059,8</b>

Quelle: LMC World Tyre Forecast Service, 2010   \*vorläufige Zahlen

Die Lkw-Ersatzreifenmärkte werden nach externer Einschätzung 2011 ein ebenso starkes Wachstum aufweisen wie die Pkw-Ersatzreifenmärkte. Der weltweit größte Markt in Asien wird mit einem Wachstum von 7% allerdings nicht die höchste Dynamik aufweisen. Gemäß LMC wird dies 2011 Europa mit einem Zuwachs von mehr als 8% sein. Für die NAFTA-Region

prognostiziert LMC hingegen, bedingt durch die starken Zuwächse im Erstausrüstungsgeschäft, nur ein Wachstum von 4%. Die Region Südamerika wird 2011 gemessen an den Zuwachsralten auf Platz 2 liegen und ebenfalls um 8% zulegen können. Weltweit soll das Wachstum des Nutzfahrzeugersatzreifenmarkts bei 7% liegen.

### Absatz im Ersatzgeschäft Lkw-Reifen

in Mio Stück	2010*	2011	2012
West- und Zentraleuropa	17,9	19,4	20,9
NAFTA-Region	18,0	18,8	19,8
Asien	66,0	70,8	74,8
Südamerika	11,6	12,5	13,5
Übrige Märkte	17,9	19,0	20,0
<b>Weltweit</b>	<b>131,5</b>	<b>140,5</b>	<b>149,0</b>

Quelle: LMC World Tyre Forecast, 2010 \*vorläufige Zahlen

### Rohstoffmärkte

Der drastische Anstieg der Kautschukpreise, insbesondere des Naturkautschuks, der sich zum Ende des vierten Quartals 2010 beschleunigte, hat sich auch im Jahr 2011 weiter fortgesetzt. Der Grund für den Anstieg des Naturkautschukpreises, der allein im vierten Quartal 2010 um 45 % zulegte, war neben dem schlechten Wetter in Thailand und Indonesien die einsetzende Winterzeit, die den Ernteertrag der Kautschukbäume zusätzlich einschränkte. In Indonesien, Thailand und Malaysia werden rund 70 % des weltweiten Naturkautschuks angebaut. Ein langfristiges Ungleichgewicht zwischen Nachfrage und Angebot ist nach einer Beruhigung der Wettersituation in diesen

Ländern nicht abzusehen, weswegen man auf eine Stabilisierung der Preise auf mittlere Sicht hoffen darf. Allerdings hat die Preisentwicklung des Naturkautschuks der vergangenen drei Jahre gezeigt, wie schlecht vorhersagbar seine Entwicklung ist. Den Ölpreis sieht der IWF gemäß seiner jüngsten Prognose als Durchschnitt verschiedener Quotierungen (UK Brent, Dubai, West Texas Intermediate) bei 89,50 US-Dollar pro Barrel für 2011 und bei 89,75 US-Dollar pro Barrel im Jahr 2012. Rohstoffe wie etwa Stahl oder andere Basismetalle sind auf Grundlage mehrmonatiger Kontrakte fixiert oder spielen für die Gewinnentwicklung des Continental-Konzerns eine untergeordnete Rolle.

## Ausblick des Continental-Konzerns

### Voraussichtliche Geschäftsentwicklung

Für das Jahr 2011 erwarten wir einen Anstieg der weltweiten Pkw-Produktion auf 75 Mio Einheiten. In unseren derzeit wichtigsten Märkten – der NAFTA-Region und Europa – rechnen wir mit einem Anstieg der Produktion um 4 % auf fast 32 Mio Fahrzeuge. Für Asien, wo die Automotive Group bereits einen Umsatzanteil von 21 % erwirtschaftet, gehen wir von einem Anstieg der Produktion im hohen einstelligen Bereich auf mehr als 37 Mio Einheiten aus. Risiken sind insbesondere mögliche Auswirkungen der sogenannten Schuldenkrise in Europa oder ein Abschwung der US-Wirtschaft als Folge des Auslaufens monetärer Anreize bzw. die weiterhin hohe Arbeitslosigkeit in den USA.

Vor dem beschriebenen Hintergrund rechnen wir 2011 für die **Automotive Group** mit einem Wachstum der Umsatzerlöse um 10 % auf rund 17,5 Mrd €. Auch das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) sollte

sich 2011, als Folge der 2009 initiierten Restrukturierungsmaßnahmen insbesondere in den Divisionen Powertrain und Interior, weiter verbessern. Das Ziel der Division Chassis & Safety wird es sein, das hohe bereinigte EBIT-Margenniveau des Vorjahres im Jahr 2011 zu bestätigen. Dieses Ziel wird erschwert durch die erstmalige Vollkonsolidierung bestimmter chinesischer Automotive Aktivitäten, da der Ergebnisbeitrag in den Vorjahren bereits als assoziiertes Unternehmen anteilig berücksichtigt war. Für die Division Interior rechnen wir mit einer Fortsetzung der erfreulichen operativen Entwicklung. In der Division Powertrain rechnen wir nach dem Überschreiten der operativen Gewinnschwelle im Jahr 2010 für 2011 mit einer bereinigten operativen EBIT-Marge von mindestens 2 %. Das Erreichen dieses Ziels hängt ganz maßgeblich von der erfolgreichen Umsetzung der Turnaround-Ziele und dem erfolgreichen Management der Neuanläufe in den kommenden Quartalen ab. Die Division Powertrain konnte allein im abgelaufenen Jahr einen Auftragsbe-

stand mit einem Lifetime Geschäftsvolumen von 7,9 Mrd € akquirieren. Das entspricht dem 1,7-fachen des im Jahr 2010 erzielten Umsatzvolumens.

Aufgrund der hohen Nachfrage bleibt die Liefersituation für elektronische Komponenten angespannt, was bereits 2010 zu erhöhten Frachtkosten geführt hat. Aus heutiger Sicht halten wir dieses Problem für beherrschbar, da spätestens ab dem zweiten Halbjahr 2011 weitere Kapazitäten bei unseren Lieferanten zur Verfügung stehen sollten. Bei einer günstigen Entwicklung anderer Industrien, die baugleiche Teile einsetzen, sind weitere Sonderfrachten im Jahr 2011 allerdings nicht auszuschließen.

Für 2011 gehen wir von einem Wachstum der Pkw-Ersatzreifenmärkte in Europa und Nordamerika von 4 % bzw. 3 % aus. Die positive Entwicklung der Lkw-Erstausrüstungsmärkte wird sich auch 2011 fortsetzen. Für die Lkw-Ersatzreifenmärkte ist ebenfalls von einer positiven Entwicklung in Europa und Nordamerika auszugehen. Eine erhebliche Belastung stellen die weiter deutlich steigenden Rohstoffkosten dar. Die bereits zu Jahresbeginn 2011 initiierten Preiserhöhungen, die der Kompensation der Belastung aus dem Jahr 2010 dienen sollten, werden nicht ausreichen, um den neuerlichen Anstieg des Kautschukpreises auf fast 6,00 US-Dollar/kg zu kompensieren. Sollten sich die Preise auf einem Niveau über 5,50 US-Dollar/kg stabilisieren, wäre auch 2011 mit einer Zusatzbelastung von brutto mehr als 700 Mio € zu rechnen. Dies wird die Division Nfz-Reifen überproportional belasten, da in einem Lkw-Reifen 15-mal soviel Naturkautschuk eingesetzt wird wie in einem Pkw-Reifen. Somit würde sich die kumulierte Bruttozusatzbelastung in der Rubber Group auf mehr als 1 Mrd € in den Jahren 2010 und 2011 belaufen.

Angesichts der positiven Volumenaussichten und der zur Abschwächung der Belastung aus den gestiegenen Rohstoffpreisen notwendigen Preiserhöhungen rechnen wir für die **Rubber Group** mit einem Umsatzausstieg von ebenfalls 10 % im Jahr 2011 auf mehr als 11 Mrd €. Angesichts der zum Teil dramatischen Mehrbelastung aus den gestiegenen Rohstoffkosten streben wir eine Verfestigung des soliden Vorjahresniveaus des bereinigten EBIT in Höhe von rund 1,5 Mrd € an. Chancen und Risiken für die operative Ergebnisentwicklung der Reifenbereiche ergeben sich insbesondere aus dem weiteren Verlauf des Naturkautschukpreises. Ein weiterer deutlicher Anstieg würde das Errei-

chen unserer Ziele gefährden. Dagegen würde uns ein deutlicher Rückgang der Preise erst mit einem Zeitverzugszeit von drei bis sechs Monaten begünstigen. Insbesondere der Division Nfz-Reifen wird es im laufenden Jahr nur mit ganz erheblichen Anstrengungen möglich sein, ein vor dem Hintergrund der dramatischen Erhöhung der Rohstoffpreise akzeptables operatives Ergebnis zu erzielen. Die Division ContiTech, die eine im Vergleich zu den Reifen-Divisionen deutlich geringere Abhängigkeit vom Naturkautschuk aufweist, strebt trotz der zu erwartenden Mehrbelastung aus den ebenfalls stark gestiegenen Preisen für Synthesekautschuk und Chemikalien auch für das Jahr 2011 eine weitere Verbesserung des operativen Ergebnisses an. In der Division Pkw-Reifen werden ebenfalls erhebliche Anstrengungen notwendig sein, um das gute Ergebnisniveau des Vorjahrs zu wiederholen. Die zu Jahresbeginn initiierten Preissteigerungen werden nicht ausreichen, um die 2011 auftretenden Belastungen zu kompensieren. Sollte sich ein Preis je Kilo Naturkautschuk von 5,50 US-Dollar als Jahresdurchschnittswert bestätigen, werden wir nochmals mit deutlichen Preissteigerungen reagieren müssen. Dennoch bieten sich der Division Pkw-Reifen auch Chancen, die zu einem großen Teil aus einer weiteren Mengen- sowie Mixverbesserung resultieren. Der strenge Winter und der gute Abverkauf von Winterreifen durch den Handel in der Saison 2010/2011 haben noch einmal gute Voraussetzungen für die Winterreifensaison 2011/2012 geschaffen. Zudem arbeiten wir wie gewohnt in allen Divisionen stetig an Effizienzsteigerungen, um einen Teil der Belastungen aus dem Preisdruck unserer Erstausrüstungskunden und Lohnsteigerungen abfedern zu können.

Für den **Gesamtkonzern** planen wir für das Jahr 2011 einen Umsatzausstieg um 10 % auf mehr als 28,5 Mrd €. Trotz der erwarteten Mehrbelastung aus den gestiegenen Rohstoffkosten – insbesondere in der Rubber Group – von mehr als 700 Mio € rechnen wir für 2011 mit einer bereinigten operativen Konzernmarke auf Vorjahresniveau in Höhe von 9,7 %. Der Einfluss durch Sondereffekte wird deutlich unter 100 Mio € liegen. Die Abschreibungen werden insgesamt 2011 leicht ansteigen, obwohl die Abschreibung aus der Kaufpreisallokation bei etwa 450 Mio € konstant bleibt. Die übrigen Abschreibungen werden aufgrund des im Jahr 2010 deutlich angestiegenen Investitionsvolumens leicht zulegen und bei etwa 1,3 Mrd € liegen. Das Zinsergebnis wird sich vor dem Hintergrund der Ablösung von Teilen des VDO-Kredits über Anleihen

und der dadurch leicht erhöhten Zinsbelastung trotz des erzielten Schuldenabbaus auf dem Vorjahresniveau bewegen. Die Steuerquote wird 2011 hingegen auf unter 40 % sinken.

Die Investitionen werden aufgrund des deutlich gestiegenen Geschäftsumfangs auch 2011 weiter ausgebaut. Das geplante Volumen von rund 1,5 Mrd € wird sich dabei etwa je zur Hälfte auf die Automotive und die Rubber Group verteilen.

Investitionsschwerpunkte in der Automotive Group sind 2011 unter anderem die letzte Ausbaustufe der Industrialisierung unserer neuesten Bremsentechnologie sowie der Aufbau der Produktion hydraulischer Bremssysteme in den USA. Aufgrund der stetig steigenden Nachfrage nach sicherheitsrelevanten Fahrerassistenzsystemen wird für einen deutschen Kunden die Produktion in Lindau, Deutschland, deutlich ausgebaut. Die Division Powertrain wird in den Ausbau der Produktion für Diesel-Injektoren in Deutschland und Benzin-Hochdruck-Injektoren in Italien investieren. Außerdem investiert der Geschäftsbereich HEV (Hybrid Electric Vehicle) in Ungarn in den Ausbau von Batteriemanagementsystemen. Die Division Interior wird an verschiedenen Standorten in die Erweiterung der Kapazitäten für Body Controller investieren. Der Geschäftsbereich Instrumentation & Driver HMI wird seine Kapazitäten in Brasilien, Rumänien und China deutlich verstärken. Außerdem ist geplant, die Infrastruktur unserer Elektronikkomponentenwerke zu verbessern.

In den Reifen-Divisionen liegen die Investitionsschwerpunkte 2011 insbesondere im Ausbau der Kapazitäten in Brasilien und Nordamerika. Aber auch in Europa wird auf die anhaltend hohe Nachfrage mit der Erweiterung bestehender Kapazitäten reagiert. Außerdem rechnen wir noch im Verlauf des ersten Halbjahrs mit einer Entscheidung über einen Standort in Russland. Die Division ContiTech wird im Geschäftsbereich Fluid Technology ihre Kapazitäten in Rumänien und Deutschland ausbauen. An Standorten in China, Mexiko und Brasilien wird die Division in die Erweiterung der bestehenden Kapazitäten investieren.

Auch 2011 bleibt es das erklärte Ziel, die Konzernschulden weiter zu reduzieren. Trotz des steigenden Investitionsvolumens und der Belastungen aus dem Aufbau des Working Capital als Folge der unverändert erfreulichen Geschäftsentwicklung, rechnen wir für 2011 mit einer weiteren substanzuellen Verringerung

der **Netto-Finanzschulden** um etwa 500 Mio € auf unter 7,0 Mrd €. Auch 2011 wird, wie im vergangenen Jahr angekündigt, der Free Cashflow mit rund 300 Mio € aus der im Jahr 2009 eingeleiteten Restrukturierung belastet. Als Vorgabe der aktuell gültigen Kreditverträge darf das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu EBITDA am Ende des Jahres 2011 nicht über dem Faktor 3,50 liegen. Bereits Ende 2010 lag dieser Wert bei rund 2,0. Wir rechnen zum Jahresende 2011 mit einer weiteren Verbesserung dieser sogenannten Leverage Ratio auf unter 2,0. Außerhalb der kurzfristigen Fälligkeiten, die nahezu komplett durch liquide Mittel gedeckt sind, wird im laufenden Jahr unter anderem ein Schuldscheindarlehen über 110 Mio € als größter Einzelposten fällig.

Der Hauptversammlung am 28. April 2011 wird vorgeschlagen, für das Geschäftsjahr 2010 von der Zahlung einer Dividende abzusehen. Das Verhältnis Netto-Finanzschulden zu Eigenkapital (die „Gearing Ratio“) könnte so bereits in der zweiten Jahreshälfte 2011 unter 100 % fallen. Continental könnte damit bereits ein Jahr früher als geplant anhand ausgewählter Kennzahlen ein Risikoprofil aufweisen, das typischerweise bei Unternehmen vorgefunden wird, die der Ratingkategorie Investment Grade zugerechnet werden.

Der **Start ins Jahr 2011** beginnt in Sachen Produktionszahlen dort, wo das Jahr 2010 endete: Nach ersten Schätzungen liegt das Produktionsvolumen in der NAFTA-Region und in Europa im ersten Quartal 2011 noch einmal leicht über dem Niveau des vierten Quartals 2010 und somit deutlich über dem gleichen Quartal des Vorjahrs. Begünstigt wird diese Entwicklung durch einen Kalendereffekt wegen der diesjährigen Lage der Osterfeiertage, die in das zweite Quartal fallen. Aufgrund der niedrigen Vergleichswerte des Vorjahreszeitraums kann es deshalb in den beiden Gruppen bei den operativen Kennzahlen im ersten Quartal zu deutlichen Steigerungen gegenüber den Vorjahreswerten kommen. Die Netto-Finanzschulden werden sich – saisonal bedingt – im ersten Quartal wieder deutlich erhöhen. Ab dem zweiten Quartal ist dann aufgrund abnehmender Basiseffekte mit einer Normalisierung der Wachstumsraten beim Umsatz und operativen Ergebnis zu rechnen. Gemäß der normalen Saisonkurve werden sich die Netto-Finanzschulden erst im zweiten Halbjahr deutlich verringern. Continental wird am 5. Mai 2011 über den Verlauf des ersten Quartals 2011 berichten.

Zur Ablösung der Fälligkeiten des VDO-Kredits streben wir noch im ersten Halbjahr 2011 eine Nachverhandlung der bis August 2012 gültigen Zusagen an. Nach der Neuverhandlung des VDO-Kredits im Dezember 2009 und der im Januar 2010 durchgeführten Kapitalerhöhung sowie der anschließenden Refinanzierung in Höhe von 3,0 Mrd € Bankverbindlichkeiten über den Anleihemarkt sind wir zuversichtlich, auch diese Verhandlung erfolgreich zu Ende führen zu können. Ziel wird es sein, die Laufzeiten der zugesagten Linien zu verlängern und angesichts des erheblich verbesserten Risikoprofils des Unternehmens bessere als die aktuell gültigen Konditionen zu erlangen.

Auch der **Ausblick für das Jahr 2012** ist aus heutiger Sicht positiv. Nach Meinung unabhängiger Marktbeobachter soll das Volumen der produzierten Neufahrzeuge auf über 81 Mio Einheiten steigen. Dies entspräche einem Zuwachs von knapp 8 %. Auch für die Reifenmärkte wird für 2012 ein solides einstelliges Wachstum prognostiziert. Der IWF sieht in seinem Januar Update 2011 für den World Economic Outlook das Wachstum der Weltwirtschaft im Jahr 2012 bei 4,5 %. Sollte sich dieses Szenario bestätigen, dann sollte unsere Automotive Group weiterhin in der Lage sein, einen 5 Prozentpunkten über dem Wachstum in

unseren Kernmärkten liegenden Umsatzzuwachs zu erzielen. Auch die Rubber Group sollte vor dem zuvor beschriebenen Hintergrund ein hohes einstelliges Umsatzwachstum erreichen können. Bezogen auf das operative Ergebnis (EBIT) streben wir eine zweistellige bereinigte operative Marge (EBIT bereinigt) für die Divisionen Chassis & Safety und Interior an. Die Division Powertrain wird sich bis 2014/2015 schrittweise auf eine EBIT-Marge von 8 % verbessern. In der Rubber Group wird es unser Ziel sein, in der Division Pkw-Reifen in Abhängigkeit der Belastung aus den Rohstoffkosten unsere sehr soliden Margen zu verstetigen. Die Division Nfz-Reifen hat das Ziel, über den Zyklus hinweg eine EBIT-Marge von 8 % zu erreichen. Das EBIT-Margenniveau der Division ContiTech soll langfristig auf einem Niveau von 11 % bis 12 % verstetigt werden. Das Investitionsvolumen wird sich auch im Jahr 2012 in einem Korridor von 5 % bis 6 % des Umsatzes bewegen. Da im Jahr 2012 aus heutiger Sicht mit keinen nennenswerten Sonderbelastungen für den Free Cashflow zu rechnen ist, sollte Continental auch 2012 eine deutliche Reduzierung der Netto-Finanzschulden erzielen können. Ende 2012 sollten alle relevanten Kreditkennziffern in einem mehr als soliden Verhältnis zum Risikoprofil des Unternehmens stehen.

# Konzernabschluss

- 142 Erklärung des Vorstands
- 143 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
- 144 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und  
Gesamtergebnisrechnung
- 145 Konzernbilanz
- 147 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 148 Entwicklung des Konzerneigenkapitals

**Konzernanhang der Continental AG,  
Hannover**

- 149 Segmentberichterstattung
- 153 Allgemeine Erläuterungen und Grundsätze  
der Rechnungslegung
- 164 Neue Rechnungslegungsvorschriften
- 173 Konsolidierungskreis
- 173 Erwerbe und Veräußerungen von  
Gesellschaften und Geschäftsbereichen
- 177 Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und  
Verlustrechnung
- 184 Erläuterungen zur Konzernbilanz
- 232 Sonstige Erläuterungen

# Konzernabschluss

## 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 angewendet werden 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 Handelsgesetzbuches 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 interne Revision. Der Vorstand wird damit in die Lage versetzt, wesentliche Risiken frühzeitig zu erkennen und Gegenmaßnahmen einzuleiten.

Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Hannover, ist von der Hauptversammlung der Continental AG zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2010 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, den 8. Februar 2011

Der Vorstand

## Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der Continental Aktiengesellschaft, Hannover, aufgestellten Konzernabschluss, bestehend aus Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzernbilanz, Konzern-Kapitalflussrechnung, Entwicklung des Konzerneigenkapitals und Konzernanhang, sowie ihren Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzern-Lagebericht 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 durchgeföhrten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzern-Lagebericht 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 durchzuföhrn, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzern-Lagebericht 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 rechnungsbezogenen internen Kontrollsysteins sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzern-Lagebericht 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 Konzern-Lageberichts. 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 Konzern-Lagebericht 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, den 15. Februar 2011

KPMG AG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Bartels-Hetzler  
Wirtschaftsprüfer

Dr. Thümller  
Wirtschaftsprüfer

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und Gesamtergebnisrechnung

Mio €	Kapitel	2010	2009
<b>Umsatzerlöse</b>		<b>26.046,9</b>	<b>20.095,7</b>
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen		-20.267,6	-16.082,0
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>		<b>5.779,3</b>	<b>4.013,7</b>
Forschungs- und Entwicklungskosten		-1.450,4	-1.356,3
Vertriebs- und Logistikkosten		-1.311,0	-1.123,2
Allgemeine Verwaltungskosten		-645,7	-607,1
Sonstige Aufwendungen und Erträge	6	-517,7	-1.903,0
Ergebnis assoziierter Unternehmen	8	76,5	-73,2
Übriges Beteiligungsergebnis	8	4,2	8,7
<b>Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern</b>		<b>1.935,2</b>	<b>-1.040,4</b>
Zinserträge	9	22,6	30,3
Zinsaufwendungen <sup>1</sup>	9	-719,8	-751,1
<b>Zinsergebnis</b>		<b>-697,2</b>	<b>-720,8</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>		<b>1.238,0</b>	<b>-1.761,2</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	10	-592,1	154,3
<b>Konzernergebnis</b>		<b>645,9</b>	<b>-1.606,9</b>
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn		-69,9	-42,3
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen		576,0	-1.649,2
<b>Ergebnis pro Aktie in €, unverwässert</b>	36	<b>2,88</b>	<b>-9,76</b>
<b>Ergebnis pro Aktie in €, verwässert</b>	36	<b>2,88</b>	<b>-9,76</b>

<sup>1</sup> Inklusive Gewinne und Verluste aus Fremdwährungsumrechnung, aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten sowie aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten.

Mio €	Kapitel	2010	2009 <sup>1</sup>
<b>Konzernergebnis</b>		<b>645,9</b>	<b>-1.606,9</b>
Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung <sup>2</sup>		443,9	132,1
Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung <sup>2</sup>		443,6	131,6
Umgliederungsbeträge für erfolgswirksame Realisierung		0,2	0,2
Anteil von assoziierten Unternehmen		0,1	0,3
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte		-0,6	1,2
Zeitwertveränderungen		-0,6	1,2
Umgliederungsbeträge für erfolgswirksame Realisierung		0,0	0,0
Cashflow Hedges	29	31,8	-33,1
Zeitwertveränderungen		31,8	-33,1
Im Eigenkapital erfasste Steuerpositionen		-12,1	9,3
<b>Kumuliertes übriges Eigenkapital</b>		<b>463,0</b>	<b>109,5</b>
<b>Gesamtergebnis der Periode</b>		<b>1.108,9</b>	<b>-1.497,4</b>
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallendes Gesamtergebnis		100,7	36,0
Gesamtergebnis den Anteilseignern zuzurechnen		1.008,2	-1.533,4

<sup>1</sup> Die Vergleichswerte zum 31. Dezember 2009 wurden entsprechend angepasst dargestellt.

<sup>2</sup> Inklusive Fremdanteile.

## Konzernbilanz

### Aktiva

Mio €	Kapitel	31.12.2010	31.12.2009
Goodwill	11	5.643,6	5.536,6
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	11	1.723,3	2.068,7
Sachanlagen	12	6.098,7	5.784,3
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	13	19,9	19,3
Anteile an assoziierten Unternehmen	14	440,4	398,0
Sonstige Finanzanlagen	15	7,0	8,0
Aktive latente Steuern	16	680,7	728,9
Aktiver Saldo aus Pensionsbewertung	25	73,8	70,8
Langfristige Derivate und verzinsliche Anlagen	29	157,9	78,4
Sonstige langfristige finanzielle Vermögenswerte	17	29,5	18,9
Sonstige Vermögenswerte	18	13,1	12,7
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>		<b>14.887,9</b>	<b>14.724,6</b>
Vorräte	19	2.637,8	2.076,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	4.454,0	3.648,1
Sonstige kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	17	213,3	184,9
Sonstige Vermögenswerte	18	536,5	540,5
Ertragsteuerforderungen	27	123,4	94,2
Kurzfristige Derivate und verzinsliche Anlagen	29	44,3	25,8
Flüssige Mittel	21	1.471,3	1.712,8
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	22	22,0	42,3
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>		<b>9.502,6</b>	<b>8.324,6</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>24.390,5</b>	<b>23.049,2</b>

<b>Passiva</b>	<b>Kapitel</b>	<b>31.12.2010</b>	<b>31.12.2009</b>
<b>Mio €</b>			
Gezeichnetes Kapital		512,0	432,6
Kapitalrücklage		4.149,0	3.139,5
Kumulierte einbehaltene Gewinne		1.212,4	636,4
Erfolgsneutrale Rücklagen		-13,8	-435,9
<b>Den Anteilseignern zuzurechnendes Eigenkapital</b>		<b>5.859,6</b>	<b>3.772,6</b>
Anteile in Fremdbesitz		343,3	289,1
<b>Eigenkapital</b>	<b>23</b>	<b>6.202,9</b>	<b>4.061,7</b>
Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	25	1.404,5	1.345,0
Passive latente Steuern	16	207,7	196,5
Langfristige Rückstellungen für sonstige Risiken	26	325,4	351,7
Langfristiger Anteil der Finanzschulden	28	7.752,4	5.967,7
Langfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	30	0,8	—
Langfristige sonstige Verbindlichkeiten	32	39,4	36,2
<b>Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>		<b>9.730,2</b>	<b>7.897,1</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	31	3.510,5	2.819,5
Ertragsteuerverbindlichkeiten	27	697,9	644,7
Kurzfristige Rückstellungen für sonstige Risiken	26	1.164,0	1.342,9
Finanzschulden	28	1.238,1	4.744,8
Kurzfristige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	30	1.203,4	880,3
Sonstige Verbindlichkeiten	32	643,5	648,1
Zur Veräußerung bestimmte Verbindlichkeiten	33	0,0	10,1
<b>Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten</b>		<b>8.457,4</b>	<b>11.090,4</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>24.390,5</b>	<b>23.049,2</b>

## Konzern-Kapitalflussrechnung

Mio €	Kapitel	2010	2009
EBIT		1.935,2	-1.040,4
Gezahlte Zinsen		-725,6	-757,2
Erhaltene Zinsen		22,6	30,5
Gezahlte Ertragsteuern	10, 27	-493,0	-204,8
Erhaltene Dividenden		47,4	73,3
Abschreibungen und Wertminderungen	6, 11, 12, 13	1.652,4	2.631,6
Ergebnis aus assoziierten Unternehmen und sonstigen Finanzanlagen inkl. Wertminderungen	8	-80,7	64,5
Gewinne aus Abgängen von Vermögenswerten, Gesellschaften und Geschäftsbereichen		-6,6	-12,1
Sonstige nicht zahlungswirksame Änderungen	1	-19,8	64,5
Veränderungen der/des			
Vorräte	19	-443,2	549,8
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	-611,1	-280,4
Wechselobligos		-7,0	6,5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	31	564,4	319,1
Pensionsrückstellungen	25	38,2	714,8
übrigen Aktiva und Passiva		-24,0	267,4
<b>Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		<b>1.849,2</b>	<b>2.427,1</b>
Erlöse aus Abgängen von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	11, 12	46,3	77,1
Investitionen in Sachanlagen und Software	11, 12	-1.242,6	-859,4
Investitionen in immaterielle Vermögenswerte aus Entwicklungsprojekten und sonstige	11	-81,5	-51,6
Erlöse aus dem Verkauf von Gesellschaften und Geschäftsbereichen	5	20,6	143,8
Anteilserwerb von Gesellschaften und Geschäftsbereichen	5	-25,1	-97,8
Verzinsliche Ausleihungen		—	1,1
<b>Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>-1.282,3</b>	<b>-786,8</b>
<b>Summe des Cashflow vor Finanzierungstätigkeit</b>		<b>566,9</b>	<b>1.640,3</b>
Veränderungen kurzfristiger Finanzschulden		-276,6	-1.169,1
Aufnahme langfristiger Finanzschulden		3.084,3	40,6
Tilgung langfristiger Finanzschulden		-4.706,6	-378,3
Sukzessive Erwerbe		-25,8	—
Ausgabe von Aktien	24	1.056,0	—
Einzahlungen durch Gesellschafter		—	23,7
Dividenden und Kapitalrückzahlungen an Minderheitsgesellschafter		-35,2	-33,0
<b>Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>-903,9</b>	<b>-1.516,1</b>
<b>Veränderung der flüssigen Mittel</b>		<b>-337,0</b>	<b>124,2</b>
Flüssige Mittel am 01.01.		1.712,8	1.569,4
Wechselkursbedingte Veränderungen der flüssigen Mittel		95,5	19,2
<b>Flüssige Mittel am 31.12.</b>		<b>1.471,3</b>	<b>1.712,8</b>

## Entwicklung des Konzerneigenkapitals

	Anzahl Aktien <sup>1</sup>	Gezeich- netes Kapital	Kapital- rück- lage	te einbe- haltene Gewinne	Suk- zessive Erwerbe <sup>2</sup>	Kumulier- tes Eigenkapital	Kumulierte übriges Eigenkapital	Anteile in Fremd- besitz	Gesamt		
						Unterschieds- betrag aus					
Mio €		in 1.000 Stück				Währ- ungs- umrech- nung	Finanz- instru- menten <sup>3</sup>				
<b>Stand 01.01.2009</b>	169.006	432,6	3.097,9	2.217,2	-33,4	-346,0	-102,9	5.265,4	264,5	5.529,9	
Konzernergebnis	—	—	—	-1.649,2	—	—	—	—	-1.649,2	42,3	-1.606,9
Veränderungen											
übriges Eigenkapital	—	—	—	—	—	138,4	-22,6	115,8	-6,3	109,5	
<b>Konzerngesamtergebnis</b>	—	—	—	-1.649,2	—	138,4	-22,6	-1.533,4	36,0	-1.497,4	
Gezahlte Dividenden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-33,0	-33,0
Ausgabe von Aktien <sup>4</sup>	—	—	17,9	—	—	—	—	17,9	—	17,9	
Sukzessive Erwerbe <sup>2</sup>	—	—	—	—	-1,0	—	—	-1,0	-9,1	-10,1	
Veränderung Fremdanteile <sup>5</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	30,7	30,7	
Euromustellung in der Slowakei	—	—	—	68,4	—	-68,4	—	—	—	—	—
Einzahlungen durch Gesellschafter	—	—	23,7	—	—	—	—	23,7	—	23,7	
<b>Stand 31.12.2009</b>	169.006	432,6	3.139,5	636,4	-34,4	-276,0	-125,5	3.772,6	289,1	4.061,7	
Konzernergebnis	—	—	—	576,0	—	—	—	576,0	69,9	645,9	
Veränderungen											
übriges Eigenkapital	—	—	—	—	—	410,6	21,6	432,2	30,8	463,0	
<b>Konzerngesamtergebnis</b>	—	—	—	576,0	—	410,6	21,6	1.008,2	100,7	1.108,9	
Gezahlte/beschlossene Dividenden	—	—	—	—	—	—	—	—	-34,4	-34,4	
Ausgabe von Aktien <sup>4</sup>	31.000	79,4	1.009,5	—	—	—	—	1.088,9	—	1.088,9	
Sukzessive Erwerbe <sup>2</sup>	—	—	—	—	-10,1	—	—	-10,1	-16,8	-26,9	
Veränderung Fremdanteile <sup>5</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—	4,7	4,7	
<b>Stand 31.12.2010</b>	200.006	512,0	4.149,0	1.212,4	-44,5	134,6	-103,9	5.859,6	343,3	6.202,9	

Siehe begleitende Erläuterungen im Konzernanhang in Kapiteln 2, 5, 23 und 24.

<sup>1</sup> Im Umlauf befindliche Aktien.

<sup>2</sup> Sukzessive Erwerbe von Anteilen vollkonsolidierter Unternehmen.

<sup>3</sup> Der Unterschiedsbetrag aus Finanzinstrumenten, nach Berücksichtigung von latenten Steuern, resultiert im Wesentlichen aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts der Cashflow Hedges zur Zins- und Währungssicherung.

<sup>4</sup> Beinhaltet den Aufwand aus Aktienoptionsplänen und das Abfindungsangebot für erteilte und noch nicht ausgeübte Bezugsrechte.  
Im Jahr 2010 ist zudem der Netto-Emissionserlös der Kapitalerhöhung unter Berücksichtigung von Steuereffekten enthalten.

<sup>5</sup> Veränderung der Fremdanteile durch Konsolidierungskreisänderungen oder 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. Die Bewertung der Segmente folgt ebenfalls dem *management approach*.

Die Aktivitäten des Continental-Konzerns sind in die folgenden Divisionen aufgeteilt:

- ◉ **Chassis & Safety** mit Kernkompetenz in den Bereichen Fahrerassistenz, Bremsen, Fahrdynamik, passive Sicherheit und Sensorik.
- ◉ **Powertrain** steht für innovative und effiziente Systemlösungen rund um den Antriebsstrang.
- ◉ **Interior** bündelt sämtliche Aktivitäten, die das Darstellen und Verwalten von Informationen im Fahrzeug betreffen.
- ◉ **Pkw-Reifen** entwickelt und produziert Pkw-Reifen für die Kompakt-, Mittel-, Oberklasse und Geländefahrzeuge, Van-Reifen sowie Motorrad- und Fahrradreifen.
- ◉ **Nfz-Reifen** bietet eine große Bandbreite an Lkw-, Bus-, Industrie- und Off-The-Road-Reifen für unterschiedlichste Einsatzbereiche und Anwendungsbedingungen.
- ◉ **ContiTech** entwickelt und produziert Funktionsteile, Komponenten und Systeme für den Automobilbau sowie für andere Schlüsselindustrien.

### 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 unter anderem Beteiligungsrisiken darstellen, die zur

zeit operativen Bereichen nicht zugeordnet werden können.

Die interne Steuerung und Berichterstattung im Continental-Konzern basiert auf den in Kapitel 2 beschriebenen Grundsätzen der Rechnungslegung (IFRS). Der Konzern misst den Erfolg seiner Segmente anhand des operativen Ergebnisses (EBIT) – einerseits als Umsatzzrendite (RoS) bezogen auf den 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 möglich ist, werden leistungsgerechte Verteilungen vorgenommen.

Das Segmentvermögen der Divisionen umfasst die operativen Aktiva der Aktivseite der Bilanz zum Stichtag. Die Segmentschulden weisen die operativen „Aktiva“ der Passivseite der Bilanz aus.

Bei den Investitionen handelt es sich um Zugänge von Sachanlagen und Software sowie Zugänge aktivierter Sachverhalte aus Finanzierungsleasingen und aktivierter Fremdkapitalkosten nach IAS 23. Die Abschreibungen zeigen plan- und außerplanmäßige Wertminderungen auf Goodwill, sonstige immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen sowie als Finanzinvestition gehaltene Immobilien. Abschreibungen auf Finanzanlagen sind in dieser Kennzahl nicht enthalten.

Unter den nicht zahlungswirksamen Aufwendungen/Erträgen werden im Wesentlichen Veränderungen der Pensionsrückstellungen – außer Einzahlungen bzw. Entnahmen in die zugehörigen Fonds – sowie die Ergebnisse aus und Wertminderungen auf assoziierte Unternehmen zusammengefasst. Zusätzlich werden in dieser Position aufwands- und ertragswirksame Buchwertanpassungen auf den VDO-Kredit ausgewiesen. Die Vorjahreszahlen wurden vergleichbar dargestellt.

Für die Segmentinformationen nach Regionen werden die Umsatzerlöse nach dem Sitz der Kunden, die Investitionen und das Segmentvermögen dagegen nach dem Sitz der Gesellschaften bestimmt.

**Segmentberichterstattung nach Divisionen 2010**

<b>Mio €</b>	<b>Chassis &amp; Safety</b>	<b>Powertrain</b>	<b>Interior</b>	<b>Pkw-Reifen</b>
Umsatz mit Dritten	5.746,9	4.663,1	5.506,7	5.803,8
Konzerninterner Umsatz	28,5	67,7	11,4	17,0
<b>Umsatz (Gesamt)</b>	<b>5.775,4</b>	<b>4.730,8</b>	<b>5.518,1</b>	<b>5.820,8</b>
EBIT (Segmentergebnis)	569,0	-198,1	197,0	993,3
In % vom Umsatz	9,9	-4,2	3,6	17,1
– davon Ergebnis assoziierter Unternehmen	19,3	-0,4	45,5	11,8
Investitionen <sup>1</sup>	247,1	301,5	191,3	404,3
In % vom Umsatz	4,3	6,4	3,5	6,9
Abschreibungen <sup>2</sup>	322,7	466,3	422,1	247,7
– davon Wertminderungen <sup>3</sup>	3,8	36,6	-4,8	7,2
Selbsterstellte immaterielle Vermögenswerte	11,9	22,9	39,7	—
Wesentliche zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	25,3	15,8	35,4	10,5
Segmentvermögen	5.214,0	4.336,2	5.764,1	3.650,5
– davon assoziierte Unternehmen	80,8	118,7	164,0	67,3
Operative Aktiva (zum 31.12.)	3.940,5	2.997,8	4.370,5	2.351,3
ROCE in % (zum 31.12.)	14,4	-6,6	4,5	42,2
Operative Aktiva (Durchschnitt)	3.997,0	3.112,2	4.402,8	2.422,9
ROCE in % (Durchschnitt)	14,2	-6,4	4,5	41,0
Segmentschulden	1.273,5	1.338,4	1.393,6	1.299,2
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) <sup>4</sup>	30.495	26.614	29.614	28.276

<b>Mio €</b>	<b>Nfz-Reifen</b>	<b>ContiTech</b>	<b>Sonstiges/Konso.</b>	<b>Continental Konzern</b>
Umsatz mit Dritten	1.351,3	2.975,1	—	26.046,9
Konzerninterner Umsatz	76,5	120,2	-321,3	—
<b>Umsatz (Gesamt)</b>	<b>1.427,8</b>	<b>3.095,3</b>	<b>-321,3</b>	<b>26.046,9</b>
EBIT (Segmentergebnis)	50,1	369,6	-45,7	1.935,2
In % vom Umsatz	3,5	11,9	—	7,4
– davon Ergebnis assoziierter Unternehmen	-0,4	0,2	0,5	76,5
Investitionen <sup>1</sup>	51,2	100,3	0,7	1.296,4
In % vom Umsatz	3,6	3,2	—	5,0
Abschreibungen <sup>2</sup>	92,1	98,6	2,9	1.652,4
– davon Wertminderungen <sup>3</sup>	12,8	2,1	—	57,7
Selbsterstellte immaterielle Vermögenswerte	—	—	—	74,5
Wesentliche zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	-4,6	13,1	28,1	123,6
Segmentvermögen	968,3	1.588,6	-15,9	21.505,8
– davon assoziierte Unternehmen	2,5	1,0	6,1	440,4
Operative Aktiva (zum 31.12.)	631,3	1.036,7	-45,3	15.282,8
ROCE in % (zum 31.12.)	7,9	35,7	—	12,7
Operative Aktiva (Durchschnitt)	628,4	1.060,7	-44,0	15.580,0
ROCE in % (Durchschnitt)	8,0	34,8	—	12,4
Segmentschulden	337,0	551,9	29,4	6.223,0
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) <sup>4</sup>	7.156	25.833	240	148.228

<sup>1</sup> Investitionen in Sachanlagen und Software.<sup>2</sup> Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.<sup>3</sup> Der Begriff Wertminderung (Impairment) beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.<sup>4</sup> Ohne Auszubildende.

## Segmentberichterstattung nach Divisionen 2009

Mio €	Chassis & Safety	Powertrain	Interior	Pkw-Reifen
Umsatz mit Dritten	4.349,3	3.339,4	4.353,3	4.686,8
Konzerninterner Umsatz	24,3	59,8	9,4	9,6
<b>Umsatz (Gesamt)</b>	<b>4.373,6</b>	<b>3.399,2</b>	<b>4.362,7</b>	<b>4.696,4</b>
EBIT (Segmentergebnis)	-102,5	-943,2	-516,0	536,4
In % vom Umsatz	-2,3	-27,7	-11,8	11,4
– davon Ergebnis assoziierter Unternehmen	16,3	-1,5	-95,7	7,7
Investitionen <sup>1</sup>	159,5	247,2	131,3	198,3
In % vom Umsatz	3,6	7,3	3,0	4,2
Abschreibungen <sup>2</sup>	704,1	929,9	536,4	256,7
– davon Wertminderungen <sup>3</sup>	370,4	488,0	90,6	24,6
Selbsterstellte immaterielle Vermögenswerte	12,0	13,3	23,7	—
Wesentliche zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	57,6	-28,2	-94,3	16,9
Segmentvermögen	4.923,2	4.151,8	5.597,8	3.084,0
– davon assoziierte Unternehmen	81,4	109,3	133,2	65,0
Operative Aktiva (zum 31.12.)	3.824,9	3.034,2	4.260,3	2.012,1
ROCE in % (zum 31.12.)	-2,7	-31,1	-12,1	26,7
Operative Aktiva (Durchschnitt)	4.034,0	3.401,8	4.580,1	2.348,4
ROCE in % (Durchschnitt)	-2,5	-27,7	-11,3	22,8
Segmentschulden	1.098,3	1.117,6	1.337,5	1.071,9
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) <sup>4</sup>	27.148	24.172	26.710	26.510

Mio €	Nfz-Reifen	ContiTech	Sonstiges/Konso.	Continental Konzern
Umsatz mit Dritten	1.000,0	2.366,9	—	20.095,7
Konzerninterner Umsatz	65,6	39,2	-207,9	—
<b>Umsatz (Gesamt)</b>	<b>1.065,6</b>	<b>2.406,1</b>	<b>-207,9</b>	<b>20.095,7</b>
EBIT (Segmentergebnis)	-50,1	169,4	-134,4	-1.040,4
In % vom Umsatz	-4,7	7,0	—	-5,2
– davon Ergebnis assoziierter Unternehmen	-0,7	0,2	0,5	-73,2
Investitionen <sup>1</sup>	40,5	82,8	0,5	860,1
In % vom Umsatz	3,8	3,4	—	4,3
Abschreibungen <sup>2</sup>	97,6	104,6	2,3	2.631,6
– davon Wertminderungen <sup>3</sup>	15,7	3,7	—	993,0
Selbsterstellte immaterielle Vermögenswerte	—	—	—	49,0
Wesentliche zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	-7,8	2,7	-74,5	-127,6
Segmentvermögen	865,7	1.375,8	6,3	20.004,6
– davon assoziierte Unternehmen	2,8	2,5	3,8	398,0
Operative Aktiva (zum 31.12.)	570,4	970,6	-89,8	14.582,7
ROCE in % (zum 31.12.)	-8,8	17,5	—	-7,1
Operative Aktiva (Durchschnitt)	634,7	1.006,7	18,4	16.024,1
ROCE in % (Durchschnitt)	-7,9	16,8	—	-6,5
Segmentschulden	295,3	405,2	96,1	5.421,9
Anzahl Mitarbeiter (zum 31.12.) <sup>4</sup>	7.594	22.079	221	134.434

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

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

<sup>3</sup> Der Begriff Wertminderung (Impairment) beinhaltet außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.

<sup>4</sup> Ohne Auszubildende.

**Überleitung EBIT zum Konzernergebnis**

<b>Mio €</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Chassis & Safety	569,0	-102,5
Powertrain	-198,1	-943,2
Interior	197,0	-516,0
Pkw-Reifen	993,3	536,4
Nfz-Reifen	50,1	-50,1
ContiTech	369,6	169,4
Sonstiges/Konsolidierung	-45,7	-134,4
<b>EBIT</b>	<b>1.935,2</b>	<b>-1.040,4</b>
Zinsergebnis	-697,2	-720,8
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>1.238,0</b>	<b>-1.761,2</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-592,1	154,3
<b>Konzernergebnis</b>	<b>645,9</b>	<b>-1.606,9</b>
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	-69,9	-42,3
<b>Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen</b>	<b>576,0</b>	<b>-1.649,2</b>

**Segmentberichterstattung nach Regionen**

<b>Mio €</b>	<b>Deutsch- land</b>	<b>Europa ohne Deutschland</b>	<b>NAFTA- Region</b>	<b>Asien</b>	<b>Übrige Länder</b>	<b>Continental- Konzern</b>
<b>Umsatz mit Dritten 2010</b>	<b>7.092,6</b>	<b>8.507,7</b>	<b>4.836,7</b>	<b>4.167,1</b>	<b>1.442,8</b>	<b>26.046,9</b>
Umsatz mit Dritten 2009	5.823,5	6.911,9	3.546,2	2.795,8	1.018,3	20.095,7
<b>Investitionen 2010<sup>1</sup></b>	<b>330,2</b>	<b>408,5</b>	<b>172,0</b>	<b>317,6</b>	<b>68,1</b>	<b>1.296,4</b>
Investitionen 2009 <sup>1</sup>	241,9	312,9	109,7	145,1	50,5	860,1
<b>Segmentvermögen zum 31.12.2010</b>	<b>9.569,2</b>	<b>5.166,0</b>	<b>3.205,4</b>	<b>2.549,4</b>	<b>1.015,8</b>	<b>21.505,8</b>
Segmentvermögen zum 31.12.2009	10.390,7	4.303,0	2.916,9	1.558,9	835,1	20.004,6
<b>Anzahl Mitarbeiter zum 31.12.2010<sup>2</sup></b>	<b>46.136</b>	<b>47.230</b>	<b>21.155</b>	<b>24.175</b>	<b>9.532</b>	<b>148.228</b>
Anzahl Mitarbeiter zum 31.12.2009 <sup>2</sup>	44.290	43.817	18.747	19.586	7.994	134.434

<sup>1</sup> Investitionen in Sachanlagen und Software.<sup>2</sup> Ohne Auszubildende.

## Überleitung Bilanzsumme zu Operativen Aktiva

Mio €	31.12.2010	31.12.2009
<b>Bilanzsumme</b>	<b>24.390,5</b>	<b>23.049,2</b>
– Flüssige Mittel	1.471,3	1.712,8
– Kurz- und langfristige Derivate, verzinsliche Anlagen	202,2	104,2
– Andere finanzielle Vermögenswerte	30,0	48,1
<b>Abzüglich finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>1.703,5</b>	<b>1.865,1</b>
<b>Abzüglich sonstige nicht operative Vermögenswerte</b>	<b>383,8</b>	<b>370,1</b>
– Aktive latente Steuern	680,7	728,9
– Ertragsteuerforderungen	123,4	94,2
<b>Abzüglich Ertragsteuervermögen</b>	<b>804,1</b>	<b>823,1</b>
<b>Zuzüglich diskontierte Wechsel für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>6,7</b>	<b>13,7</b>
<b>Segmentvermögen</b>	<b>21.505,8</b>	<b>20.004,6</b>
<b>Summe Verbindlichkeiten und Rückstellungen</b>	<b>18.187,6</b>	<b>18.987,5</b>
– Kurz- und langfristige Finanzschulden	8.990,5	10.712,5
– Zins- und ähnliche Verbindlichkeiten	199,4	146,0
<b>Abzüglich finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>9.189,9</b>	<b>10.858,5</b>
– Rückstellungen für latente Steuern	207,7	196,5
– Ertragsteuerverbindlichkeiten	697,9	644,7
<b>Abzüglich Ertragsteuerverbindlichkeiten</b>	<b>905,6</b>	<b>841,2</b>
<b>Abzüglich sonstige nicht operative Verbindlichkeiten</b>	<b>1.869,1</b>	<b>1.866,0</b>
<b>Segmentschulden</b>	<b>6.223,0</b>	<b>5.421,9</b>
<b>Operative Aktiva</b>	<b>15.282,8</b>	<b>14.582,7</b>

## 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 2010 wurde mit Beschluss des Vorstands vom 8. Februar 2011 genehmigt und wird beim elektronischen Bundesanzeiger eingereicht und dort bekannt gemacht.

Der Konzernabschluss der Continental AG zum 31. Dezember 2010 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 Interpretations Committee (IFRIC) sowie die des ehemaligen Standing Interpretations Committee (SIC). Alle für das Geschäftsjahr 2010 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 können zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte sowie derivative Finanzinstrumente bilden, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert sind.

Die Jahresabschlüsse der in den Konzern einbezogenen Gesellschaften werden entsprechend IAS 27 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. So weit 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, an denen die Continental AG mittelbar oder unmittelbar die Mehrheit der Stimmrechte hält und die Beherrschungsmöglichkeit besitzt, sind in den Konzernabschluss einbezogen und werden voll konsolidiert. Unabhängig vom Stimmrechtsverhältnis kann der Konsolidierungskreis auch Gesellschaften umfassen, die nach der Bestimmung von SIC 12 (Consolidation – Special Purpose Entities) unter anderem durch Vereinbarungen und Garantien von der Continental AG beherrscht werden können. Weder 2010 noch 2009 wurden Gesellschaften aufgrund dieser Bestimmung in den Konzernabschluss einbezogen. 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 zum Beispiel Markennamen, Patente, Technologie, Kundenbeziehungen und Auftragsbestände, werden zum Erwerbszeitpunkt nur dann separat angesetzt, wenn die Voraussetzungen nach IAS 38 für die Aktivierung eines immateriellen Vermögenswertes vorliegen. Die Bewertung zum Erwerbszeitpunkt kann in der Regel nur vorläufig erfolgen. Sind Anpas-

sungen innerhalb von zwölf Monaten nach dem Erwerb zugunsten bzw. zulasten der Vermögenswerte und Schulden notwendig, so werden diese entsprechend vorgenommen. Diese Anpassungen werden im Anhang dargestellt. Kennzahlen aus dem Vorjahr werden nicht nachträglich geändert.

Ein verbleibender aktivischer Unterschiedsbetrag wird als Goodwill aktiviert. Um die Werthaltigkeit des Goodwill aus einer noch nicht vollständig abgeschlossenen Bewertung und demnach vorläufigen Kaufpreisaufteilung sicherzustellen, wird zum Bilanzstichtag eine vorläufige Aufteilung sicherzustellen, wird zum Bilanzstichtag eine vorläufige Aufteilung des vorläufigen Goodwill auf die betroffenen Managementeinheiten vorgenommen. Diese vorläufige Aufteilung kann deutlich von der endgültigen Verteilung abweichen.

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.

Kaufoptionen für Minderheitenanteile sind in Deutschland insbesondere bei Abschluss eines Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags aufgrund des Abfindungsangebots nach § 305 AktG gesetzlich vorgesehen.

Im Falle sukzessiver Erwerbe bei bereits bestehender Beherrschung werden sich ergebende Unterschiedsbeträge zwischen Kaufpreis und Buchwert der erwor-

benen Minderheitenanteile erfolgsneutral mit dem Eigenkapital verrechnet.

Im Fall eines sukzessiven Erwerbs und einer damit verbundenen Erlangung der Beherrschungsmöglichkeit wird der Unterschiedsbetrag zwischen dem Buchwert und dem beizulegenden Zeitwert zum Zeitpunkt der erstmaligen Vollkonsolidierung erfolgswirksam innerhalb der sonstigen Erträge und Aufwendungen realisiert.

Wesentliche Beteiligungen werden, wenn die Continental AG zwischen 20,0 % und 50,0 % der Stimmrechte hält und dementsprechend einen maßgeblichen Einfluss auf das Beteiligungsunternehmen ausüben kann (assoziierte Unternehmen), grundsätzlich nach der Equity-Methode bilanziert. Es wird kein Unternehmen nach der Methode der Quotenkonsolidierung in den Konzernabschluss einbezogen.

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 eine Bewertung zum beizulegenden Zeitwert entsprechend IAS 39 für diese Gesellschaften nicht möglich ist.

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 der 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.

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, die Gewinn- und Verlustrechnung mit Periodendurchschnittskursen in Euro umgerechnet. Umrechnungsdifferenzen aus der Währungsumrechnung werden bis zum Abgang des Tochterunternehmens ergebnisneutral im kumulierten übrigen 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 Stichtagumrechnung konzerninterner Finanzierungen, die in der jeweiligen funktionalen Währung einer der Vertragsparteien auftreten und deren Rückzahlung in absehbarer Zeit nicht erwartet wird, werden ergebnisneutral im kumulierten übrigen Eigenkapital erfasst.

Entsprechend den Vorschriften von IAS 21 wird bei allen Unternehmenserwerben ein Goodwill als Vermögenswert ausgewiesen und gegebenenfalls mit dem Mittelkurs in Euro zum Bilanzstichtag umgerechnet. Die aus der Währungsumrechnung resultierenden Differenzen werden erfolgsneutral im kumulierten übrigen Eigenkapital dargestellt.

Die der Währungsumrechnung zugrunde liegenden Wechselkurse mit wesentlichem Einfluss auf den Konzernabschluss haben sich wie folgt entwickelt:

Währungen 1 € in	Stichtagskurs		Jahresdurchschnittskurs	
	31.12.2010	31.12.2009	2010	2009
Brasilien BRL	2,22	2,51	2,33	2,85
Schweiz CHF	1,25	1,48	1,38	1,51
China CNY	8,82	9,84	8,99	9,52
Tschechische Republik CZK	25,12	26,41	25,29	26,46
Großbritannien GBP	0,86	0,89	0,86	0,89
Ungarn HUF	277,90	270,44	275,30	280,55
Japan JPY	108,82	133,07	116,54	130,22
Südkorea KRW	1.501,40	1.680,02	1.533,80	1.773,59
Mexiko MXN	16,59	18,85	16,77	18,80
Malaysia MYR	4,13	4,93	4,28	4,91
Philippinen PHP	58,00	66,56	59,84	66,32
Rumänien RON	4,28	4,24	4,21	4,24
USA USD	1,34	1,44	1,33	1,39
Südafrika ZAR	8,89	10,66	9,72	11,70

### Umsatzrealisierung

Als Umsätze werden nur die aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit des Unternehmens resultierenden Produktverkäufe 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 Einbringbarkeit der Forderung ausgegangen werden können.

Nebenerlöse und ähnliche Erträge sowie Erlöse aus dem Verkauf von Anlagen, Verkaufserlöse für Abfälle, Miet- sowie Lizenzentnahmen werden mit den zugehörigen Aufwendungen verrechnet.

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.

### 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 neben diesen 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 Ingangsetzung neuer Produktionsanläufe oder Werke entstehen, nicht aktiviert, sondern sofort ergebniswirksam erfasst.

Nur bei wenigen Entwicklungsprojekten sind die Kriterien für eine Aktivierung erfüllt, weil die wesentlichen mittel- und längerfristigen Projekte im Zusammenhang mit der Belieferung von Fahrzeugherstellern – dem sogenannten Erstausrüstungsgeschäft – erfolgen. Neue Entwicklungen für das Erstausrüstungsgeschäft werden erst vermarktbare, 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.

Nominierungen von Erstausrütern 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 oben beschriebenen aktivierte Entwicklungsaufwendungen – sofort ergebniswirksam erfasst.

#### **Zins- und Beteiligungsergebnis**

Zinsaufwendungen und Zinserträge werden zeitanteilig, Dividendenerträge 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

„Ergebnis pro Aktie verwässert“ 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 Pensionsrückstellungen 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 Unternehmenserwerbes. Der Goodwill unterliegt keiner planmäßigen Abschreibung, vielmehr erfolgt mindestens einmal jährlich ein Werthaltigkeitstest (Impairment-Test) zur Bestimmung eines möglichen Wertminderungsbedarfs.

#### **Immaterielle Vermögenswerte**

Erworogene 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. Investitionszuschüsse werden grundsätzlich von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt.

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 Anschaffungskosten und Herstellungskosten aktiviert. Dies betrifft auch Finanzierungsleasingssachverhalte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und immaterielle Vermögenswerte.

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 mehrjährigen Abständen gewartet werden können. Folgende Nutzungsdauern kommen zur Anwendung: bis zu 33 Jahre bei Grundstückseinrichtungen und Gebäuden; bis zu zwölf Jahre bei technischen Anlagen und Maschinen und zwei bis zehn Jahre bei Betriebs- und Geschäftsausstattung.

### Als Finanzinvestitionen 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, wobei diese denen der 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 Finanzinvestitionen 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 Verkaufskosten und dem Barwert des zurechenbaren künftigen Cash-flows durch die fortgeführte Nutzung des Vermögenswertes (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, Sachanlagen und als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien entsprechende Zuschreibungen vorgenommen.

Aktivierter Goodwill wird grundsätzlich jährlich im vierten Quartal auf der Ebene von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten (Cash Generating Units) hinsichtlich seiner Werthaltigkeit geprüft. Zahlungsmittelgenerierende Einheiten sind 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 Mittelzu-

flüssen anderer Vermögenswerte oder anderer Gruppen von Vermögenswerten sind. Die Werthaltigkeit wird durch Gegenüberstellung des Buchwerts des Geschäftsbereichs einschließlich des zuzurechnenden Goodwill und des erzielbaren Betrags der Geschäftseinheit bestimmt. Der erzielbare Betrag für diese Betrachtung ist der auf der Basis der diskontierten Cashflows vor Steuern ermittelte Nutzungswert. Übersteigt der Buchwert den erzielbaren Betrag des 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 berichtet.

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, von 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 Wachstumsrate des einzelnen Geschäftsbereichs extrapoliert.

Der jährliche Impairment-Test wurde 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 – ausgehend von der Finanzierung des Konzerns – ein einheitlicher Zinssatz in Höhe von 10,7 % vor Steuern verwendet. Dieser Vorsteuer-WACC legt eine Zielkapitalstruktur zugrunde, welche unter Berücksichtigung einer relevanten Peer Group bestimmt wurde. Der risikofreie Zinssatz beträgt 3,5 % und die Marktrisikoprämie 4,5 %. Für die Bestimmung der Fremdkapitalkosten wurde auf die in diesem Jahr emittierten Anleihen zurückgegriffen.

Die durchschnittlich angewandte nachhaltige Wachstumsrate lag im Berichtsjahr bei 0,90 % (Vj. 0,92 %). Für die Rubber Group betrug die durchschnittlich angewandte Wachstumsrate 0,50 % (Vj. 0,50 %) und für die Automotive Group 1,17 % (Vj. 1,16 %). Die nachhaltige Wachstumsrate für zahlungsmittelgenerierende Einheiten der Divisionen Interior und Chassis &

Safety lag im Berichtsjahr bei 1,0 % (Vj. 1,0 %) und für Einheiten der Division Powertrain bei 1,5 % (Vj. 1,5 %). Für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der Divisionen Pkw-Reifen, Nfz-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 2010 ergab keinen Impairment-Bedarf (Vj. 875,8 Mio €). Die Unterstellung eines um 0,5 Prozentpunkte angestiegenen Diskontierungszinssatzes von 11,2 % vor Steuern hätte zu einem Impairment von 15,2 Mio € geführt. Die Reduzierung der Wachstumsraten um jeweils 0,5 Prozentpunkte hätte zu einem Impairment-Bedarf von 3,6 Mio € geführt.

### **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 vertraglich vereinbarter Anspruch oder eine vertraglich vereinbarte Verpflichtung, aus dem bzw. aus der ein Zu- bzw. Abfluss von finanziellen Vermögenswerten oder die Ausgabe von Eigenkapitalrechten resultiert. Sie 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

Die Bilanzierung von originären Finanzinstrumenten erfolgt zum Erfüllungszeitpunkt, d.h. zu dem Zeitpunkt, an dem der Vermögenswert an oder durch die Continental AG geliefert wird. Originäre Finanzinstrumente 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 Vermögenswerte und entscheidet über eine Bewertung zu Anschaffungskosten oder zum beizulegenden Zeitwert.

- Veränderungen des beizulegenden Zeitwertes 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 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 zum Zeitpunkt des ersten Ansatzes fixe oder bestimmbare Zahlungen beinhalten sowie eine feste Endfälligkeit besitzen und bis dahin gehalten werden sollen – werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert und entsprechend ihrer Fristigkeit als lang- oder kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen. Wertminderungen (*impairment losses*) 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 Vermögenswerte ausgewiesen.

- „Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte“ (*available for sale*) – die zum Zeitpunkt ihres ersten Ansatzes als zur Veräußerung verfügbar designiert worden sind und nicht den anderen Kategorien zugeordnet worden sind – werden zum beizulegenden Zeitwert angesetzt und entsprechend der erwarteten Veräußerbarkeit als lang- oder kurzfristige Vermögenswerte bilanziert. Unrealisierte Gewinne oder Verluste werden bis zur Ausbuchung des Vermögenswertes unter Berücksichtigung von Steuereffekten im kumulierten übrigen Eigenkapital berücksichtigt. Im Falle eines signifikanten oder länger anhaltenden Rückgangs des beizulegenden Zeitwertes unter die Anschaffungskosten wird der Aufwand sofort erfolgswirksam erfasst. Wertaufholungen von Eigenkapitalinstrumenten werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Die Wertaufholung bei Fremdkapitalinstrumenten wird erfolgswirksam berücksichtigt. Wenn kein auf einem aktiven Markt notierter Preis vorliegt und der beizulegende Zeitwert nicht verlässlich ermittelt werden kann, zum Beispiel 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. Die Continental AG bewertet grundsätzlich sämtliche finanzielle Verbindlichkeiten mit den fortgeführten Anschaffungskosten. Diese entsprechen den Anschaffungskosten unter Berücksichtigung von Rückzahlungen, Emissionskosten und der Amortisation eines Agios oder Disagios. Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing werden mit dem Barwert der Leasingraten auf der Grundlage des bei Abschluss des Leasingvertrages angewendeten Zinssatzes ausgewiesen. Die finanziellen Verpflichtungen mit fixen bzw. bestimmbaren Zahlungen, die keinen Finanzschulden oder derivativen finanziellen Verbindlichkeiten entsprechen und nicht an einem Markt notiert sind, werden in der Bilanz unter den übrigen finanziellen Verbindlichkeiten entsprechend ihrer Fristigkeit ausgewiesen.

Bezüglich der Angaben nach IFRS 7 erfolgt eine Klassenbildung entsprechend der 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. Während der 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. Die Emissionskosten der Wandelanleihe reduzieren direkt die Anschaffungskosten der Fremdkapitalkomponente. 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 einbehaltenden Gewinnen aufgerechnet.

## **Derivative Finanzinstrumente**

Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Sicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen eingesetzt; der Ansatz 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, zum Beispiel 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 Vermögenswertes eingegangen wurde, dem Handelstag, angesetzt.

Änderungen der beizulegenden Zeitwerte derivativer Finanzinstrumente, die zur Steuerung von Schwankungen des beizulegenden Zeitwerts bilanzierte Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten zum Einsatz kommen (*Fair Value Hedges*), werden zusammen mit den Wertänderungen des korrespondierenden Grundgeschäfts im Ergebnis der Periode erfasst. Zeitwertänderungen derivativer Finanzinstrumente, die zur Absi-

cherung künftiger Zahlungsströme dienen (*Cashflow Hedges*) und deren Absicherung sich als effektiv erwiesen hat, werden unmittelbar im Eigenkapital angesetzt, bis das zugehörige Grundgeschäft eintritt. 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 Zeitwertes im Periodenergebnis unabhängig vom Grundgeschäft. Ergibt sich aus der Absicherung eines Zahlungsstroms zu einem späteren Zeitpunkt der Ansatz eines finanziellen Vermögenswerts oder einer finanziellen Verbindlichkeit, werden die bislang im Eigenkapital ausgewiesenen Gewinne oder Verluste in das Periodenergebnis umgebucht. Ergibt sich ein nicht finanzieller Vermögenswert, wird dies durch eine Erhöhung bzw. Minderung der Anschaffungskosten berücksichtigt.

## **Eingebettete Derivate**

Nicht-derivative Basisverträge werden im Konzern regelmäßig auf eingebettete Derivate, zum Beispiel vertragliche Zahlungsvereinbarungen in nicht handelsüblichen Währungen, untersucht. Eingebettete Derivate sind vom Basisvertrag zu trennen, wenn die Beurteilung ergibt, dass die wirtschaftlichen Merkmale und Risiken des eingebetteten Derivats nicht eng mit den wirtschaftlichen Merkmalen und Risiken des Basisvertrags verbunden sind. Trennungspflichtige eingebettete Derivate werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

## **Forderungen**

Forderungen werden zum Nennwert bilanziert. Die auf gesonderten Posten erfassten Wertberichtigungen werden entsprechend der 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.

Continental verkauft teilweise Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Rahmen von Factoring-Programmen 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, nicht übertragen werden. Die Rückzahlungsverpflichtungen aus diesen Verkäufen sind kurzfristige Finanzschulden.

### Vorräte

Vorräte werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungs-kosten oder zu niedrigeren Nettoveräußerungswerten angesetzt. Die Anschaffungskosten werden grundsätz-lich nach der Durchschnittsmethode ermittelt. Die Herstellungskosten umfassen direkt zurechenbare Kosten und produktionsbezogene Material- und Ferti-gungsgemeinkosten sowie Abschreibungen. Bestands-risiken, die sich durch eingeschränkte Verwertbarkeit oder eine erhebliche Lagerdauer ergeben, werden durch entsprechende Wertberichtigungen berücksich-tigt.

### 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 Kon-zept 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 Zeit-punkt 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 Zeit-punkt ihrer Verursachung erfasst.

Die latenten Steuern umfassen zu erwartende Steuer-zahlungen oder -erstattungen aus temporären Bewer-tungsunterschieden zwischen der Konzern- und den Steuerbilanzen sowie aus der Nutzung von Verlustvor-trägen. Aktivierter Goodwill, der nicht gleichzeitig steuerlich abzugfähig ist, führt nicht zu latenten Steuern. Die aktiven und passiven latenten Steuern werden mit den zukünftig gültigen Steuersätzen be-wertet, 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 beitrags-orientierten Zusagen geregelt.

Die Pensionsrückstellungen für die leistungsorientier-ten Zusagen werden gemäß IAS 19 auf der Grundla-ge versicherungsmathematischer Berechnungen nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) 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, soweit sie zu Beginn des Geschäftsjahres 10 % des höheren Werts aus Anwartschaftsbarwert oder beizulegendem Zeitwert des Planvermögens übersteigen, erfolgswirksam über die erwartete durchschnittliche Restdienstzeit der Berechtigten verteilt. Aufwendungen aus der Aufzin-sung von Pensionsverpflichtungen sowie Erträge der Pensionsfonds werden nicht gesondert im Finanzergebnis ausgewiesen, sondern den entsprechenden Funktionsbereichen zugeordnet.

Analog werden die Zinseffekte anderer langfristig fälliger Leistungen an Arbeitnehmer in den entsprechen-den Funktionskosten und nicht im Finanzergebnis ausgewiesen. Mehrere Konzern-Gesellschaften führen Pensionsfonds zur Deckung der Verpflichtungen. Als Planvermögen gelten zudem sämtliche Vermögens-werte und Ansprüche aus Rückdeckungsversicherun-gen, die ausschließlich für Zahlungen an Pensionsbe-rechtigte 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 bestehen-den Verpflichtungen zur Zahlung von Krankheitskosten an Mitarbeiter nach deren Pensionierung werden we-gen 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. Der Ansatz der Rückstellungen zum Bilanzstichtag erfolgt mit dem Wert, zu dem die Verpflichtungen wahrscheinlich erfüllt bzw. auf Dritte übertragen werden könnten. Langfristige Rückstellungen, wie zum Beispiel Prozess- oder Umweltrisiken, werden auf ihren Barwert diskontiert. Der entsprechend entstehende Zinsaufwand bei Aufzinsung der Rückstellungen wird inklusive eines Zinsänderungseffektes im Zinsergebnis ausgewiesen.

### Nicht finanzielle Verbindlichkeiten

Kurzfristige Verbindlichkeiten werden mit ihrem Rückzahlungsbetrag angesetzt. Langfristige nicht finanzielle Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

### Aktienoptionspläne

Die Höhe der in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Personalaufwendungen für Mitarbeiter aus Aktienoptionen richtet sich nach dem beizulegenden Zeitwert der Optionen zum Zeitpunkt der Zusage. Die Ableitung des beizulegenden Zeitwertes der Optionen erfolgt mithilfe des Monte-Carlo-Simulationsmodells. Der Optionswert wird sowohl in der Kapitalrücklage als auch in der Gewinn- und Verlustrechnung über die Sperrfrist verteilt erfasst.

Bei der Aussprache von Abfindungsangeboten für Aktienoptionen an Mitarbeiter werden die angenommenen Angebote mit dem beizulegenden Zeitwert die Kapitalrücklage reduzierend gegen die sonstigen Verbindlichkeiten verbucht.

Ausgegebene virtuelle Aktienoptionen werden mithilfe des Monte-Carlo-Simulationsmodells zu ihrem beizulegenden Zeitwert bilanziert. Die Aufwendungen werden im Personalaufwand erfasst, die dazugehörigen Verbindlichkeiten bis zum Ablauf der Haltefrist in den übrigen 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 Ausweis 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 Abzinssfaktoren, 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 Gewährleistung-, Prozess- und Umweltrisiken.

Den Annahmen und Schätzungen liegen Prämisse zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand zum Zeitpunkt der Erstellung des Konzernabschlusses beruhen. Die Prämisse werden regelmäßig überwacht und, falls erforderlich, den tatsächlichen Entwicklungen angepasst.

### 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. Finanzinvestitionen gehören nur dann zu den Zahlungsmitteläquivalenten, wenn sie eine Laufzeit von nicht mehr als drei Monaten besitzen.

### 3. Neue Rechnungslegungsvorschriften

Die Rechnungslegung der Continental AG nach IFRS erfolgt entsprechend der EU-Verordnung Nr. 1606/2002 i. V. m. §315a Abs. I 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 Änderungen und Interpretationen zu veröffentlichten Standards, die für die Continental AG anwendbar waren, wurden im Geschäftsjahr 2010 erstmals verpflichtend wirksam und entsprechend angewendet:**

IFRIC 12, *Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen*, gibt Hilfestellung für die bilanzielle Behandlung der sich ergebenden Rechte und Pflichten aus öffentlich-privaten Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen beim Betreiber (Konzessionsnehmer). Die Interpretation ist auf Vereinbarungen anzuwenden, bei denen öffentliche Infrastrukturleistungen auf Privatunternehmen verlagert werden und bei denen

- a) der Konzessionsgeber vorschreibt und steuert, welche Dienstleistungen der Betreiber (Konzessionsnehmer) an wen zu welchem Preis anzubieten hat, und
- b) dem Konzessionsgeber durch Eigentümerschaft, wirtschaftliche Ansprüche oder anderweitig, am Ende der Vereinbarung ein wesentlicher Restwert der Infrastruktur zusteht [dabei fällt jedoch auch Infrastruktur, die über ihre gesamte wirtschaftliche Nutzungsdauer für eine öffentlich-private Dienstleistungskonzeession genutzt wird, in den Anwendungsbereich des IFRIC 12, soweit die Bedingung unter a) erfüllt ist].

IFRIC 12 ist spätestens mit Beginn des ersten Geschäftsjahres anzuwenden, dass nach dem 29. März 2009 beginnt. IFRIC 12 hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

IFRIC 15, *Verträge über die Errichtung von Immobilien*, beschäftigt sich mit der Rechnungslegung bei Unternehmen, die sich mit der Immobilienfertigung befassen. Dabei klärt die Interpretation unter welchen Bedingungen eine Anwendung von IAS 11, *Fertigungsaufträge*,

bzw. IAS 18, *Umsatzerlöse*, zu erfolgen hat. Darüber hinaus wird die Fragestellung behandelt, zu welchem Zeitpunkt Erträge aus der Immobilienfertigung zu realisieren sind. Die Interpretation ist verpflichtend für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2010 beginnen, anzuwenden. IFRIC 15 hatte keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

IFRIC 16, *Absicherung einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb*, stellt klar, dass Gegenstand einer Sicherungsbeziehung nur das Risiko aus Kursänderungen zwischen der funktionalen Währung des ausländischen Geschäftsbetriebs und der funktionalen Währung eines übergeordneten Unternehmens sein kann, unbedachtlich der Konzernebene des übergeordneten Konzernunternehmens. Weiterhin bestimmt IFRIC 16, dass jedes Unternehmen innerhalb des Konzernverbunds (mit Ausnahme des ausländischen Geschäftsbetriebs, dessen Kursrisiko abgesichert werden soll) das Sicherungsinstrument zur Absicherung einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb halten kann. Bei Abgang des ausländischen Geschäftsbetriebs aus dem Konsolidierungskreis bestimmt sich der erfolgswirksam auszubuchen-den Betrag aus der Fremdwährungsrücklage für das Sicherungsinstrument nach IAS 39, *Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung*, und für das Grundgeschäft gemäß IAS 21, *Auswirkungen von Wechselkursänderungen*. Die Interpretation ist spätestens mit Beginn des ersten nach dem 30. Juni 2009 beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden. IFRIC 16 hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

IFRIC 17, *Sachdividenden an Eigentümer*, beschäftigt sich sowohl mit dem Zeitpunkt des Ansatzes und der Bewertung der Dividendenverbindlichkeit als auch mit der bilanziellen Behandlung am Tag der Ausschüttung/Begleichung (*settlement*). Eine Dividendenverbindlichkeit ist anzusetzen, wenn die Dividende genehmigt ist und die Ausschüttung nicht mehr länger im Ermessen des Unternehmens steht. Die Dividendenverbindlichkeit ist auf Basis des beizulegenden Zeitwerts des auszuschüttenden Vermögenswertes zu bewerten. Nachfolgende Anpassungen zu einem späteren Abschlussstichtag oder zum Zeitpunkt der Begleichung (*settlement*) sind direkt im Eigenkapital zu erfassen. Am Tag der Ausschüttung (*settlement*) ist die Differenz zwischen Buchwert des ausgeschütteten

Vermögenswertes und Buchwert der Dividendenverbindlichkeit erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen. Die Veröffentlichung von IFRIC 17 ändert auch den IFRS 5, *Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche*, dahingehend, dass zukünftig auch Vermögenswerte, die „als zur Ausschüttung an Anteileigner gehalten“ klassifiziert werden, den Regeln des Standards unterliegen. Die Interpretation (einschließlich der Folgeänderungen an IFRS 5 und IAS 10, *Ereignisse nach der Berichtsperiode*) ist spätestens mit Beginn des ersten nach dem 31. Oktober 2009 beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden. IFRIC 17 hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

IFRIC 18, *Übertragung von Vermögenswerten durch einen Kunden*, regelt die bilanzielle Behandlung von Vermögenswertübertragungen eines Kunden beim empfangenden Unternehmen. Im Mittelpunkt der Interpretation stehen Sachverhalte, bei denen ein Kunde einem Unternehmen ein Sachanlagegut (oder Finanzmittel für die Herstellung/Anschaffung eines Sachanlagegutes) überträgt und das empfangende Unternehmen dem Kunden im Gegenzug die Anbindung an ein Netzwerk oder den permanenten Zugang zu Dienstleistungen oder Lieferung von Gütern (z. B. Elektrizitäts-, Gas- oder Wasserversorgung), oder beides ermöglicht. IFRIC 18 (einschließlich der Folgeänderung an IFRS 1, *Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards*) ist spätestens mit Beginn des ersten nach dem 31. Oktober 2009 beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden. IFRIC 18 hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

IFRS 1, *Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards (überarbeitet 2008)*, überarbeitet den IFRS 1 ausschließlich hinsichtlich seines formalen Aufbaus durch eine Trennung von allgemeinen und spezifischen Regelungen im Standard. Der überarbeitete IFRS 1 ist spätestens mit Beginn des ersten Geschäftsjahres nach dem 31. Dezember 2009 anzuwenden. Der überarbeitete IFRS 1 hatte keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

Die Änderungen des IFRS 1, *Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards – Zusätzliche Ausnahmen für erstmalige Anwender*, sehen zusätzliche Ausnahmen von der grundsätzlich ver-

pflichtenden retrospektiven Anwendung aller zum Abschlussstichtag des ersten IFRS-Abschlusses geltenden Standards und Interpretationen vor. Unternehmen der Öl- und Gasindustrie sind von der rückwirkenden Anwendung der IFRS für Öl- und Gasvermögenswerte befreit, wenn sie die Vollkostenbewertung zum Zeitpunkt der Umstellung auf IFRS angewendet haben. Weiterhin ist in den Fällen, in denen ein IFRS-Erstanwender bereits auf Basis der bisherigen Rechnungslegungsstandards eine Beurteilung zur Frage, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis enthält, vorgenommen hat, eine Neueinschätzung der Klassifizierung der Verträge nach IFRS nicht erforderlich. Voraussetzung hierfür ist, dass die Beurteilung in Übereinstimmung mit den Vorgaben des IFRIC 4, *Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis enthält*, erfolgte. Die Änderungen des IFRS 1 sind spätestens mit Beginn des ersten nach dem 31. Dezember 2009 beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden. Die Änderungen hatten keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

Die Änderungen des IFRS 2, *Anteilsbasierte Vergütung*, stellen die Bilanzierung von anteilsbasierten Vergütungen im Konzern klar. Das Unternehmen, das die Güter und Dienstleistungen empfängt (*receiving entity*), hat eine Zusage grundsätzlich nach den Regelungen für anteilsbasierte Vergütungstransaktionen mit Barausgleich zu bilanzieren, es sei denn, der Ausgleich der Zusage erfolgt in Eigenkapitalinstrumenten des empfangenden Unternehmens oder die empfangende Gesellschaft ist nicht selbst zur Begleichung der Zusage verpflichtet. Das Unternehmen, dem der Ausgleich der anteilsbasierten Vergütungstransaktion obliegt (*settling entity*) bilanziert die anteilsbasierte Transaktion in Abhängigkeit von der Art der Begleichung. In dem Falle, in dem die Begleichung durch Eigenkapitalinstrumente erfolgt, richtet sich die Bilanzierung nach den Vorschriften des IFRS 2 für anteilsbasierte Vergütungstransaktionen mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente. Wird die Zusage mittels einer Barauszahlung abgegolten, sind die Bilanzierungsvorschriften des IFRS 2 für Transaktionen mit Barausgleich maßgeblich. Die Änderungen sind spätestens mit Beginn des ersten nach dem 31. Dezember 2009 beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden. Im Rahmen der Änderungen des IFRS 2 wurden der IFRIC 8, *Anwendungsbereich von IFRS 2*, sowie der IFRIC 11, *IFRS 2-Geschäfte mit eigenen Aktien und Aktien von Konzernunternehmen*, in den Standard eingegliedert mit der gleichzeitigen Eliminierung dieser Interpretationen. Die

Änderungen hatten keine wesentliche Auswirkung auf den Konzernabschluss der Continental AG.

IFRS 3, *Unternehmenszusammenschlüsse* (überarbeitet 2008), wurde im Hinblick auf verschiedene Sachverhalte im Zusammenhang mit der Bilanzierung von Unternehmenszusammenschlüssen angepasst. Im Wesentlichen wurde geändert,

- dass sämtliche Transaktionskosten einschließlich der Aufwendungen, die im direkten Zusammenhang mit dem Vollzug des Erwerbs anfallen, sofort im Aufwand zu erfassen sind, anstatt diese Kosten als Bestandteil des Kaufpreises für das erworbene Unternehmen zu behandeln;
- dass künftig für jeden Unternehmenszusammenschluss, in dem nicht 100 % der Anteile erworben werden, das Wahlrecht besteht, die Minderheitenanteile inklusive des auf sie entfallenden Goodwill oder wie bisher lediglich mit dem beizulegenden Zeitwert der auf die Minderheiten entfallenden identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden anzusetzen;
- dass bedingte Kaufpreisbestandteile nunmehr unabhängig von ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit mit ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt in die Bestimmung des Kaufpreises einzubeziehen sind. Spätere Änderungen des Zeitwertes von als Schulden klassifizierten bedingten Kaufpreisbestandteilen sind grundsätzlich in der Periode, in der die Änderung eintritt, erfolgswirksam zu erfassen;
- dass im Falle eines sukzessiven Unternehmenserwerbs (*step acquisition*) künftig die Unterschiede zwischen Buchwert und beizulegendem Zeitwert der bisher gehaltenen Anteile zum Erwerbszeitpunkt erfolgswirksam erfasst werden;
- dass alle zum Erwerbszeitpunkt beim erworbenen Unternehmen bestehenden Vertragsverhältnisse außer Leasingverträge erneut zu klassifizieren oder de-signieren sind; und
- dass ein vonseiten des Veräußerers an den Erwerber gewährter Anspruch auf Ersatzleistungen im Zusammenhang mit einer Schuld des erworbenen Unternehmens, z.B. im Zusammenhang mit Steuerrisiken oder Rechtsstreitigkeiten, künftig zum Ansatz eines Vermögenswertes in Höhe der damit zusammenhängenden Schuld führt. In den Folgeperioden

ist dieser Vermögenswert dann korrespondierend mit der zusammenhängenden Schuld zu bewerten.

Diese Änderungen des IFRS 3 sind für Unternehmenserwerbe zu beachten, die in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen, erfolgen. Die Anwendung hatte Auswirkungen auf die Behandlung der in 2010 getätigten Erwerbe.

IAS 27, *Konzern- und Einzelabschlüsse* (überarbeitet 2008), wurde um folgende Klarstellungen angepasst:

- Der „Economic Entity Approach“ ist verpflichtend für sämtliche Transaktionen mit Minderheiten. Demnach müssen Käufe oder Verkäufe von Anteilen an einem Tochterunternehmen, die zu keiner Änderung hinsichtlich der Beherrschungsmöglichkeit führen, erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst werden. Es ergeben sich insofern keine Buchwertänderungen der bilanzierten Vermögenswerte (einschließlich des Geschäfts- oder Firmenwerts) und Schulden aus solchen Transaktionen.
- Bei Anteilsverkäufen, die hingegen den Verlust der Beherrschungsmöglichkeit zur Folge haben, wird ein Veräußerungsgewinn oder -verlust ergebniswirksam erfasst. In das Veräußerungsergebnis gehen künftig ebenfalls die Unterschiede zwischen bisherigem Buchwert und beizulegendem Zeitwert für solche Anteile ein, die nach Verlust der Beherrschungsmöglichkeit zurückbehalten werden.
- Die bisherige Begrenzung des auf Minderheiten entfallenden Verlustes auf die Höhe des Buchwertes der Minderheitenanteile wird aufgehoben, sodass der Buchwert von Minderheitsanteilen künftig auch negativ werden kann.

Diese Änderungen des IAS 27 sind verpflichtend für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen, anzuwenden und hatten auf Transaktionen in 2010 einen entsprechenden Einfluss.

Die Änderung des IAS 39, *Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung – Geeignete Grundgeschäfte*, betrifft Ergänzungen des IAS 39 im Kontext der Abbildung von Sicherungsgeschäften (*Hedge Accounting*) hinsichtlich der Voraussetzungen für die Absicherung von Inflationsrisiken als Grundgeschäft und der Verwendung von Optionen zur Absicherung einseitiger Risiken. Die Änderung ist für Geschäftsjahre, die am oder nach

dem 1. Juli 2009 beginnen, anzuwenden. Die Änderung hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

Im Rahmen des ersten Projekts zu Verbesserungen der International Financial Reporting Standards des IASB (*Improvements to IFRSs, Mai 2008*) wurde folgende Änderung wirksam:

- ☞ Die Änderung des IFRS 5, *Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte sowie aufgegebene Geschäftsbereiche*, stellt die Angabeerfordernisse für derartige Vermögenswerte klar. Die Angabeerfordernisse anderer IFRS sind grundsätzlich für langfristige Vermögenswerte (oder Veräußerungsgruppen), die als zur Veräußerung gehalten werden oder aufgegebene Geschäftsbereiche nicht anzuwenden, es sei denn diese IFRS sehen explizit Angabepflichten für derartige Vermögenswerte vor oder die Angabeerfordernisse beziehen sich auf die Bewertung von Vermögenswerten und Schulden in einer Veräußerungsgruppe außerhalb des Anwendungsbereiches der IFRS 5 Bewertungsregeln und die Angabe erfolgt nicht an einer anderen Stelle des Abschlusses. Die Änderung ist spätestens mit Beginn des ersten nach dem 31. Dezember 2009 beginnenden Geschäftsjahres verpflichtend anzuwenden. Die Änderung hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.
- ☞ Die Änderung des IFRS 8, *Geschäftssegmente*, bezieht sich auf die Klarstellung des Standards dahingehend, dass die Angabe des Betrags des Segmentvermögens nur dann zu erfolgen hat, wenn diese Größe auch regelmäßig an den Hauptentscheidungsträger (*Chief Operating Decision Maker*) berichtet wird. Die Änderung ist spätestens mit Beginn des ersten nach dem 31. Dezember 2009 beginnenden Geschäftsjahres verpflichtend anzuwenden. Die Änderung hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.
- ☞ Die Änderung des IAS 1 (überarbeitet 2007); *Darstellung des Abschlusses*, stellt klar, dass eine eventuelle Abgeltung einer Verbindlichkeit durch die Ausgabe von Eigenkapital unerheblich für die Klassifizierung von kurz- und langfristig ist. Die Änderung ist spätestens mit Beginn des ersten nach dem 31. Dezember 2009 beginnenden Geschäftsjahres verpflichtend anzuwenden. Die Änderung hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.
- ☞ Die Änderung des IAS 7, *Kapitalflussrechnungen*, regelt, dass nur Aufwendungen, die im bilanziellen Ansatz eines Vermögenswertes münden, als Zahlungsströme aus der Investitionstätigkeit zu klassifizieren sind. Die Änderung ist spätestens mit Beginn des ersten nach dem 31. Dezember 2009 beginnenden Geschäftsjahres verpflichtend anzuwenden. Die

Im Rahmen des zweiten Projekts zu Verbesserungen der International Financial Reporting Standards des IASB (*Improvements to IFRSs, April 2009*) wurden folgende Änderungen wirksam:

- ☞ Die Änderung des IFRS 2, *Anteilsbasierte Vergütung*, stellt klar, dass nicht nur Unternehmenszusammenschlüsse nach der Definition des IFRS 3, sondern ebenfalls die Begründung eines Joint Ventures und die Zusammenschlüsse von Unternehmen unter gemeinsamer Beherrschung (*common control*) vom Anwendungsbereich des IFRS 2 ausgeschlossen sind. Die Änderung ist spätestens mit Beginn des ersten nach dem 31. Dezember 2009 beginnenden Geschäftsjahres verpflichtend anzuwenden. Die Änderung hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

Änderung hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

- Die Änderung des IAS 17, *Leasingverhältnisse*, be seitigt die Spezialregeln für das Leasing von Grundstücken. Demnach sollen auch für Grundstücke die allgemeinen Vorschriften des IAS 17 zur Klassifizierung als Operating- oder Finanzierungsleasingverhältnis gelten. Die Änderung ist spätestens mit Beginn des ersten nach dem 31. Dezember 2009 beginnenden Geschäftsjahres verpflichtend anzuwenden. Die Änderung hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.
- Die Änderung des Anhangs des IAS 18, *Umsatzerlöse*, ergänzt zusätzliche Leitlinien zur Bestimmung von Auftraggeber (Prinzipal) und Stellvertreter (Agent) im Anhang zu IAS 18. Explizite Regelungen zum Anwendungszeitpunkt erfolgten nicht, da der Anhang nicht Bestandteil des Standards ist. Die Änderung hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.
- Die Änderung des IAS 36, *Wertminderung von Vermögenswerten*, stellt klar, dass eine zahlungsmittelgenerierende Einheit (*Cash Generating Unit*) oder eine Gruppe zahlungsmittelgenerierender Einheiten, der ein Geschäfts- und Firmenwert zuzuordnen ist, die niedrigste Ebene innerhalb eines Unternehmens darstellt, auf der Geschäfts- und Firmenwerte für interne Managementzwecke überwacht werden und nicht größer sein darf als ein Geschäftssegment nach der Definition des IFRS 8, *Geschäftssegmente*. Die Änderung ist spätestens mit Beginn des ersten nach dem 31. Dezember 2009 beginnenden Geschäftsjahres verpflichtend anzuwenden. Die Änderung hatte keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.
- Die Änderung des IAS 38, *Immaterielle Vermögenswerte*, stellt die neuen Anforderungen des überarbeiteten IFRS 3, *Unternehmenszusammenschlüsse*, be treffend die bilanzielle Behandlung von immateriellen Vermögenswerten, die im Zuge eines Unternehmenszusammenschlusses erworben wurden, klar. Darüber hinaus wurde IAS 38 in Bezug auf die Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts (Bewertungsmethodiken) für im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses erworbene immaterielle Vermögenswerte, für die kein aktiver Markt besteht,

präzisiert. Die Änderungen sind spätestens mit Beginn des ersten nach dem 31. Dezember 2009 beginnenden Geschäftsjahres verpflichtend anzuwenden. Die Änderungen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

- IAS 39, *Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung*, wurde hinsichtlich der bilanziellen Behandlung von Vorfälligkeitsentschädigungen klargestellt. Vorfälligkeitsentschädigungen sind demnach als eng mit dem Hauptvertrag verbunden anzusehen. Weiterhin wurde der IAS 39 dahingehend geändert, dass die Ausnahme vom Anwendungsbereich des IAS 39 überarbeitet wurde. Terminverträge (*forward contracts*) zwischen einem Erwerber und einem Verkäufer (Verträge, die vorsehen ein erworbene Unternehmen zu einem zukünftigen Zeitpunkt zu erwerben oder verkaufen) sind vom Anwendungsbereich des IAS 39 ausgenommen. Die Laufzeit des Kontrakts darf dabei den Zeitraum nicht überschreiten, der begründet notwendig ist, um die für einen Unternehmenszusammenschluss notwendigen Zustimmungen einzuholen und die Transaktion abzuschließen. Eine weitere Änderung des IAS 39 betrifft eine Klarstellung in Zusammenhang mit der Sicherung von Zahlungsströmen (*Cashflow Hedge Accounting*). Wenn eine Absicherung einer erwarteten Transaktion im künftigen Ansatz eines finanziellen Vermögenswertes oder einer finanziellen Verbindlichkeit resultiert, sind die damit verbundenen direkt im Eigenkapital erfassten Gewinne und Verluste in derselben Berichtsperiode [oder -perioden] in die Gewinn- und Verlustrechnung umzubuchen, in der bzw. in denen die abgesicherten Zahlungsströme die Gewinn- und Verlustrechnung berühren. Die Änderungen sind spätestens mit Beginn des ersten nach dem 31. Dezember 2009 beginnenden Geschäftsjahres verpflichtend anzuwenden. Die Änderungen hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.
- Eine weitere Änderung des IAS 39, *Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung*, stellt klar, dass das *Hedge Accounting* für Transaktionen zwischen Segmenten in den Einzelabschlüssen nicht länger anzuwenden ist. Die Änderung (ursprünglich Teil des 2007/2008 Projekts) ist spätestens mit Beginn des ersten nach dem 31. Dezember 2009 beginnenden Geschäftsjahres verpflichtend anzuwenden. Die Änderung hat-

te keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

- ☞ Die Änderung des IFRIC 9, *Neubeurteilung eingebetteter Derivate*, stellt klar, dass IFRIC 9 nicht auf eingebettete Derivate in Verträgen anzuwenden ist, die im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen nach IFRS 3 (überarbeitet 2008), *Unternehmenszusammenschlüsse*, bei der Begründung eines Joint Ventures nach IAS 31, *Anteile an Gemeinschaftsunternehmen*, oder im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen unter Beteiligung von Unternehmen oder Geschäftsbetrieben unter gemeinsamer Beherrschung nach IFRS 3 (überarbeitet 2008) übergehen. Die Änderung ist spätestens mit Beginn des ersten nach dem 31. Dezember 2009 beginnenden Geschäftsjahres verpflichtend anzuwenden. Die Änderung hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.
- ☞ Die Änderung des IFRIC 16, *Absicherung einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb*, bestimmt, dass jedes Unternehmen im Konzern das Sicherungsinstrument halten kann (einschließlich des ausländischen Geschäftsbetriebs, dessen Kursrisiko abgesichert werden soll). Die Änderung ist spätestens mit Beginn des ersten nach dem 31. Dezember 2009 beginnenden Geschäftsjahres verpflichtend anzuwenden. Die Änderung hatte keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der Continental AG.

**Folgende Standards und Interpretationen sind bereits von der EU verabschiedet (endorsed), werden jedoch erst zu einem späteren Zeitpunkt wirksam:**

Die Änderungen des IFRIC 14, *Vorauszahlungen im Rahmen von Mindestdotierungsverpflichtungen*, stellen die Bilanzierung in den Fällen klar, in denen eine Beitragsvorauszahlung bei bestehenden Mindestdotierungsverpflichtungen eines Versorgungsplans geleistet wird. Die Änderungen sehen vor, dass der wirtschaftliche Vorteil der Beitragsvorauszahlungen eines Unternehmens, die zu einer Reduzierung der künftigen Beitragszahlungen führt, als Vermögenswert zu aktivieren ist. Die Änderungen des IFRIC 14 sind spätestens mit Beginn des ersten nach dem 31. Dezember 2010 beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen des IFRIC 14 eine wesentliche Auswirkung auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.

IFRIC 19, *Tilgung finanzieller Verbindlichkeiten durch Eigenkapitalinstrumente*, adressiert Fälle, in denen neu verhandelte Vertragsbedingungen einer finanziellen Verbindlichkeit die vollständige oder teilweise Tilgung einer Verbindlichkeit durch die Ausgabe eigener Eigenkapitalinstrumente ermöglichen (*debt for equity swaps*). IFRIC 19 stellt die bilanzielle Behandlung derartiger Sachverhalte für den Schuldner (Emittenten der Eigenkapitalinstrumente) klar. Demnach sind die für Zwecke der Tilgung ausgegebenen Eigenkapitalinstrumente Bestandteil der gezahlten Gegenleistung. Die Bewertung der Eigenkapitalinstrumente soll mit dem beizulegenden Zeitwert erfolgen. Insofern eine verlässliche Bestimmung desselben nicht möglich ist, gilt der beizulegende Zeitwert der vollständig oder teilweise getilgten finanziellen Verbindlichkeit als maßgeblich. IFRIC 19 bestimmt ferner, dass der Differenzbetrag zwischen dem Buchwert der vollständig oder teilweise getilgten finanziellen Verbindlichkeit und dem Wertansatz der Eigenkapitalinstrumente erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen ist. IFRIC 19 und die korrespondierende Folgeänderung an IFRS 1, *Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards*, sind spätestens mit Beginn des ersten nach dem 30. Juni 2010 beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden. Es ist nicht zu erwarten, dass IFRIC 19 eine Auswirkung auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben wird.

Die Änderung an IFRS 1, *Begrenzte Befreiung erstmaliger Anwender von Vergleichsangaben nach IFRS 7*, ermöglicht eine Anwendung der Übergangsbestimmungen des IFRS 7, *Finanzinstrumente: Angaben*, für IFRS-Erstanwender. Die Änderung an IFRS 1 sowie die korrespondierende Änderung an IFRS 7 sind spätestens mit Beginn des ersten nach dem 30. Juni 2010 beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderung eine Auswirkung auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben wird.

IAS 24 (überarbeitet 2009), *Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen*, beinhaltet eine Klarstellung der bislang bestehenden Regelungen des IAS 24. Die Überarbeitung der Definition von nahestehenden Unternehmen und Personen (*related party*) bildet dabei einen der zentralen Schwerpunkte. Weiterhin enthält der überarbeitete IAS 24 Erleichterungsvorschriften für sogenannte *government-related entities*, d. h. für Unternehmen, die unter beherrschenden Einfluss, gemeinschaftlicher Führung

oder dem maßgeblichen Einfluss der öffentlichen Hand stehen. IAS 24 (überarbeitet 2009) sowie die daraus folgende Änderung an IFRS 8, *Geschäftssegmente*, sind spätestens mit Beginn des ersten nach dem 31. Dezember 2010 beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden. Es ist nicht zu erwarten, dass die überarbeitete IAS 24 wesentliche Auswirkungen auf künftige Konzernabschlüsse der Continental AG haben wird.

Die Änderung des IAS 32, *Finanzinstrumente: Darstellung*, adressiert die Klassifizierung von gewährten Bezugsrechten, Optionen und Optionsscheinen auf den Erwerb einer festen Anzahl eigener Anteile zu einem festen Betrag in einer beliebigen Währung. Derartige Rechte sind als Eigenkapital zu klassifizieren, wenn diese anteilig allen bestehenden Anteilseignern derselben Klasse gewährt werden. Die Änderung ist spätestens mit Beginn des ersten nach dem 31. Januar 2010 beginnenden Geschäftsjahres anzuwenden. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderung wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben wird.

**Folgende Änderungen sind noch nicht von der EU verabschiedet (endorsed). Ihr Anwendungszeitpunkt läge jedoch im Berichtszeitraum:**

Im Rahmen des dritten Projekts zu Verbesserungen der International Financial Reporting Standards des IASB (*Improvements to IFRSs, May 2010*) wäre ebenfalls folgende Änderung unter der Voraussetzung eines Endorsements der EU im Berichtszeitraum wirksam gewesen:

- Die Änderungen an IAS 21, *Auswirkungen von Wechselkursänderungen*, IAS 28, *Anteile an assoziierten Unternehmen*, und IAS 31, *Anteile an Gemeinschaftsunternehmen*, ergeben sich in Folge der im Rahmen der *Business Combination Phase II* vorgenommenen Anpassungen des IAS 27, *Konzern- und Einzelabschlüsse*. Es erfolgten in den einzelnen Standards Anpassungen im Hinblick auf die zeitlichen Anwendungsbestimmungen. Die Änderungen sind verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juli 2009 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.

**Folgende Standards und Interpretationen sind noch nicht von der EU verabschiedet (endorsed) und werden erst zu einem zukünftigen Zeitpunkt anwendbar.**

Durch die Änderungen an IFRS 1, *Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards*, werden bisher bestehende Verweise auf das Datum 1. Januar 2004 durch einen Verweis auf den Zeitpunkt des Übergangs auf IFRS ersetzt. Daneben werden Regeln für jene Fälle aufgenommen, in denen ein Unternehmen aufgrund von Hyperinflation nicht in der Lage ist, allen Vorschriften der IFRS gerecht zu werden. Die Änderung ist für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Juli 2011 beginnen, anzuwenden. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.

Die Änderungen an IAS 12, *Ertragsteuern*, führen ebenfalls zu Anpassungen im Anwendungsbereich des SIC-21, *Ertragsteuern – Realisierung von neubewerteten, nicht planmäßig abzuschreibenden Vermögenswerten*. Sie enthalten eine teilweise Klarstellung zur Behandlung temporärer steuerlicher Differenzen in Zusammenhang mit der Anwendung des Zeitwertmodells von IAS 40. Die Änderungen sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2012 beginnen, retrospektiv anzuwenden. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.

Die Änderungen an IFRS 7, *Finanzinstrumente: Angaben – Übertragungen von finanziellen Vermögenswerten*, führen zu einem Ausbau der Angabepflichten des IFRS 7 mit dem Ziel, die Transfertransaktionen selbst, das damit verbundene Risiko sowie die Auswirkungen des Risikos auf das Unternehmen, welches die Vermögenswerte transferiert, besser einschätzen zu können. Die Änderungen stellen u. a. klar, dass auch bei vollständiger Ausbuchung eines finanziellen Vermögenswertes Angabepflichten (qualitative und quantitative Informationen) zu im Rahmen der Transfertransaktion übernommenen bzw. zurückbehaltenen Rechten und Pflichten resultieren. Die Änderungen sind verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juli 2011 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.

Der Standard IFRS 9, *Finanzinstrumente*, überarbeitet die Vorschriften des IAS 39, *Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung*, zur Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten. Der Standard repräsentiert dabei die erste Projektphase des vollständigen Ersatzes des IAS 39. Der IFRS 9 teilt alle gegenwärtig in den Anwendungsbereich des IAS 39 fallende finanzielle Vermögenswerte in zwei Klassifizierungskategorien auf: „Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten“ und „Bewertung zum beizulegenden Zeitwert“. Die Bewertung zu fortgeführten Anschaffungskosten setzt voraus, dass das Halten des finanziellen Vermögenswertes zur Erzielung der vertraglichen Zahlungsströme Zielsetzung des Geschäftsmodells des Unternehmens ist und die Vertragsvereinbarungen betreffend den finanziellen Vermögenswert feste Zeitpunkte für die Zahlungsströme (ausschließlich Zahlungen für Zins und Tilgung auf ausstehende Rückzahlungsbeträge) vorsehen. Finanzielle Vermögenswerte, die diese Bedingungen nicht kumulativ erfüllen, werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. IFRS 9 sieht vor, dass Umklassifizierungen nur bei Änderungen des Geschäftsmodells vorzunehmen sind. Das Wahlrecht, dass finanzielle Vermögenswerte anstatt zu fortgeführten Anschaffungskosten zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden können, wird durch IFRS 9 begrenzt. Demnach ist eine Designation auf die Fälle beschränkt, in denen ein sogenannter *accounting mismatch* vorliegt und eine Klassifizierung in „zum beizulegenden Zeitwert bewertet“ zur Beseitigung oder erheblichen Verringerung von Ansatz- oder Bewertungskongruenzen führt. Weiterhin führt IFRS 9 ein unwiderrufliches Wahlrecht ein, Zeitwertänderungen von Eigenkapitalinstrumenten, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden, mit erstmaligem Ansatz im *other comprehensive income* (OCI) zu erfassen. Dies gilt nicht für Dividenden aus diesen Investments. Diese sind ergebniswirksam zu erfassen. In Bezug auf eingebettete Derivate übernimmt IFRS 9 die Konzeption des IAS 39 nur für solche Basisverträge, die nicht Vermögenswerte im Sinne des IFRS 9 sind. IFRS 9 wurde im Oktober 2010 um Regeln zur Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Verbindlichkeiten sowie zur Ausbuchung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten ergänzt. Dabei wurden die Regeln zur Ausbuchung aus dem derzeit gültigen IAS 39, *Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung*, übernommen. In Bezug auf finanzielle Verbindlichkeiten ist eine Änderung bei Anwendung der Fair Value Option vorgesehen. Bei Wahl der Fair Value Option für finanzielle Verbindlichkeiten sind Fair Value Änderungen aus Änderungen des eigenen Kreditrisikos

im *other comprehensive income* (OCI) zu erfassen. IFRS 9 (einschließlich der in 2010 vorgenommenen Ergänzungen) ist verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass der Standard wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben wird.

Im Rahmen des dritten Projekts zu Verbesserungen der International Financial Reporting Standards des IASB (*Improvements to IFRSs, May 2010*) werden ebenfalls erst zu einem späteren Zeitpunkt folgende Änderungen wirksam:

- ☞ Die Änderungen an IFRS 1, *Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards*, stellen für IFRS-Erstanwender im Jahr der erstmaligen Anwendung der IFRS klar, dass sich aus einer Änderung von Rechnungslegungsmethoden oder einer Änderung des Gebrauchs von IFRS 1 Ausnahmeverordnungen nach der Veröffentlichung eines Zwischenberichts nach IAS 34, *Zwischenberichterstattung*, die Erfordernisse ergeben, Erläuterungen zu den Änderungen sowie Anpassungen der Überleitungsrechnungen (Eigenkapital und Gesamtergebnis) vorzunehmen. Weiterhin sehen die Änderungen an IFRS 1 vor, den Anwendungsbereich der Ausnahmeverordnung zur Verwendung des als Ersatz für Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzten Werts (sogenannte *deemed cost*) zu erweitern. Demnach gilt die Ausnahme *deemed cost* zu verwenden auch, wenn die ereignisgesteuerte Bewertung (Börsengang oder Privatisierung) nach dem Zeitpunkt der erstmaligen IFRS Anwendung, aber noch innerhalb der Periode, die durch den ersten IFRS-Abschluss abgedeckt wird, liegt. IFRS-Erstanwender können für Sachanlagen oder immaterielle Vermögenswerte, die in Zusammenhang mit regulierten Geschäftsaktivitäten verwendet werden, den nach den bisher angewandten Rechnungslegungsgrundsätzen ermittelten Buchwert zum Umstellungszeitpunkt als Anschaffungs- und Herstellungskosten (*deemed cost*) verwenden. Die Ausnahmeregelung ist für jeden Posten einzeln anzuwenden. Erstanwender, die von dieser Ausnahme Gebrauch machen, sind verpflichtet für die betreffenden Vermögenswerte einen Werthaltigkeitstest nach IAS 36, *Wertminderung von Vermögenswerten*, zum Umstellungszeitpunkt durchzuführen. Die Änderungen sind verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2011 beginnen. Es ist nicht zu erwarten,

dass die Änderungen Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.

- Die Änderungen an IFRS 3, *Unternehmenszusammenschlüsse*, stellen die Übergangsvorschriften für bedingte Kaufpreisbestandteile (*contingent considerations*) aus Unternehmenszusammenschlüssen, deren Erwerbstichtag vor dem Tag der erstmaligen Anwendung des überarbeiteten IFRS 3 (überarbeitet 2008) liegt, klar. Für die Bewertung der nicht beherrschenden Anteile (*non-controlling interest*) wurde festgelegt, dass das Wahlrecht zum beizulegenden Zeitwert oder zum entsprechenden Teil des identifizierbaren Nettovermögens zu bewerten, nur für die Komponenten gilt, die im Falle der Liquidation einen gegenwärtigen Anspruch auf einen Anteil am Nettovermögen begründen. Alle anderen Komponenten sind zum beizulegenden Zeitwert im Kaufzeitpunkt bzw. in Übereinstimmung mit den entsprechenden IFRS zu bewerten. Die Änderungen stellen weiterhin klar, dass alle anteilsbasierten Vergütungen, die Teil eines Unternehmenszusammenschlusses sind, unter die Anleitungen zur Anwendung (*application guidance*) fallen. Damit ist diese auch auf Vergütungen, die freiwillig durch den Erwerber ersetzt werden sowie auf Vergütungen, die durch den Zusammenschluss nicht verfallen, anzuwenden. Die Änderungen sind verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juli 2010 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.
- Die Änderungen an IFRS 7, *Finanzinstrumente: Angaben*, beinhalten diverse Klarstellungen und Änderungen zu den geforderten Angaben über Art und Ausmaß der Risiken von Finanzinstrumenten. Die Änderungen sind verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2011 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*, stellen klar, dass die Aufgliederung des *other*

*comprehensive income (OCI)* in seine Einzelpositionen (Überleitung vom Buchwert zu Beginn zum Buchwert am Ende der Periode) in der Eigenkapitalveränderungsrechnung oder im Anhang erfolgen kann. Die Änderungen sind verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2011 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen wesentliche Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.

- Die Änderungen an IAS 34, *Zwischenberichterstattung*, betreffen Änderungen am Wortlaut des IAS 34, die auf eine starke Betonung der im Standard verankerten Prinzipien zur Entscheidung, welche Informationen im Zwischenbericht darzustellen sind, zielen. Weiterhin wird die in IAS 34 enthaltene (nicht abschließende) Aufzählung von Ereignissen und Transaktionen, die bei Wesentlichkeit anzugeben sind, erweitert (z. B. Fair-Value-Bewertungen). Die Änderungen sind verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2011 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderungen Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben werden.
- Die Änderung an IFRIC 13, *Kundenbindungsprogramme*, stellt den Begriff des Fair Value für die Bewertung von Prämengutschriften klar. Die Änderung ist verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2011 beginnen. Es ist nicht zu erwarten, dass die Änderung Auswirkungen auf die künftigen Konzernabschlüsse der Continental AG haben wird.

#### **Sonstige Verlautbarungen**

Mit Veröffentlichung der ersten Kapitel (Kapitel 1 und 3) zur Zielsetzung und qualitativen Anforderungen der Finanzberichterstattung im Jahr 2010 wurde die erste Phase des vom IASB und FASB betriebenen Projekts zur Entwicklung eines gemeinsamen konzeptionellen Rahmenkonzepts (*conceptual framework project*) abgeschlossen.

## 4. Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis umfasst neben der Muttergesellschaft 429 (Vj. 433) inländische und ausländische Unternehmen, an denen die Continental AG direkt oder indirekt mit mehr als 20,0% der Stimmrechte beteiligt ist. Davon werden 308 (Vj. 310) voll konsolidiert und 121 (Vj. 123) nach der Equity-Methode bilanziert. Die Vorjahreszahlen wurden vergleichbar dargestellt.

Gegenüber dem Vorjahr hat sich der Konsolidierungskreis in Summe um vier Gesellschaften reduziert. Es wurden sieben Gesellschaften erworben, sieben Gesellschaften wurden neu gegründet und zwei bislang nicht konsolidierte Einheiten wurden erstmalig konsolidiert. Sieben Gesellschaften wurden verkauft und vier Gesellschaften wurden liquidiert. Zusätzlich reduzierte sich der Konsolidierungskreis um sechs Gesellschaften durch Verschmelzung und drei Gesellschaften wurden entkonsolidiert.

Die Zugänge 2010 zum Konsolidierungskreis betreffen insbesondere die Erstkonsolidierung der Continental Automotive Corporation Korea Ltd., Seoul, Korea, Neugründungen im Bereich Automotive sowie den Erwerb einer europäischen Reifen-Vertriebsgruppe. Die Abgänge aus dem Konsolidierungskreis betreffen

im Wesentlichen den Verkauf von zwei zur Veräußerung bestimmten kleineren Geschäftsaktivitäten der Division ContiTech, den Verkauf einer Gesellschaft der Division Pkw-Reifen in Ungarn sowie Veräußerungen in der Automotive Group. Die Auswirkungen sind in Kapitel 5 erläutert.

40 (Vj. 38) 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 36 (Vj. 34) Gesellschaften verbundene Unternehmen, von denen zurzeit 16 (Vj. 18) inaktiv sind. Weitere vier (Vj. vier) nicht konsolidierte Gesellschaften sind assoziierte Unternehmen, von denen wie im Vorjahr eine Einheit inaktiv ist. Die Vorjahreszahlen wurden vergleichbar dargestellt.

Weitere Informationen über die Beteiligungen sowie eine Übersicht der inländischen Kapital- bzw. Personenhandelsgesellschaften, die die Befreiungsvorschriften nach § 264 Abs. 3 HGB bzw. § 264b HGB in Anspruch genommen haben, sind in Kapitel 40 enthalten.

## 5. Erwerbe und Veräußerungen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen

### Metso Minerals

Zur Stärkung des Geschäftsfeldes Spezialgurte hat die ContiTech Transportbandsysteme GmbH, Hannover, Deutschland, im Rahmen eines Asset Deals das Werk der Metso Minerals (Deutschland) GmbH in Moers, Deutschland, übernommen, in dem Transportbandsysteme für den überwiegenden Einsatz im Bergbau und in Kraftwerken gefertigt werden.

Der Kaufvertrag wurde am 3. Mai 2010 vollzogen. Die Erstkonsolidierung erfolgte zum 1. Mai 2010. Der Kaufpreis betrug 10,2 Mio €, welcher dem mit Barmitteln beglichenen Kaufpreisannteil entspricht. Die angefallenen Anschaffungsnebenkosten in Höhe von 0,2 Mio € wurden als sonstige betriebliche Aufwendungen erfasst.

Die erstmalig in der Konzernbilanz berücksichtigten Vermögenswerte und Schulden wurden mit folgenden Werten (in Mio €) angesetzt:

<b>Metso Minerals</b>	<b>Buchwert unmittelbar vor Zusammenschluss</b>	<b>Zeitwert zum Erstkonsolidierungszeitpunkt</b>
Immaterielle Vermögenswerte	0,2	2,6
Sachanlagen	2,3	3,9
Finanzanlagen	0,1	0,7
Vorräte	1,7	1,8
Forderungen	1,8	1,8
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	0,1	0,1
Pensionsrückstellungen	0,0	0,0
Latente Steuern netto	0,0	-0,2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-0,2	-0,2
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	-0,3	-0,3
<b>Nettovermögen</b>	<b>5,7</b>	<b>10,2</b>
<b>Erworbenes Nettovermögen</b>	<b>5,7</b>	<b>10,2</b>
Kaufpreis		10,2
<b>Negativer Unterschiedsbetrag</b>		<b>0,0</b>

Auf Basis dieser vorläufigen Kaufpreisallokation ergab sich im Wesentlichen durch die Aufwertung der immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen ein unwesentlicher negativer Unterschiedsbetrag, der bei der ContiTech Transportbandsysteme GmbH als sonstiger betrieblicher Ertrag realisiert wurde.

Die erworbenen immateriellen Vermögenswerte umfassen im Wesentlichen den Kundenstamm sowie Patente und Markennamen. Die erworbenen Finanzanlagen beinhalten 50 % der Anteile an der Bando-Scholtz Corp., Kakogawa, Japan, einem Joint Venture mit Bando Chemical Industries, Ltd., Kobe, Japan, das exklusiv Produkte des erworbenen Geschäftsbereiches in einigen asiatischen Märkten verkauft.

Das Metso-Geschäft trug seit Mai 2010 8,1 Mio € zum Umsatz und 0,7 Mio € zum EBIT bei. Bei der Transaktion handelte es sich um einen Asset Deal; der Beitrag zum Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen

sowie die Darstellung der Auswirkungen, die sich bei einem Kauf bereits zum 1. Januar 2010 ergeben hätten, sind nicht ermittelbar.

#### **ContiTech Fluid Shanghai**

Im März 2010 hat die ContiTech AG, Hannover, Deutschland, aufgrund einer Änderung des Gesellschaftervertrages der ContiTech Fluid Shanghai, Co. Ltd., Shanghai, China, die Beherrschung über die bislang nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligung erlangt.

Das Unternehmen ist der Division ContiTech zugeordnet. Die Gesellschaft stärkt die Position für das Schlauchgeschäft in der Wachstumsregion Asien.

Die Erstkonsolidierung erfolgte zum 31. März 2010. Die Transaktion erfolgte ohne Zahlung eines Kaufpreises.

Die erstmalig in der Konzernbilanz berücksichtigten Vermögenswerte und Schulden wurden mit folgenden Werten (in Mio €) angesetzt:

<b>ContiTech Fluid Shanghai</b>	<b>Buchwert unmittelbar vor Zusammenschluss</b>	<b>Zeitwert zum Erstkonsolidierungszeitpunkt</b>
Immaterielle Vermögenswerte	0,0	0,8
Sachanlagen	1,0	1,1
Vorräte	2,5	2,5
Forderungen	5,8	5,8
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	0,0	0,0
Flüssige Mittel	1,3	1,3
Latente Steuern netto	0,2	0,0
Finanzschulden	-1,1	-1,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-4,7	-4,7
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten	-1,2	-1,2
<b>Nettovermögen</b>	<b>3,8</b>	<b>4,5</b>
Minderheitsanteile	1,9	2,2
<b>Erworbenes Nettovermögen</b>	<b>1,9</b>	<b>2,3</b>
Fair Value der bisher bilanzierten Anteile		2,3
<b>Unterschiedsbetrag</b>		<b>0,0</b>

Aus der Neubewertung des bisher bilanzierten Anteiles zum Fair Value ergab sich ein unwesentlicher Gewinn, der als Ertrag innerhalb der sonstigen betrieblichen Erträge realisiert wurde.

Die immateriellen Vermögenswerte umfassen im Wesentlichen Kundenbeziehungen.

Das Geschäft der ContiTech Fluid Shanghai trug seit April 2010 mit 15,4 Mio € zum Umsatz und 0,3 Mio € zum Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen bei. Die für 2010 ausgewiesenen Umsatzerlöse des Continental-Konzerns hätten sich um 4,6 Mio € erhöht, das Konzernergebnis den Anteilseigner zuzurechnen hätte sich um 0,1 Mio € erhöht und das Ergebnis pro Aktie hätte sich nur unwesentlich verändert, wenn diese Transaktion bereits am 1. Januar 2010 vollzogen worden wäre.

#### **Erwerbe von Minderheitsanteilen und Geschäftsbereichen**

Im Berichtszeitraum erfolgte die Auszahlung des Gesamt-Kaufpreises in Höhe von 6,2 Mio € zum Erwerb der restlichen 49 % der Anteile an der Avtoelektronika-Elkar (Avtel), Kaluga, Russland.

Die Aufstockung der Anteile von bisher jeweils 51 % auf nunmehr jeweils 60 % an der Continental Auto-

tive Corporation, Yokohama, Japan, sowie an der Continental Automotive Corp. Lian Yun Gang Co. Ltd., Lian Yun Gang, China, stärkt die Position auf dem Komponenten- und Systemmarkt, insbesondere für Bremsanlagen, und ermöglicht die Vermarktung eines erweiterten Produktpportfolios. Die Continental AG hat ihre Anteilsquote zum einen durch einseitige Kapitalerhöhungen aufgestockt, zum anderen wurden durch die Continental Automotive Corporation, Yokohama, Japan, Anteile vom bisherigen Joint-Venture-Partner, Nisshinbo Holdings Inc., Tokio, Japan, zu einem Kaufpreis von 16,7 Mio € erworben. Entsprechende Verträge wurden zum 1. April 2010 vollzogen. Die Gesellschaften sind der Division Chassis & Safety zugeordnet. Der jeweilige Unterschiedsbetrag zwischen Kaufpreisen, Kapitalerhöhungen und Minderheitsanteilen in Höhe von 0,8 Mio € für die chinesische Gesellschaft und -6,3 Mio € für die japanische Einheit wurde erfolgsneutral mit dem Eigenkapital verrechnet.

Die ContiTech AG, Hannover, Deutschland, hat zur Festigung der Position auf dem chinesischen Markt für Antriebsriemen die bislang in Fremdbesitz befindlichen 40 % Restanteile an der ContiTech-Jiebao Power Transmission Systems Co., Ltd., Ninghai, China, zu einem Kaufpreis von 4,4 Mio € erworben. Der Kaufvertrag wurde am 17. Mai 2010 wirksam. Die Gesellschaft ist der Division ContiTech zugeordnet. Der Unter-

schiedsbetrag zwischen Kaufpreis und Minderheitsanteilen in Höhe von -3,3 Mio € wurde erfolgsneutral mit dem Eigenkapital verrechnet.

Zur Stärkung der Position auf dem osteuropäischen Markt für den Bereich Conveyor Belt der Division ContiTech wurden die bislang im Fremdbesitz befindlichen 30% Anteile der Kolubara Univerzal D.O.O., Veliki Crjeni, Serbien, zu einem Kaufpreis von 4,8 Mio € in zwei Schritten erworben. Die Transaktion wurde am 11. August 2010 abgeschlossen. Die Gesellschaft ist der Division ContiTech zugeordnet. Der Unterschiedsbetrag zwischen Kaufpreis und Minderheitsanteilen in Höhe von 0,1 Mio € wurde erfolgsneutral mit dem Eigenkapital verrechnet.

Aufgrund von internen Umstrukturierungen wurde das Sensorics Geschäft von der Continental Automotive Electronics LLC, Chongwon-gun, Korea, auf die Continental Automotive Corporation Korea Ltd., Seoul, Korea, übertragen, wodurch diese als wesentlich eingestuft und zum 1. September 2010 erstmals vollkonsolidiert wurde. Die Gesellschaft ist der Division Chassis & Safety zugeordnet. Der aus dem zu historischen Anschaffungskosten fortgeführten Buchwert der Anteile und dem zu Zeitwerten angesetzten Vermögenswerte und Schulden resultierende Unterschiedsbetrag in Höhe von 1,5 Mio € wurde mit 0,9 Mio € als sonstiger betrieblicher Ertrag bei der Continental Automotive Corporation Korea Ltd. realisiert und mit 0,6 Mio € dem Minderheitsgesellschafter zugerechnet.

Für Akquisitionen betreffend den Erwerb von Anteilen an einer europäischen Reifen-Vertriebsgruppe sowie Asset Deals im gleichen Bereich wurden Kaufpreise von insgesamt 7,6 Mio € gezahlt. Hiervon wurden 5,7 Mio € als Goodwill und 1,0 Mio € als immaterielle Vermögenswerte aktiviert. Weitere Anpassungen der Buchwerte unmittelbar vor Zusammenschluss erfolgten nicht, wobei aufgrund der Unwesentlichkeit der einzelnen Transaktionen von einer detaillierten Kaufpreisallokation abgesehen wurde.

Die Effekte dieser Transaktionen inklusive der entsprechenden, vorläufigen Kaufpreisallokationen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Continental-Konzerns zum 31. Dezember 2010 sind unwesentlich.

### **Verkäufe von Unternehmen und Geschäftsbereichen**

Das Geschäftssegment Public Transport Solution wurde nach einer Portfolio-Überprüfung im Geschäftsjahr 2008 als nicht zum Kerngeschäft gehörender Geschäftsbereich identifiziert. Zum 31. Oktober 2009 wurde der aus dem Non-OE-Bereich stammende Geschäftsbereich an die Trapeze ITS Gruppe – überwiegend im Rahmen eines Asset Deals – für einen negativen vorläufigen Kaufpreis von 11,7 Mio € veräußert, insbesondere hervorgerufen durch einen Abbau des Working Capital zwischen Signing und Closing Datum. Der veräußerte Geschäftsbereich beinhaltet im Wesentlichen Konzeptionen zur Optimierung des innerstädtischen Nahverkehrs. Diese unterstützen den Verkehrssektor mit IT-Lösungen, welche helfen, das Verkehrsangebot besser und effektiver aufzubauen und zu administrieren. Aus der Prüfung der finalen Closing Accounts durch einen neutralen Gutachter im Juli 2010 ergab sich für die Division Interior insgesamt ein weiterer Aufwand in Höhe von 5,6 Mio € (Vj. 4,5 Mio €). Der daraus resultierende angepasste Kaufpreis wurde im Oktober 2010 beglichen, womit der Verkauf dieses Geschäftssegments abgeschlossen ist.

Die Effekte der finalen Kaufpreisabrechnung aus dem Verkauf der VDO Automotive Huizhou Co. Ltd, Huizhou, China, im Februar 2010, die zu einem Erlös von 25,3 Mio € nach Quellensteuern führten, sind unwesentlich. Der Verkauf von zwei zur Veräußerung bestimmten kleineren Geschäftsaktivitäten der Division ContiTech sowie die Veräußerung einer Gesellschaft der Pkw-Reifen Division in Ungarn wirkten sich gleichfalls unwesentlich auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Continental-Konzerns zum 31. Dezember 2010 aus.

# Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

## 6. Sonstige Aufwendungen und Erträge

Mio €	2010	2009
Sonstige Aufwendungen	-645,2	-1.974,3
Sonstige Erträge	127,5	71,3
<b>Sonstige Aufwendungen und Erträge</b>	<b>-517,7</b>	<b>-1.903,0</b>

### Aufwendungen

Die sonstigen Aufwendungen entfallen im Wesentlichen auf:

Mio €	2010	2009
Aufwendungen für spezifizierte Gewährleistungsrisiken	186,4	170,8
Sondervergütungen	79,1	22,2
Prozess- und Umweltrisiken	70,7	15,4
Wertminderungen von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	65,6	117,2
Restrukturierungsmaßnahmen ohne Wertminderungen	55,7	460,0
Aufwendungen für Abfindungen	39,4	116,7
Buchwertanpassung VDO-Kredit	27,4	64,5
Verluste aus Anlageverkäufen und Verschrottungen	18,9	14,8
Aufwendungen aus Fremdwährungsumrechnung	6,9	27,4
Verluste aus der Veräußerung von Gesellschaften und Geschäftsbereichen	5,7	5,6
Aufwand aus Wertberichtigungen auf Forderungen	5,3	33,9
Goodwill Impairment	—	875,8
Übrige	84,1	50,0
<b>Sonstige Aufwendungen</b>	<b>645,2</b>	<b>1.974,3</b>

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 1.329,1 Mio € auf 645,2 Mio € (Vj. 1.974,3 Mio €) resultiert insbesondere auf den Entfall eines Goodwill Impairment im Berichtszeitraum (Vj. 875,8 Mio €) sowie stark rückläufigen Restrukturierungsaufwendungen und Wertminderungen um insgesamt 455,9 Mio € auf 121,3 Mio € (Vj. 577,2 Mio €).

Die Vorjahreszahlen sind für einzelne Posten vergleichbar dargestellt, die Position „Übrige“ wird entsprechend angepasst berichtet.

Im Vorjahr führte die unterjährige Prüfung des Goodwill zum 30. September 2009 auf Werthaltigkeit, die aufgrund eines „triggering events“ durchgeführt wurde, zu einem Impairment in Höhe von 875,8 Mio €. Dabei entfielen 367,0 Mio € auf die Division Chassis & Safety, 447,4 Mio € auf die Division Powertrain sowie 61,4 Mio € auf die Division Interior. Der jährliche Impairment-Test im vierten Quartal 2010 führte – wie

auch im vierten Quartal 2009 – zu keinem Wertmindeungsbedarf. Wir verweisen hierzu auf Kapitel 2.

Im Vorjahr führte die notwendige Anpassung der Produktionsüberkapazitäten in Europa an die aktuellen Marktbedingungen zur Einstellung der Pkw-Reifenproduktion in Clairoix, Frankreich. Dadurch ergaben sich im Vorjahreszeitraum Restrukturierungsaufwendungen und Wertminderungen in Höhe von 207,3 Mio €. Im Berichtsjahr fielen in diesem Zusammenhang weitere restrukturierungsbezogene Aufwendungen in Höhe von 16,9 Mio € an.

Im Vorjahr wurde beschlossen, den Standort Huntsville, USA, bis Ende 2010 zu schließen. Durch die Schließung des Standorts und die Konsolidierung von Produktionskapazitäten sowie die Fokussierung von Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten erwarten wir eine Optimierung der regionalen Produktion und eine signifikante Kostenreduzierung. 2009 entstanden für

die Divisionen Interior und Powertrain Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen und Wertminderungen in Höhe von 82,6 Mio €.

Im Rahmen der eingeleiteten Strukturmaßnahmen für den Standort Hannover-Stöcken, Deutschland, entstanden innerhalb der Division Nfz-Reifen 2009 Restrukturierungsaufwendungen und Wertminderungen in Höhe von 46,4 Mio €.

Wegen massiver Nachfrageeinbrüche auf dem europäischen Nutzfahrzeugmarkt in Folge der Wirtschaftskrise hat die Continental AG im Jahr 2009 die Produktionskapazitäten an allen europäischen Nfz-Reifen-Standorten verringern müssen. Eine in Hannover-Stöcken, Deutschland, noch vorgehaltene Produktionszelle wurde letztendlich nicht mehr in Betrieb genommen. Dadurch entstanden in der Division Nfz-Reifen 2010 insgesamt weitere Restrukturierungsaufwendungen und Wertminderungen in Höhe von 34,6 Mio €.

Im Vorjahr führte die Schließung der Mischungs- und Gummierungsaktivitäten in Traiskirchen, Österreich, innerhalb der Division Pkw-Reifen zu Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen und Wertminderungen in Höhe von 12,9 Mio €. Im Berichtszeitraum entstanden zusätzliche Restrukturierungsaufwendungen und Wertminderungen in Höhe von 6,0 Mio €.

Die Schließung und Verlagerung von westeuropäischen Standorten des Geschäftsbereichs Fluid Technology innerhalb der Division ContiTech führte 2009 zu Restrukturierungsaufwendungen und Wertminderungen in Höhe von 33,4 Mio €.

Aufgrund rückläufiger Volumina und auslaufender Kundenaufträge mussten die Produktionskapazitäten 2009 am Standort Karben, Deutschland, angepasst werden. Dadurch entstanden Restrukturierungsaufwendungen in den Divisionen Chassis & Safety, Powertrain und Interior in Höhe von 31,9 Mio €.

Durch den Auslauf weiterer Kundenaufträge sowie Einsparungen in den Bereichen Forschung & Entwicklung (F&E) und Verwaltung entstanden am Standort Babenhausen, Deutschland, für die Division Interior im Berichtszeitraum im Vorjahr zusätzliche Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 31,4 Mio €.

Aufgrund der Rücknahme eines Kundenauftrags zur Entwicklung und Fertigung von Diesel-Einspritzsystemen am Standort Blythewood, USA, mussten 2009 Restrukturierungsmaßnahmen mit Aufwendungen in Höhe von insgesamt 44,7 Mio € eingeleitet werden. Dabei handelte es sich in erster Linie um Sonderabschreibungen auf Produktionsanlagen sowie um die Abwicklung von Lieferantenforderungen. Im Jahr 2010 fielen weitere Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 11,9 Mio € an. Hierbei handelt es sich in erster Linie um Wertminderungen auf Produktionsanlagen, die teilweise durch nicht mehr benötigte Rückstellungen für Lieferantenansprüche kompensiert werden konnten.

Insgesamt ergaben sich 2010 Wertminderungen auf Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 65,6 Mio €, davon fielen 35,5 Mio € im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen an.

Die Aufwendungen für spezifizierte Gewährleistungsrisiken betragen im Berichtszeitraum 186,4 Mio € (Vj. 170,8 Mio €). Wir verweisen zudem auf Kapitel 26 und 34.

Die Aufwendungen aus Prozess- und Umweltrisiken sind auf 70,7 Mio € gestiegen (Vj. 15,4 Mio €). Hierbei kam es im Zusammenhang mit dem 2007 eingeleiteten Kartellverfahren gegen die Dunlop Oil & Marine Ltd., Grimsby, Großbritannien, einer Gesellschaft der ContiTech AG, im Bereich Off-shore-Schläuche, in der Division ContiTech zu weiteren Aufwendungen in Höhe von 20,8 Mio € (Vj. 6,2 Mio €). Wir verweisen zudem auf Kapitel 26 und 34.

Die Sondervergütungen betreffen Aufwendungen aus Aktienoptionsplänen in Höhe von 17,3 Mio € (Vj. 21,1 Mio €), dem Long-Term Incentive Plan in Höhe von 22,6 Mio € (Vj. 1,1 Mio €) sowie dem Conti Special Bonus in Höhe von 39,2 Mio € (Vj. keine).

Das 2008 aufgrund der Wirtschaftskrise initiierte weltweite Kostensenkungsprogramm führte im Berichtszeitraum zu Aufwendungen für Abfindungen in Höhe von 39,4 Mio € (Vj. 116,7 Mio €). Die Aufwendungen betreffen diverse individuelle Personalanpassungsmaßnahmen, die nicht den Umfang einer Restrukturierungsmaßnahme hatten.

Aus operativen Forderungen und Verbindlichkeiten in Fremdwährungen, die nicht Finanzschulden sind, ergaben sich im Berichtszeitraum Aufwendungen aus Fremdwährungsumrechnungen in Höhe von 6,9 Mio € (Vj. 27,4 Mio €).

In der Division Interior entstanden 2010 Aufwendungen für weitere Restabwicklungsaktivitäten im Zusammenhang mit der Veräußerung eines Geschäftsbereichs in Höhe von insgesamt 5,6 Mio € (Vj. 4,5 Mio €).

Im Berichtszeitraum entstanden Verluste aus Anlagenverkäufen und Verschrottungen in Höhe von 18,9 Mio € (Vj. 14,8 Mio €).

Der Aufwand aus Wertberichtigungen auf Forderungen beträgt 5,3 Mio € (Vj. 33,9 Mio €).

Aufgrund der durch steigende Margen bedingten höheren erwarteten Mittelabflüsse für den VDO-Kredit erfolgten 2009 sowie im Juni 2010 aufwandswirksame Buchwertanpassungen für diesen Kredit. Aus diesem Sachverhalt ergab sich 2010 ein Aufwand für die Buchwertanpassung in Höhe von 27,4 Mio € (Vj. 64,5 Mio €).

Die Position „Übrige“ beinhaltet unter anderem Aufwendungen für sonstige Steuern sowie Vertragsstrafen und sonstige Kompensation von Kunden- und Lieferantenansprüchen.

## Erträge

Die sonstigen Erträge entfallen im Wesentlichen auf:

Mio €	2010	2009
Buchwertanpassung VDO-Kredit	47,2	—
Erstattungen für Kundenwerkzeuge	20,2	9,5
Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen	19,8	6,9
Erträge aus Anlageverkäufen	11,1	13,5
Wertaufholungen von Sachanlagen	7,9	—
Erträge aus der Veräußerung von Gesellschaften und Geschäftsbereichen	3,8	10,6
Erträge aus der Auflösung von Vorsorgeverpflichtungen	—	11,4
Übrige	17,5	19,4
<b>Sonstige Erträge</b>	<b>127,5</b>	<b>71,3</b>

Der Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge um 56,2 Mio € auf 127,5 Mio € (Vj. 71,3 Mio €) resultiert insbesondere aus Buchwertanpassungen des VDO-Kredits. Aufgrund der durch steigende Margen bedingten höheren erwarteten Mittelabflüsse für den VDO-Kredit erfolgten 2009 sowie im Juni 2010 zunächst aufwandswirksame Buchwertanpassungen für diesen Kredit. Diese Abgrenzungen werden über die Laufzeit des Kredits aufwandsreduzierend amortisiert. Aus dieser Amortisation ergab sich 2010 ein positiver Effekt in Höhe von 37,6 Mio €. Aufgrund von Teirlückführungen des VDO-Kredits wurden anteilig die auf die Rückzahlungsbeträge entfallenden Buchwertanpassungen aufgelöst. Über den weitgehenden Einsatz der Netto-Erlöse der Ende September 2010 platzierten Anleihen über nominal insgesamt 1.250,0 Mio € hinaus erfolgte im Dezember 2010 eine weitere Teirlückzahlung in Höhe von nominal 100,0 Mio €. Aus diesen

Sonderauflösungen resultierte insgesamt ein Ertrag in Höhe von 9,6 Mio €.

Die Vorjahreszahlen sind für einzelne Posten vergleichbar dargestellt, die Position „Übrige“ wird entsprechend angepasst berichtet.

Erstattungen für Kundenwerkzeuge konnten im Jahr 2010 in Höhe von 20,2 Mio € vereinnahmt werden (Vj. 9,5 Mio €).

Aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen ergaben sich im Jahr 2010 Erträge von 19,8 Mio € (Vj. 6,9 Mio €), insbesondere an den Standorten Huntsville, USA, sowie Karben und Wetzlar, beide Deutschland.

Die Wertaufholungen von Sachanlagen in Höhe von 7,9 Mio € (Vj. keine) betreffen insbesondere den Standort Huntsville, USA. Die dort 2009 außerplanmäßig abgeschriebenen Sachanlagen konnten im Berichtsjahr teilweise anderen Nutzungsmöglichkeiten im Konzern zugeführt werden.

Aus dem Verkauf von Anlagen ergaben sich im Berichtszeitraum Erträge in Höhe von 11,1 Mio € (Vj. 13,5 Mio €).

Im Nachgang zum Verkauf unserer nordamerikanischen OTR-Aktivitäten an die Titan Tire Corporation im Jahr 2006 entstand in der Division Nfz-Reifen ein Ertrag in Höhe von 3,3 Mio €.

Im Vorjahr wurde das der Division Powertrain zugehörige Amplified Common Rail Geschäft im Rahmen

eines Asset und Share Deals mit Wirkung zum 31. Oktober 2009 an die Navistar Inc. veräußert. Aus dem Verkauf ergab sich für die Division Powertrain ein Ertrag in Höhe von 10,5 Mio €.

Die Erträge in Höhe von 11,4 Mio € aus der Auflösung von Vorsorgeverpflichtungen betreffen im Vorjahr positive Ergebniseffekte aufgrund des vorzeitigen Ausscheidens der Mitarbeiter im Rahmen der Schließung des Standortes Clairoix, Frankreich.

Die übrigen Erträge beinhalten Einnahmen aus Lizenzvereinbarungen. Zudem wurden staatliche Zuschüsse, die nicht für Investitionen in das Anlagevermögen bestimmt waren, in Höhe von insgesamt 23,0 Mio € (Vj. 8,3 Mio €) ergebniswirksam in der Position „Übrige“ und in den Funktionskosten vereinnahmt.

## 7. Personalaufwendungen

In den Aufwandspositionen der Gewinn- und Verlustrechnung sind insgesamt folgende Personalaufwendungen verrechnet:

Mio €	2010	2009
Löhne und Gehälter	4.707,3	4.142,5
Soziale Abgaben	958,6	862,6
Aufwendungen für Altersversorgung	225,8	194,7
<b>Personalaufwendungen</b>	<b>5.891,7</b>	<b>5.199,8</b>

Der Anstieg der Personalaufwendungen ist insbesondere auf den Personalaufbau aufgrund der ansteigenden Geschäftstätigkeit im Berichtsjahr zurückzuführen. Wir verweisen zudem auf die Ausführungen im Lage-

bericht. Die durchschnittliche Mitarbeiterzahl im Jahr 2010 betrug 142.695 (Vj. 133.416). Zum Jahresende sind 148.228 (Vj. 134.434) Mitarbeiter im Continental-Konzern beschäftigt.

## 8. Beteiligungsergebnis

Mio €	2010	2009
Anteiliges Ergebnis assoziierter Unternehmen	77,0	46,8
Wertminderungen auf assoziierte Unternehmen	-0,5	-120,0
<b>Ergebnis assoziierter Unternehmen</b>	<b>76,5</b>	<b>-73,2</b>
Ergebnis aus übrigen Beteiligungen	4,2	9,1
Sonstige Finanzanlagen und Ausleihungen	0,0	-0,4
<b>Übriges Beteiligungsergebnis</b>	<b>4,2</b>	<b>8,7</b>

Bezüglich der Wertminderungen auf assoziierte Unternehmen verweisen wir auf Kapitel 14. Das Beteiligungsergebnis beinhaltet insbesondere die anteiligen

Ergebnisse der nach der At-Equity-Methode bilanzierten Unternehmen in Höhe von 77,0 Mio € (Vj. 46,8 Mio €).

## 9. Zinsergebnis

Mio €	2010	2009
<b>Zinserträge</b>	<b>22,6</b>	<b>30,3</b>
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-747,2	-750,1
Aufwand aus Finanzierungsleasing	-5,6	-7,7
Gewinne aus Fremdwährungsumrechnung	33,0	22,9
Gewinne/Verluste aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten	6,9	-5,4
Gewinne aus zur Veräußerung verfügbarer finanzieller Vermögenswerte	0,7	—
Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	-9,1	-11,5
Kapitalisierte Zinsen	1,5	0,7
<b>Zinsaufwendungen</b>	<b>-719,8</b>	<b>-751,1</b>
<b>Zinsergebnis</b>	<b>-697,2</b>	<b>-720,8</b>

Die im Vergleich zum Vorjahr reduzierte Belastung aus dem Zinsergebnis ist im Wesentlichen auf zum großen Teil nicht zahlungswirksame Währungskurseffekte sowie Effekte aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten zurückzuführen. Auf diese Effekte entfielen im Jahr 2010 – unter Berücksichtigung der Gewinne aus zur Veräußerung verfügbarer finanzieller Vermögenswerte – insgesamt 40,6 Mio € (Vj. 17,5 Mio €). Die Gewinne aus der Fremdwährungsumrechnung resultierten unter anderem aus der Stärke des Brasilianischen Real gegenüber dem Euro und dem US-Dollar sowie der Schwäche des Ungarischen Forint gegenüber dem Euro.

Die Zinsaufwendungen, ohne die Effekte aus Fremdwährungsumrechnung, aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von Derivaten und der Gewinne aus zur Veräußerung verfügbarer finanzieller Vermögenswerte, reduzierten sich gegenüber dem Vorjahr um 8,2 Mio € auf 760,4 Mio € (Vj. 768,6 Mio €).

Wie in den Vorjahren ist auch 2010 die Höhe der Zinsaufwendungen und damit die Höhe des Zinsergebnisses im Wesentlichen auf die Ausnutzung des VDO-Kreditvertrags zurückzuführen. Die Inanspruchnahme des VDO-Kredits ist im Laufe des Jahres 2010 deutlich reduziert worden. Dies resultiert vor allem aus der im Januar 2010 erfolgreich durchgeführten Kapitalerhö-

hung mit einem Netto-Emissionserlös vor Steuereffekten von 1.056,0 Mio € und den im dritten Quartal 2010 über die Conti-Gummi Finance B.V., Amsterdam, Niederlande, platzierten vier Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 3,0 Mrd €. Die Netto-Erlöse aus diesen Transaktionen wurden zur teilweisen Rückführung der Inanspruchnahme des VDO-Kredits sowie zur Rückzahlung des zur Refinanzierung der im August 2010 fälligen Tranche B des VDO-Kredits aufgenommenen Kredits (Forward Start Facility) eingesetzt. Die auf die zurückgeführten Beträge entfallenden abgegrenzten Finanzierungsnebenkosten waren ergebniswirksam aufzulösen und führten insgesamt zu einem Aufwand in Höhe von 36,8 Mio €. Ein weiterer, belastender Effekt für den Zinsaufwand aus dem VDO-Kredit und der Forward Start Facility war das im Vergleich zum Vorjahr höhere Margenniveau dieser Kredite, welches auf die Ratingverschlechterungen im Jahresverlauf 2009 sowie im Mai 2010 und die im Dezember 2009 abgeschlossenen Nachverhandlung der Bedingungen des VDO-Kredits zurückzuführen ist. Entlastend wirkte das im Vergleich zum Vorjahr niedrigere Marktzinsniveau.

Aus den im dritten Quartal 2010 platzierten Anleihen resultierten in 2010 Zinsaufwendungen in Höhe von insgesamt 73,6 Mio €.

## 10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Ertragsteuern des Konzerns teilen sich auf das In- und Ausland wie folgt auf:

Mio €	2010	2009
Laufende Steuern Deutschland	-101,5	-103,4
Laufende Steuern Ausland	-404,0	-292,9
Latente Steuern Deutschland	-93,6	246,4
Latente Steuern Ausland	7,0	304,2
<b>Steuern vom Einkommen und vom Ertrag</b>	<b>-592,1</b>	<b>154,3</b>

Der durchschnittliche Steuersatz im Jahr 2010 betrug – wie auch im Jahr 2009 – im Inland 30,0%. Dieser Steuersatz wurde unter Berücksichtigung eines Körperschaftsteuersatzes von 15,0% (Vj. 15,0%) sowie

eines Solidaritätszuschlags von 5,5% (Vj. 5,5%) und eines Gewerbesteuersatzes von 14,2% (Vj. 14,2%) ermittelt.

Die Überleitung vom erwarteten zum ausgewiesenen Steueraufwand ergibt sich wie folgt:

Mio €	2010	2009
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>1.238,0</b>	<b>-1.761,2</b>
Steuerlich nicht abzugsfähige Goodwillabschreibung	—	-875,8
<b>Ergebnis vor Steuern und Goodwillabschreibung</b>	<b>1.238,0</b>	<b>-885,4</b>
Erwarteter Steueraufwand/-ertrag zum inländischen Steuersatz	-371,4	265,6
Besteuerungsunterschiede Ausland	101,1	84,0
Nicht abzugsfähige Aufwendungen und nicht anrechenbare Quellensteuern	-94,3	-37,7
Unterlassener Ansatz von aktiven latenten Steuern aufgrund nicht hinreichend wahrscheinlicher Realisierung	-273,6	-178,9
Förderungen und befristete Befreiungen	47,5	36,1
Steuern für Vorjahre	-39,2	22,1
Steuereffekt von nach der Equity Methode bilanzierten Beteiligungen	19,2	11,4
Erstmaliger Ansatz von aktiven latenten Steuern aufgrund wahrscheinlicher Realisierung	14,0	—
Effekte aus Veräußerungen bzw. Wertminderungen von Geschäftseinheiten und Beteiligungen	-0,1	-36,0
Sonstiges	4,7	-12,3
<b>Ausgewiesener Steueraufwand/-ertrag</b>	<b>-592,1</b>	<b>154,3</b>
<b>Steuerquote in % (Vj. vor Goodwillabschreibung)</b>	<b>47,8</b>	<b>17,4</b>

Die durch den ausländischen Besteuerungsunterschied hervorgerufene Minderung des Steueraufwands ist im Wesentlichen auf den Geschäftsumfang in Ost-europa und China zurückzuführen.

Der Effekt aus dem unterlassenen Ansatz von aktiven latenten Steuern aufgrund nicht hinreichend wahrscheinlicher Realisierung ist gegenüber dem Vorjahr deutlich gestiegen. Dies resultiert zum einen aus der erforderlich gewordenen Wertberichtigung des fortge-

führten steuerlichen Zinsvortrags in Deutschland in Höhe von 120,1 Mio €, davon 68,9 Mio € für Vorjahre. Zum anderen wirken sich in ausländischen Einheiten gebildete Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern in Höhe von insgesamt 234,3 Mio €, davon 11,8 Mio € für Vorjahre, aus. Weitere Erläuterungen diesbezüglich finden sich im Kapitel 16. In der Vorjahresperiode war der Betrag hauptsächlich durch Wertberichtigungen von Verlust- und Zinsvorträgen im deutschen Organkreis aufgrund der Anteilserwerbe

durch die Schaeffler KG in den Jahren 2008 und 2009 beeinflusst, die nach – von der Continental AG nicht geteilter – Auffassung der deutschen Finanzverwaltung zu Zeitpunkt und Umfang schädliche Anteilserwerbe im Sinne von § 8c KStG ausgelöst haben.

Die im Konzernergebnis enthaltenen Ergebnisse aus der nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligungen und Joint Ventures führen im Berichtsjahr zu einer Steuerentlastung von 19,2 Mio € (Vj. 11,4 Mio €).

Der Anstieg bei der Position nicht abzugsfähige Aufwendungen und nicht anrechenbare Quellensteuern resultiert unter anderem aus in Deutschland wegen fehlendem Anrechnungsvolumen nicht anrechenbaren ausländischen Quellensteuern. Die Steuern für Vorjah-

re betreffen im Jahr 2010 die Abwicklung von offenen Steuerpositionen aus den Vorjahren.

Die Steuerminderungen durch staatliche Förderprogramme und befristete Steuerbefreiungen sind im Vergleich zum Vorjahr leicht angestiegen. Einem Rückgang aufgrund von auslaufenden Förderprogrammen in Osteuropa stehen insbesondere erhöhte Vergünstigungen in Asien durch die erstmalige Qualifikation für Fördermaßnahmen gegenüber.

Die Position „Sonstiges“ beinhaltet unter anderem sonstige lokale Mindeststeuern sowie gegenläufige Effekte aus Änderungen des Steuersatzes.

Die Vorjahreswerte sind vergleichbar dargestellt.

# Erläuterungen zur Konzernbilanz

## 11. Goodwill und sonstige immaterielle Vermögenswerte

Mio €	Selbsterstellte immaterielle Goodwill	Erworlene immaterielle Vermögenswerte	Geleistete Anzahlungen	Summe sonstige immaterielle Vermögenswerte
<b>Stand zum 01.01.2009</b>				
Anschaffungs-/Herstellungskosten	<b>7.921,6</b>	51,2	3.454,8	18,8
Kumulierte Abschreibungen	<b>-1.537,5</b>	-20,6	-981,5	—
<b>Buchwerte</b>	<b>6.384,1</b>	<b>30,6</b>	<b>2.473,3</b>	<b>18,8</b>
<b>Nettoentwicklung 2009</b>				
Buchwerte	<b>6.384,1</b>	30,6	2.473,3	18,8
Währungskursänderungen	<b>15,3</b>	0,1	-6,5	-0,1
Zugänge	—	49,0	22,6	5,4
Zugänge aus Konsolidierungs- kreisänderungen	<b>23,0</b>	—	13,6	—
Rückbuchungen aus „zur Veräuße- rung bestimmte Vermögenswerte“	—	—	-0,3	—
Umbuchungen	—	0,5	12,0	-12,5
Abgänge <sup>1</sup>	<b>-10,0</b>	0,0	-0,6	-0,1
Abschreibungen	—	-21,0	-506,4	—
Wertminderungen	<b>-875,8</b>	-0,1	-9,6	—
<b>Buchwerte</b>	<b>5.536,6</b>	<b>59,1</b>	<b>1.998,1</b>	<b>11,5</b>
<b>Stand zum 31.12.2009</b>				
Anschaffungs-/Herstellungskosten	<b>7.949,4</b>	99,7	3.468,7	11,5
Kumulierte Abschreibungen	<b>-2.412,8</b>	-40,6	-1.470,6	—
<b>Buchwerte</b>	<b>5.536,6</b>	<b>59,1</b>	<b>1.998,1</b>	<b>11,5</b>
<b>Nettoentwicklung 2010</b>				
Buchwerte	<b>5.536,6</b>	59,1	1.998,1	11,5
Währungskursänderungen	<b>100,2</b>	-0,3	47,1	0,1
Zugänge <sup>1</sup>	<b>1,1</b>	74,5	41,1	8,0
Zugänge aus Konsolidierungs- kreisänderungen	<b>5,7</b>	—	4,6	—
Umbuchungen in „zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte“	—	—	0,0	—
Umbuchungen	—	—	6,3	-6,3
Abgänge	—	0,0	-0,8	-0,1
Abschreibungen	—	-13,6	-504,8	—
Wertminderungen	—	—	-1,2	—
<b>Buchwerte</b>	<b>5.643,6</b>	<b>119,7</b>	<b>1.590,4</b>	<b>13,2</b>
<b>Stand zum 31.12.2010</b>				
Anschaffungs-/Herstellungskosten	<b>8.059,4</b>	167,3	3.587,4	13,2
Kumulierte Abschreibungen	<b>-2.415,8</b>	-47,6	-1.997,0	—
<b>Buchwerte</b>	<b>5.643,6</b>	<b>119,7</b>	<b>1.590,4</b>	<b>13,2</b>

<sup>1</sup> Die Abgänge/Zugänge beim Goodwill beinhalten nachträgliche Kaufpreisanpassungen.

Aus den Erwerben von Gesellschaften und Geschäftsbereichen im Reifen-Handelsbereich im Jahr 2010 resultiert ein Zugang des Goodwill in Höhe von insgesamt 5,7 Mio €.

Der übrige ausgewiesene Buchwert des Goodwill entstand im Wesentlichen aus den Erwerben der Sie-

Der Goodwill und die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verteilen sich auf die einzelnen Konzerndivisionen wie folgt:

Mio €	Goodwill		Sonstige immaterielle Vermögenswerte	
	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2010	31.12.2009
Chassis & Safety	2.330,9	2.299,5	230,8	265,4
Powertrain	1.007,3	976,0	590,3	726,6
Interior	2.201,6	2.164,0	834,7	1.003,3
Pkw-Reifen	19,9	16,3	32,1	36,9
Nfz-Reifen	8,6	6,1	5,0	6,1
ContiTech	75,3	74,7	25,3	23,3
Sonstiges/Konsolidierung	—	—	5,1	7,1
<b>Continental-Konzern</b>	<b>5.643,6</b>	<b>5.536,6</b>	<b>1.723,3</b>	<b>2.068,7</b>

Die Zugänge in den erworbenen immateriellen Vermögenswerten aus Konsolidierungskreisänderungen betreffen im Wesentlichen erworbene Kundenbeziehungen und technologiebezogene Vermögenswerte aus den Erwerben des Geschäftsjahrs. Die restlichen Zugänge betreffen vor allem Software in Höhe von 34,2 Mio € (Vj. 20,0 Mio €) und Markennamen.

In den selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten sind aktivierte Entwicklungskosten ausgewiesen. Von den im Jahr 2010 insgesamt angefallenen Entwicklungskosten erfüllten 74,5 Mio € (Vj. 49,0 Mio €) die Aktivierungsvoraussetzungen nach IAS 38.

Die für die immateriellen Vermögenswerte angefallenen planmäßigen Abschreibungen in Höhe von 518,4 Mio € (Vj. 527,4 Mio €) sind in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung mit 414,7 Mio € (Vj. 421,9 Mio €) in den Herstellungskosten und mit 103,7 Mio € (Vj. 105,5 Mio €) in den Verwaltungskosten enthalten.

mens VDO (2007), der Continental Teves (1998), des Automobilelektronik-Geschäfts von Motorola (2006), der Continental Temic (2001), dem Erwerb der Phoenix AG (2004), der AP Italia (2007) und der Thermopol-Gruppe (2007).

In den erworbenen immateriellen Vermögenswerten sind Buchwerte in Höhe von 81,0 Mio € (Vj. 80,6 Mio €) enthalten, die keinen planmäßigen Abschreibungen unterliegen. Diese betreffen insbesondere den Markennamen von VDO in Höhe von 71,4 Mio €, den Markennamen von Phoenix in Höhe von 4,2 Mio € und den Markennamen von Matador in Höhe von 3,1 Mio €. Des Weiteren enthalten die erworbenen immateriellen Vermögenswerte überwiegend Buchwerte für Software in Höhe von 68,2 Mio € (Vj. 67,4 Mio €), die planmäßig abgeschrieben werden.

Neben den planmäßigen Abschreibungen fielen zudem Wertminderungen auf Software und Kundenbeziehungen in Höhe von 1,2 Mio € an. Der Abschreibungsaufwand wurde in den sonstigen Erträgen und Aufwendungen erfasst.

Für weitere Erläuterungen zu den außerplanmäßigen Abschreibungen verweisen wir auf Kapitel 6.

## 12. Sachanlagen

Mio €	Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte und Bauten <sup>1</sup>	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Anzahlungen und Geleistete Anlagen im Bau	Gesamt
<b>Stand zum 01.01.2009</b>					
Anschaffungs-/Herstellungskosten	2.529,7	8.517,8	1.233,4	822,7	<b>13.103,6</b>
Kumulierte Abschreibungen	-869,5	-5.213,1	-893,0	-5,8	<b>-6.981,4</b>
<b>Buchwerte</b>	<b>1.660,2</b>	<b>3.304,7</b>	<b>340,4</b>	<b>816,9</b>	<b>6.122,2</b>
davon Finanzierungsleasing	63,0	41,4	0,4	—	<b>104,8</b>
<b>Nettoentwicklung 2009</b>					
Buchwerte	1.660,2	3.304,7	340,4	816,9	<b>6.122,2</b>
Währungskursänderungen	23,9	62,0	8,9	12,0	<b>106,8</b>
Zugänge	49,4	309,1	51,7	424,5	<b>834,7</b>
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen	8,5	20,4	3,7	6,4	<b>39,0</b>
Abgänge aus Konsolidierungskreisänderungen	-6,3	-17,8	-0,1	-0,6	<b>-24,8</b>
Umbuchungen in/aus „zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte“ <sup>2</sup>	2,6	-0,2	-2,3	-2,0	<b>-1,9</b>
Umbuchungen	128,7	446,1	49,8	-629,6	<b>-5,0</b>
Abgänge	-4,7	-46,7	-4,7	-12,8	<b>-68,9</b>
Abschreibungen	-102,6	-879,1	-128,7	0,0	<b>-1.110,4</b>
Wertminderungen	-5,3	-76,1	-5,8	-20,2	<b>-107,4</b>
<b>Buchwerte</b>	<b>1.754,4</b>	<b>3.122,4</b>	<b>312,9</b>	<b>594,6</b>	<b>5.784,3</b>
<b>Stand zum 31.12.2009</b>					
Anschaffungs-/Herstellungskosten	2.768,3	8.984,5	1.315,6	619,7	<b>13.688,1</b>
Kumulierte Abschreibungen	-1.013,9	-5.862,1	-1.002,7	-25,1	<b>-7.903,8</b>
<b>Buchwerte</b>	<b>1.754,4</b>	<b>3.122,4</b>	<b>312,9</b>	<b>594,6</b>	<b>5.784,3</b>
davon Finanzierungsleasing	53,6	35,1	0,2	—	<b>88,9</b>
<b>Nettoentwicklung 2010</b>					
Buchwerte	1.754,4	3.122,4	312,9	594,6	<b>5.784,3</b>
Währungskursänderungen	67,2	142,8	16,9	28,8	<b>255,7</b>
Zugänge <sup>3</sup>	79,4	449,8	95,3	629,7	<b>1.254,2</b>
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen	2,0	2,8	1,3	0,0	<b>6,1</b>
Abgänge aus Konsolidierungskreisänderungen	-0,2	0,0	-0,2	-0,1	<b>-0,5</b>
Umbuchungen in/aus „zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte“ <sup>2</sup>	-16,3	-0,3	0,2	-0,6	<b>-17,0</b>
Umbuchungen	70,0	246,2	115,2	-433,5	<b>-2,1</b>
Abgänge	-6,8	-25,7	-2,4	-17,3	<b>-52,2</b>
Abschreibungen	-108,1	-825,3	-142,1	0,0	<b>-1.075,5</b>
Wertminderungen	-10,8	-21,1	-1,9	-20,5	<b>-54,3</b>
<b>Buchwerte</b>	<b>1.830,8</b>	<b>3.091,6</b>	<b>395,2</b>	<b>781,1</b>	<b>6.098,7</b>
<b>Stand zum 31.12.2010</b>					
Anschaffungs-/Herstellungskosten	2.962,7	9.654,2	1.557,7	826,7	<b>15.001,3</b>
Kumulierte Abschreibungen	-1.131,9	-6.562,6	-1.162,5	-45,6	<b>-8.902,6</b>
<b>Buchwerte</b>	<b>1.830,8</b>	<b>3.091,6</b>	<b>395,2</b>	<b>781,1</b>	<b>6.098,7</b>
davon Finanzierungsleasing	50,9	16,6	0,1	—	<b>67,6</b>

<sup>1</sup> Die als Finanzinvestitionen gehaltenen Immobilien werden in Kapitel 13 gesondert dargestellt.

<sup>2</sup> Die Umbuchungen in „zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte“ betragen -17,5 Mio € (Vj. -4,9 Mio €); die Umbuchungen aus „zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte“ betragen 0,5 Mio € (Vj. 3,0 Mio €).

<sup>3</sup> In den Zugängen sind 1,5 Mio € (Vj. 0,7 Mio €) kapitalisierte Zinsen enthalten.

Die Zugänge zum Sachanlagevermögen aus Konsolidierungskreisänderungen resultierten im Wesentlichen aus dem erstmaligen Einbezug der vormals nach der Equity-Methode bilanzierten ContiTech Fluid Shanghai Co. Ltd., Shanghai, China, und der Übernahme des Werks in Moers der Metso Minerals (Deutschland) GmbH, Bochum, Deutschland, im Rahmen eines Asset Deals sowie weiteren Akquisitionen des Geschäftsjahrs. Hierzu verweisen wir auf Kapitel 5.

In allen Geschäftsbereichen der Division Chassis & Safety wurden gezielt Produktionskapazitäten für neue Produkte und Produktionstechnologien aufgebaut. Wesentliche Bilanzzugänge entfielen auf die Errichtung neuer Produktionskapazitäten für die nächste Generation elektronischer Bremssysteme. Am Standort Changshu, China, wurde in die Errichtung eines neuen Werkes für die Produktion von Hydraulischen Bremsystemen investiert. In der Division Powertrain wurden im Geschäftsbereich Engine Systems die Fertigungskapazitäten für die Produktion von Motor-Einspritzsystemen erweitert. In Amata City, Thailand, wurde in den Aufbau eines neuen Werkes investiert. Im Geschäftsbereich Transmission wurde die Fertigung von Getriebesteuergeräten erweitert. Hierbei wurden insbesondere Fertigungskapazitäten am Standort Tianjin, China, erweitert. In der Division Interior lag der Schwerpunkt der Investitionen auf der Erweiterung von Fertigungskapazitäten für die Geschäftsbereiche Body & Security sowie Instrumentation & Driver HMI. Hierfür wurde in neue Fertigungskapazitäten an deutschen Standorten sowie in den USA, Mexiko, Brasilien, Tschechien, Rumänien und China investiert.

Die Division Pkw-Reifen hat am Standort Hefei, China, in den Aufbau eines neuen Werkes zur Produktion von Pkw-Reifen investiert. Darüber hinaus wurden die Produktionskapazitäten in Europa und Südamerika erweitert sowie Maßnahmen zur Qualitätssicherung und Kostensenkung durchgeführt. Wesentliche Bilanzzugänge in der Division Nfz-Reifen erfolgten zur Qualitätsverbesserung und Fertigungsoptimierung der Lkw-Reifen Produktion. Investitionsschwerpunkte waren die Standorte in der Slowakei, Brasilien und den USA. Die Division ContiTech hat neben Rationalisierungs- und Erweiterungsinvestitionen in Deutschland Fertigungskapazitäten für den Geschäftsbereich Fluid Technology an den Standorten Rumänien und Ungarn erweitert. In den Geschäftsbereichen Air Spring Systems, Fluid Technology und Vibration Control wurden in China

Produktionskapazitäten für den asiatischen Markt aufgebaut.

Hinsichtlich der außerplanmäßigen Abschreibungen und Wertaufholungen verweisen wir auf Kapitel 6.

Direkt von Anschaffungskosten abgesetzt wurden 13,9 Mio € (Vj. 5,3 Mio €) an staatlichen Investitionszuschüssen.

Im Rahmen der Anwendung des IAS 23 wurden 1,5 Mio € (Vj. 0,7 Mio €) als Fremdkapitalkosten aktiviert. Der gewichtete Kapitalisierungszinssatz beträgt 4,4 % (Vj. 2,2 %).

Die Umbuchungen in zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte betreffen im Wesentlichen die Liegenschaft in Costa Rica. Die Rückbuchung betrifft die Reklassifizierung von wieder im Konzern genutzten Sachanlagen.

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 Verwaltungsgebäude und Fertigungsanlagen. Die Leasingverträge haben eine durchschnittliche Laufzeit von 20 Jahren für Gebäude und von fünf bis zehn Jahren für technische Anlagen. Ihnen liegen Zinssätze zwischen 5,1 % bzw. 8,8 % zugrunde. Für das neue Pkw-Reifenwerk in Hefei, China, wurde ein Leasingvertrag mit einer Laufzeit von zehn Jahren abgeschlossen. Dieser Vertrag wird als Finanzierungsleasing bilanziert und enthält eine Kaufoption, die nach 36 Monaten ausgeübt werden kann. In den meisten sonstigen Verträgen sind weder Verlängerungs- noch Kaufoptionen vereinbart.

Das den kreditgebenden Banken gewährte Sicherheitenpaket besteht aus Garantien bestimmter Tochterunternehmen, der Verpfändung der Gesellschaftsanteile an den garantierten Tochterunternehmen sowie bestimmten Kontoguthaben und aus der Abtretung konzerninterner Ansprüche. Sachanlagevermögen ist hiervon nicht betroffen.

Für Grundschulden, Hypotheken und vergleichbare Sicherheiten bestehen durch Sachanlagen gedeckte Beträge in Höhe von 7,9 Mio € (Vj. 8,0 Mio €).

### 13. Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Die Grundstücke und Gebäude des Konzerns, die als Finanzinvestitionen gehalten werden, haben sich im Berichtsjahr wie folgt entwickelt:

Mio €	2010	2009
Anschaffungs-/Herstellungskosten zum 01.01.	33,0	30,4
Kumulierte Abschreibungen zum 01.01.	-13,7	-10,5
<b>Nettoentwicklung</b>		
<b>Buchwerte zum 01.01.</b>	<b>19,3</b>	<b>19,9</b>
Währungskursänderungen	0,1	0,0
Abgänge	0,0	-4,7
Umbuchungen	3,6	5,0
Abschreibungen	-0,9	-0,8
Wertminderungen	-2,2	-0,1
<b>Buchwerte zum 31.12.</b>	<b>19,9</b>	<b>19,3</b>
Anschaffungs-/Herstellungskosten zum 31.12.	33,2	33,0
Kumulierte Abschreibungen zum 31.12.	-13,3	-13,7

Die beizulegenden Zeitwerte – nach dem Ertragswertverfahren bzw. auf der Grundlage von Bodenrichtwerten – der als Finanzinvestitionen gehaltenen Grundstücke und Gebäude zum 31. Dezember 2010 betragen 24,2 Mio € (Vj. 24,3 Mio €). Die Mieterträge im Jahr 2010 beliefen sich auf 4,2 Mio € (Vj. 3,7 Mio €), während die zuzurechnenden Instandhaltungskosten 1,8 Mio € (Vj. 1,3 Mio €) betrugen.

Die Umbuchungen betreffen einzelne nicht mehr selbstgenutzte Immobilien, die nunmehr zur Erzielung von Mieteinnahmen gehalten werden. Des Weiteren enthalten die Umbuchungen auch Umgliederungen aus den zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerten aufgrund weiterer Nutzungsmöglichkeiten dieser Anlagen im Konzern.

Auf zwei zurzeit nicht vermietbaren Grundstücks- und Gebäudekomplexen wurde im Berichtsjahr eine Wertminderung in Höhe von 2,2 Mio € vorgenommen.

## 14. Anteile an assoziierten Unternehmen

Mio €	2010	2009
<b>Stand 01.01.</b>	<b>398,0</b>	<b>718,3</b>
Zugänge	12,6	0,4
Abgänge	-2,1	-126,6
Änderungen in der Konsolidierungsmethode und Umbuchungen	-2,3	-59,4
Anteiliges Ergebnis	77,0	46,8
Wertminderungen	-0,5	-120,0
Erhaltene Dividenden	-43,3	-59,4
Währungskurseffekte	1,0	-2,1
<b>Stand 31.12.</b>	<b>440,4</b>	<b>398,0</b>

Die Zugänge betreffen insbesondere mit 10,0 Mio € Kapitalerhöhungen an der Emitec Gesellschaft für Emissionstechnologie mbH, Lohmar, Deutschland, und mit 1,8 Mio € an der Continental Automotive Infotonics Private Limited, Chennaiach, Indien, sowie mit 0,7 Mio € den Zugang der Bando-Scholtz Corp., Kakogawa, Japan, im Rahmen des Erwerbs des Metso-Minerals-Geschäfts.

Die Abgänge betreffen mit 1,2 Mio € den Verkauf von 1,0 % der Anteile an der Shanghai Automotive Brake Systems, Co. Ltd., Shanghai, China, sowie mit 0,9 Mio € den Verkauf der Optrex Europe GmbH, Babenhausen, Deutschland.

Die Änderungen der Konsolidierungsmethode betreffen die ContiTech Fluid Shanghai, Co. Ltd., Shanghai, China, die im Berichtsjahr vollkonsolidiert wurde.

Die Prüfung des Beteiligungsbuchwertes des assoziierten Unternehmens VIPO a.s., Partizánske, Slowakei, führte zu einem weiteren Impairment-Bedarf von 0,5 Mio € (Vj. 0,8 Mio €).

Die wesentlichen Anteile an assoziierten Unternehmen betreffen für die Automotive Divisionen die S-Y-Systems Technologies Europe GmbH, Regensburg, Deutschland, die Emitec GmbH, Lohmar, Deutschland,

die Shanghai Automotive Brake Systems Co. Ltd., Shanghai, China, die SAS Autosystemtechnik GmbH & Co. KG, Karlsruhe, Deutschland, und die IAV GmbH Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr, Berlin, Deutschland; für die Reifenaktivitäten die MC Projects B.V., Amsterdam, Niederlande, nebst den jeweiligen Tochtergesellschaften dieser Unternehmen.

Für die zuvor genannten wesentlichen assoziierten Unternehmen lassen sich aus den beiden letzten zur Verfügung stehenden Jahresabschlüssen die folgenden ungeprüften zusammengefassten Kennzahlen ableiten. Die Angabe der Kennzahlen erfolgt zu 100 %:

- Umsatzerlöse 4.036,4 Mio € (Vj. 4.369,2 Mio €),
- Jahresergebnis 83,9 Mio € (Vj. 102,0 Mio €),
- Bilanzsumme 1.407,6 Mio € (Vj. 1.217,4 Mio €),
- Schulden 887,3 Mio € (Vj. 807,9 Mio €).

Für die nicht nach der Equity-Methode konsolidierten assoziierten Unternehmen ergeben sich auf Basis der letzten zur Verfügung stehenden Jahresabschlüsse folgende Kennzahlen:

- Umsatzerlöse 0,7 Mio € (Vj. 0,8 Mio €),
- Jahresergebnis -0,1 Mio € (Vj. 0,1 Mio €),
- Bilanzsumme 1,7 Mio € (Vj. 1,5 Mio €),
- Schulden 1,4 Mio € (Vj. 1,0 Mio €).

## 15. Sonstige Finanzanlagen

Mio €	Anteile an verbundenen Unternehmen	Beteiligungen	Gesamt
<b>Stand 01.01.2009</b>	<b>7,2</b>	<b>7,0</b>	<b>14,2</b>
Währungskursänderungen	0,0	0,0	0,0
Abgänge	-5,8	0,0	-5,8
Wertminderungen	-0,4	0,0	-0,4
<b>Stand 31.12.2009</b>	<b>1,0</b>	<b>7,0</b>	<b>8,0</b>
Währungskursänderungen	0,0	0,0	0,0
Zugänge	0,1	0,0	0,1
Abgänge	0,0	-1,0	-1,0
Änderungen in der Konsolidierungsmethode	-0,1	0,0	-0,1
<b>Stand 31.12.2010</b>	<b>1,0</b>	<b>6,0</b>	<b>7,0</b>

Die sonstigen Finanzanlagen sind zu Anschaffungskosten bilanziert, da sich die beizulegenden Zeitwerte nicht verlässlich ermitteln lassen, insbesondere weil für diese Anteile keine Notierungen an den Kapitalmärkten gegeben sind. Eine Veräußerungsabsicht liegt zurzeit

nicht vor. Die Abgänge im Berichtsjahr betreffen den Verkauf der Anteile an der GKH Gemeinschaftskraftwerk Hannover GmbH, Hannover, Deutschland, mit 1,0 Mio €. Es ergab sich aus dieser Transaktion ein unwesentlicher Ertrag.

## 16. Latente Steuern

Die aktiven und passiven latenten Steuern setzen sich wie folgt zusammen:

Mio €	31.12.2010	31.12.2009
Immaterielle Vermögenswerte	-27,4	-53,8
Sachanlagen	-36,8	-75,1
Vorräte	42,1	52,9
Sonstige Vermögenswerte	19,0	-5,0
Pensionsverpflichtungen abzgl. aktiver Saldo	69,9	73,2
Sonstige Rückstellungen	102,5	176,4
Finanzschulden	44,6	122,2
Sonstige Unterschiede	86,1	7,9
Anrechenbare Steuerguthaben	29,0	28,2
Steuerliche Verlust- und Zinsvorträge	144,0	205,5
<b>Nettobetrag der latenten Steuern</b>	<b>473,0</b>	<b>532,4</b>
Aktive latente Steuern	680,7	728,9
Passive latente Steuern	207,7	196,5

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.

Der Rückgang der aktiven latenten Steuern auf Verlustvorträge im Berichtsjahr ist auf eine Nutzung bzw. einen Verfall in Höhe von 119,3 Mio € (Vj. 424,4 Mio €) zurückzuführen. Gegenläufig wirkten das Entstehen neuer Verlustvorträge sowie die Rücknahme von Wertberichtigungen.

2010 sind in einzelnen Konzerngesellschaften bzw. Organkreisen, die einen Verlust ausgewiesen haben, aktive latente Steuern in Summe von 375,6 Mio € (Vj. 515,8 Mio €) angesetzt, die sich aus laufenden Verlusten, Verlustvorträgen und aus einem aktiven Überhang latenter Steuern ergeben. Die Realisierbarkeit dieser aktiven latenten Steuern wird unter Berücksichtigung realisierbarer Steuerstrategien und in Erwartung künftiger steuerpflichtiger Gewinne als ausreichend wahrscheinlich beurteilt.

Zum 31. Dezember 2010 bestehen im Konzern körperschaftsteuerliche Verlustvorträge in Höhe von 2.463,4 Mio € (Vj. 2.380,5 Mio €). Ein großer Teil der im Konzern vorhandenen Verlustvorträge entfällt auf Tochtergesellschaften im Ausland und ist überwiegend in der Vortragsfähigkeit begrenzt.

Insgesamt sind aktive latente Steuern in Höhe von 1.009,5 Mio € (Vj. 672,3 Mio €) wertberichtet worden, da ihre Nutzung zum heutigen Zeitpunkt als unzureichend wahrscheinlich angesehen wird. Hiervon entfallen 777,3 Mio € (Vj. 584,8 Mio €) auf Wertberichtigungen bei Verlust- und Zinsvorträgen. Diese betreffen insbesondere die USA mit 395,1 Mio € (Vj. 353,0 Mio €), Mexiko mit 47,6 Mio € (Vj. 49,8 Mio €), Kanada mit 28,7 Mio € (Vj. 16,7 Mio €) und Italien mit 19,9 Mio € (Vj. 18,6 Mio €). Weitere 256,3 Mio € (Vj. 108,5 Mio €) entfallen auf den deutschen Organkreis. Von diesen betreffen 120,1 Mio € (Vj. keine) Zinsvorträge, deren zukünftige Nutzung aktuell als nicht wahrscheinlich angesehen wird, und weitere 108,5 Mio € (Vj. 108,5 Mio €) Verlust- und Zinsvorträge aus 2008,

die nach von Continental nicht geteilter Auffassung der Finanzverwaltung wegen des erfolgten Anteilseignerwechsels in den Jahren 2008 und 2009 nach § 8c KStG nicht mehr genutzt werden können. Aufgrund einer positiven Entwicklung in Brasilien konnte die Wertberichtigung auf Verlustvorträge zurückgenommen werden (Wertberichtigung Vj. 13,2 Mio €), da die Nutzung zum heutigen Zeitpunkt begründet wahrscheinlich erscheint.

Für Verlustvorträge im Ausland in Höhe von 31,7 Mio € (Vj. 31,7 Mio €) wurden keine aktiven latenten Steuern angesetzt.

Der steuerliche Zinsvortrag in Deutschland beträgt zum 31. Dezember 2010 453,4 Mio € (Vj. 260,1 Mio €).

Zudem sind auf aktive latente Steuern aus anrechenbaren Steuerguthaben in Malaysia Wertberichtigungen in Höhe von 37,2 Mio € (Vj. 13,1 Mio €) vorgenommen worden, da die Nutzung zum heutigen Zeitpunkt als unzureichend wahrscheinlich eingeschätzt wird.

Der Bestand latenter Steuern aus Posten, die direkt dem Eigenkapital belastet oder gutgeschrieben wurden, hat sich im Vergleich zum Vorjahr von 56,3 Mio € auf 44,2 Mio € reduziert.

Die latenten Steuerverpflichtungen aus nicht ausgeschütteten ausländischen Ergebnissen belaufen sich insgesamt auf 58,2 Mio € (Vj. 58,7 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 Positionen „sonstige Vermögenswerte“ bzw. „sonstige Unterschiede“ berücksichtigt.

## 17. Sonstige finanzielle Vermögenswerte

Mio €	31.12.2010		31.12.2009	
	Restlaufzeiten		Restlaufzeiten	
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	bis 1 Jahr	über 1 Jahr
Forderungen gegen nahestehende Unternehmen	35,8	—	45,0	—
Ausleihungen an Dritte	—	29,5	—	18,9
Forderungen gegenüber Mitarbeitern	27,4	—	20,8	—
Forderungen gegenüber Lieferanten	2,1	—	2,2	—
Forderungen aus dem Verkauf von Kundenwerkzeugen	111,5	—	67,5	—
Übrige finanzielle Forderungen	36,5	—	49,4	—
<b>Sonstige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>213,3</b>	<b>29,5</b>	<b>184,9</b>	<b>18,9</b>

Die Forderungen gegen nahestehende Unternehmen betreffen insbesondere Forderungen aus dem operativen Leistungsgeschäft mit assoziierten Unternehmen und Gesellschaftern.

Die Ausleihungen an Dritte betreffen im Wesentlichen Mieterdarlehen für einzelne Liegenschaften und Ausleihungen an Kunden mit unterschiedlichen Laufzeiten. Die Darlehen sind zum Teil unterverzinslich gewährt, zum Teil variabel verzinslich.

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 44,0 Mio € resultiert aus Automotive-Einheiten.

Die übrigen finanziellen Forderungen beinhalten insbesondere Garantie-Hinterlegungen.

Die Buchwerte der sonstigen finanziellen Vermögenswerte entsprechen im Wesentlichen ihren beizulegenden Zeitwerten. Ausfallrisiken der sonstigen Vermögenswerte wurden durch Wertberichtigungen in Höhe von insgesamt 4,3 Mio € (Vj. 3,6 Mio €) berücksichtigt. Im Berichtszeitraum sind Aufwendungen in Höhe von 0,9 Mio € (Vj. 0,8 Mio €) angefallen.

## 18. Sonstige Vermögenswerte

Mio €	31.12.2010		31.12.2009	
	Restlaufzeit		Restlaufzeit	
	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	bis 1 Jahr	über 1 Jahr
Steuererstattungsansprüche (Umsatz- und sonstige Steuern)	310,1	—	299,2	—
Rechnungsabgrenzungsposten	55,6	—	51,7	—
Übrige	170,8	13,1	189,6	12,7
<b>Sonstige Vermögenswerte</b>	<b>536,5</b>	<b>13,1</b>	<b>540,5</b>	<b>12,7</b>

Die Steuererstattungsansprüche resultieren im Wesentlichen aus Umsatzsteuerforderungen aus dem Einkauf von Produktionsmaterialien. Der Anstieg beruht insbesondere auf einer anziehenden Geschäftstätigkeit, der gegenläufig eine im Berichtsjahr erstmals saldiert erfasste Steuerschuld aufgrund Erfüllung der

entsprechenden Voraussetzungen gegenübersteht. Wir verweisen auf Kapitel 32.

Die Rechnungsabgrenzungsposten umfassen insbesondere vorausgezahlte Mieten und Wartungsleistungen sowie Lizenzgebühren. Die Position „Übrige“

beinhaltet u. a. sonstige abgegrenzte bzw. verauslagte Kosten.

Ausfallrisiken der sonstigen Vermögenswerte wurden durch Wertberichtigungen in Höhe von insgesamt

1,3 Mio € (Vj. 1,1 Mio €) berücksichtigt. Im Berichtszeitraum sind keine Aufwendungen angefallen (Vj. 0,1 Mio €).

## 19. Vorräte

Mio €	31.12.2010	31.12.2009
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.036,4	757,2
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	324,4	248,5
Fertige Erzeugnisse und Waren	1.305,7	1.079,7
Geleistete Anzahlungen	4,6	10,8
Erhaltene Anzahlungen	-33,3	-20,2
<b>Vorräte</b>	<b>2.637,8</b>	<b>2.076,0</b>

Die Wertminderungen auf Vorräte betragen im Berichtsjahr 15,2 Mio € (Vj. 56,8 Mio €). Im Vorratsbe-

stand sind wertberichtigte Vorräte (Bruttobestände) von 260,7 Mio € (Vj. 245,5 Mio €) enthalten.

## 20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio €	31.12.2010	31.12.2009
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.570,9	3.789,4
Wertberichtigungen	-116,9	-141,3
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>4.454,0</b>	<b>3.648,1</b>

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 zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten 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 Forderungen, die auf der Bonität des

jeweiligen Kunden, aktuellen Konjunkturentwicklungen 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 das Wertberichtigungskonto gebucht; gleiches gilt für Ausbuchungen und Wertaufholungen.

Im Berichtsjahr haben sich dementsprechend die Einzelwertberichtigungen sowie die Wertberichtigungen auf Portfoliobasis auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen folgendermaßen entwickelt:

Mio €	2010	2009
<b>Stand zum 01.01.</b>	<b>141,3</b>	<b>141,2</b>
Zuführung	36,4	55,7
Inanspruchnahmen	-33,6	-36,0
Auflösungen	-31,1	-21,8
Abgänge aus Konsolidierungskreisänderungen	-0,1	—
Währungskursänderungen	4,0	2,2
<b>Stand zum 31.12.</b>	<b>116,9</b>	<b>141,3</b>

Im Continental-Konzern werden mehrere Forderungsverkaufsprogramme genutzt. Sämtliche verkauften Forderungen werden weiterhin in der Bilanz als Vermögenswert angesetzt, da die mit den Forderungen verbundenen Risiken und Chancen, insbesondere das Bonitäts- und Ausfallrisiko, nicht vollständig übertragen wurden. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen haben eine Restlaufzeit von unter einem Jahr.

Das von der Continental AG mit der Norddeutschen Landesbank Luxembourg S.A., Luxemburg, und der Coface Finanz GmbH, Mainz, Deutschland, im November 2010 abgeschlossene Forderungsverkaufsprogramm hat eine Laufzeit bis zum 30. September 2011 und ersetzt das Programm mit der Skandifinanz Bank AG, Zürich, Schweiz, welches eine ursprüngliche Laufzeit bis zum 24. März 2011 hatte. Im Vergleich zum bisherigen Programm mit der Skandifinanz Bank AG sieht das neue Programm ein um 80,0 Mio € auf 230,0 Mio € erhöhtes Finanzierungsvolumen vor. Zum 31. Dezember 2010 waren im Rahmen dieses Programms Forderungen in Höhe von 280,0 Mio € (Vj. Skandifinanz Bank AG: 149,6 Mio €) verkauft, denen Verbindlichkeiten von 224,0 Mio € (Vj. Skandifinanz Bank AG: 149,6 Mio €) gegenüberstanden. Von den verkauften Forderungen wurden bis zum Jahresende bereits 115,1 Mio € (Vj. Skandifinanz Bank AG: 25,4 Mio €) durch Zahlung beglichen. Die hinterlegten Barmittel zur Absicherung von etwaigen nicht bedienten Ansprüchen der kreditgebenden Banken betrugen 16,8 Mio € (Vj. Skandifinanz Bank AG: 29,0 Mio €).

Die Continental AG hat im Dezember 2010 mit der Landesbank Hessen-Thüringen Girozentrale, Frankfurt

a. M., Deutschland, ein neues Forderungsverkaufsprogramm mit einem Finanzierungsvolumen von 150,0 Mio € bis auf Weiteres abgeschlossen. Forderungen können von den Konzerngesellschaften Continental Benelux SPRL, Belgien, Continental Automotive Benelux BVBA, Belgien, Continental France SNC, Frankreich, Continental Automotive France SAS, Frankreich, und Continental Automotive Rambouillet France SAS, Frankreich, verkauft werden. Zum 31. Dezember 2010 betrug das Volumen der verkauften Forderungen 144,9 Mio €. Die mit den verkauften Forderungen im Zusammenhang stehenden Verbindlichkeiten beliefen sich auf 82,8 Mio €. Von den verkauften Forderungen wurden bis zum Jahresende bereits 39,8 Mio € durch Zahlung beglichen.

In den USA wurde das bestehende Forderungsverkaufsprogramm mit der Wells Fargo Bank N.A. (ehemals Wachovia Bank National Association), Atlanta, USA, um den Partner Bank of Nova Scotia, Houston, USA, erweitert und in diesem Zusammenhang das Finanzierungsvolumen auf 150,0 Mio US-Dollar erhöht. Im Oktober 2010 wurde der Vertrag bis zum 28. Oktober 2011 mit einer Option auf ein weiteres Jahr verlängert. Das Programm kann von der Continental Tire The Americas LLC, Charlotte, USA, sowie der Continental Automotive Systems, Inc., Auburn Hills, USA, genutzt werden. Zum 31. Dezember 2010 betrug das Volumen der verkauften Forderungen 74,7 Mio € (Vj. 69,4 Mio €). Die mit den verkauften Forderungen im Zusammenhang stehenden Verbindlichkeiten beliefen sich auf 74,7 Mio € (Vj. 69,4 Mio €). Zusätzlich wurden weitere Forderungen in Höhe von 294,9 Mio € (Vj. 187,5 Mio €) an Sicherheiten hinterlegt.

Die nicht einzelwertberichtigten Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gliedern sich zu den Abschlussstichtagen in folgende Laufzeitbänder:

Mio €	Buchwert	davon:		davon: in den folgenden Zeiträumen überfällig				
		nicht überfällig	weniger als 15 Tage	15 – 29 Tage	30 – 59 Tage	60 – 89 Tage	90 – 119 Tage	mehr als 120 Tage
<b>31.12.2010</b>								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen <sup>1</sup>	3.698,1	3.342,4	177,8	53,1	49,7	17,9	12,6	44,6
<b>31.12.2009</b>								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen <sup>1</sup>	2.864,6	2.487,2	199,3	62,9	56,7	20,0	11,7	26,8

<sup>1</sup> Die Differenz zur ersten Tabelle in diesem Kapitel in Höhe von 872,8 Mio € (Vj. 924,8 Mio €) im Jahr 2010 resultiert in Höhe von 879,5 Mio € (Vj. 938,5 Mio €) aus einzelwertberichtigten Forderungen sowie mit 6,7 Mio € (Vj. 13,7 Mio €) aus Schuldwechseln.

Der Continental-Konzern geht, basierend auf historischem Zahlungsverhalten und Analyse der Kreditwürdigkeit der Kunden, davon aus, dass die überfälligen, nicht wertberichtigten Forderungen in voller Höhe beglichen werden und keine Wertberichtigung erforderlich ist.

Zum 31. Dezember 2010 wurden von vier Konzerngesellschaften des Continental-Konzerns Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von insgesamt 397,7 Mio € (Vj. 391,6 Mio €) als Sicherheit für ein Darlehen der Continental AG mit der Europäischen Investitionsbank abgetreten. Die Notwendigkeit zur Besicherung des Darlehens resultiert aus der Verschlechterung des Ratings des Continental-Konzerns im Jahr 2009. Zum Zeitpunkt der letzten Meldung der abgetretenen Forderungen betrugen diese 625,1 Mio €; die Differenz resultiert aus Zahlungseingängen bis zum 31. Dezember 2010, welche nicht durch neue Forderungen kompensiert wurden.

Im Vorjahr wurden bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen mit einem Buchwert von 1,8 Mio € die Vertragskonditionen neu verhandelt, da sonst eine Überfälligkeit entstanden wäre. Im Berichtszeitraum gibt es keine wesentlichen vergleichbaren Sachverhalte.

Innerhalb der Forderungen sind zum 31. Dezember 2010 0,1 Mio € (Vj. keine) aus „Percentage-of-Completion“ enthalten. Anzahlungen von Kunden sind wie im Vorjahr nicht in den Forderungen enthalten. Die kumulierten Kosten und Gewinne der am Stichtag noch laufenden Fertigungsaufträge betragen 2010 3,5 Mio € (Vj. -1,1 Mio €). Im Berichtszeitraum wurden Umsatzerlöse aus Fertigungsverträgen in Höhe von 3,5 Mio € (Vj. 66,5 Mio €) erfasst. Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus dem Verkauf des Geschäftsbereichs Public Transport Solution zum 31. Oktober 2009.

## 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.

Bezüglich des Zinsrisikos und der Sensitivitätsanalyse für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten verweisen wir auf Kapitel 29.

## 22. Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte

Mio €	31.12.2010	31.12.2009
Vermögenswerte der zur Veräußerung bestimmten Geschäftsbereiche	—	38,2
Zur Veräußerung bestimmte Sachanlagen	22,0	4,1
<b>Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte</b>	<b>22,0</b>	<b>42,3</b>

Die zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte betreffen mit 15,5 Mio € die im Berichtsjahr aus den Sachanlagen umgegliederte Immobilie an unserem Standort in Costa Rica der Division Powertrain. Für dieses Objekt besteht keine Weiterverwendungsmöglichkeit im Konzern. Im Zusammenhang mit der anstehenden Veräußerung ergab sich ein Wertminderungsbedarf in Höhe von 7,7 Mio €.

Weitere Vermögenswerte betreffen insbesondere kleinere zur Veräußerung gehaltene Liegenschaften.

Die im Vorjahr zur Veräußerung bestimmten Geschäftsbereiche sind im Berichtsjahr abgegangen. Im Februar 2010 wurde die Beteiligung an der Siemens

VDO Automotive Co. Ltd Huizhou, Huizhou, China, von der Division Interior an die Desay Industry Development Limited, veräußert. Zudem wurden zwei kleinere Geschäftsaktivitäten der Division ContiTech im Jahr 2010 verkauft. Wir verweisen auf Kapitel 5.

Die zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte sind mit dem niedrigeren Wert aus Buchwert vor Klassifizierung der Sachgesamtheit als zur Veräußerung bestimmter Vermögenswert und dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet.

Kapitel 33 enthält eine Übersicht der zur Veräußerung bestimmten Verbindlichkeiten.

Die Vermögenswerte der zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und Geschäftsbereiche nach Wertminderungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio €	31.12.2010	31.12.2009
Anlagevermögen	—	3,9
Beteiligungen	—	26,5
Vorräte	—	2,0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	—	2,1
Sonstiges Umlaufvermögen	—	3,7
Flüssige Mittel	—	0,0
<b>Vermögenswerte der zur Veräußerung bestimmten Geschäftsbereiche</b>	<b>—</b>	<b>38,2</b>

## 23. Eigenkapital

Anzahl der im Umlauf befindlichen Aktien in Stück	2010	2009
Am 01.01.	169.005.983	169.005.983
Barkapitalerhöhung	31.000.000	—
<b>Am 31.12.</b>	<b>200.005.983</b>	<b>169.005.983</b>

Am 6. Januar 2010 beschloss der Vorstand der Continental AG mit Zustimmung des Aufsichtsrats eine Erhöhung des Grundkapitals von 432.655.316,48 € um

nominell 79.360.000,00 € durch Ausgabe von 31.000.000 neuen Aktien aus genehmigtem Kapital (Genehmigtes Kapital 2007). Das Grundkapital der

Gesellschaft zum Bilanzstichtag beträgt somit 512.015.316,48 € (Vj. 432.655.316,48 €) und ist eingeteilt in 200.005.983 (Vj. 169.005.983) auf den Inhaber lautende Stückaktien mit einem rechnerischen Anteil am Grundkapital in Höhe von 2,56 € pro Aktie.

Die Kapitalerhöhung wurde in Form eines Bezugsangebots an die Aktionäre der Continental AG durchgeführt. Hierbei wurden durch ein Bankenkonsortium unter Führung von der Deutschen Bank AG, Goldman Sachs International und J.P. Morgan Securities Ltd. in einem ersten Schritt am 6. Januar 2010 im Rahmen einer Privatplatzierung 24,55 Mio Aktien bei institutionellen Anlegern zu einem Preis von 35,00 € plaziert. Am 12. Januar 2010 wurden im Rahmen eines Accelerated Bookbuilt Offering weitere 6,45 Mio Aktien bei institutionellen Anlegern zu einem Preis von 40,00 € angeboten. Aufgrund der Ausübung der Bezugsrechte durch die Streubesitzaktionäre wurde die Zuteilung um 3,4 Mio Aktien verringert. Neben den genannten Instituten wurde die Kapitalerhöhung auch durch BNP Paribas, CALYON und HSBC Trinkaus begleitet.

Die Aktionäre konnten vom 12. Januar bis einschließlich 25. Januar 2010 ihre Bezugsrechte ausüben und zwei neue Aktien für je elf alte Aktien beziehen. Der Börsenhandel der Bezugsrechte an der Frankfurter Wertpapierbörsen fand vom 12. Januar 2010 bis (einschließlich) 21. Januar 2010 statt. Die neuen Aktien sind ab dem Geschäftsjahr 2009 voll dividendenberechtigt.

Am 26. Januar 2010 teilte die Continental AG mit, dass mehr als 99 % der Streubesitzaktionäre von ihrem Bezugsrecht Gebrauch machten. Insgesamt wurde ein Netto-Emissionserlös in Höhe von 1.056,0 Mio € vor Steuereffekten erzielt. Dabei wurden 57,8 Mio € Transaktionskosten mindernd im Eigenkapital berücksichtigt, gegenwirkend wurden 17,3 Mio € latente Steuern erfasst. Die Kapitalerhöhung diente der Rückführung von Verbindlichkeiten der Continental AG aus dem VDO-Kredit.

Dem Unternehmen steht von dem ursprünglich am 24. April 2007 beschlossenen Ermächtigungsbetrag von 187,5 Mio € nach Durchführung einer Kapitalerhöhung aus genehmigtem Kapital im Jahr 2007 sowie nach Ausgabe von 31.000.000 Aktien gegen Bareinlage im Jahr 2010 zum Bilanzstichtag noch ein genehmigtes Kapital in Höhe von 70,6 Mio € zur Ausgabe

neuer Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen bis zum 23. April 2012 zur Verfügung.

Aufgrund des Beschlusses der Hauptversammlung vom 23. April 2009 steht der Gesellschaft ein weiteres genehmigtes Kapital in Höhe von 66,0 Mio € zur Ausgabe neuer Aktien gegen Bar- und/oder Sacheinlage bis zum 22. April 2014 zur Verfügung.

Die Hauptversammlung hat am 14. Mai 2004 den Aktienoptionsplan 2004 für Vorstände und obere Führungskräfte beschlossen. Der Aktienoptionsplan 2004 ermächtigte den Vorstand nach näherer Maßgabe des Plans bis zum 13. Mai 2009 zur Gewährung von insgesamt 3.936.000 Bezugsrechten, die jeweils zum Bezug einer Aktie berechtigen. 2010 wurden wie im Vorjahr keine Bezugsrechte ausgeübt. Im Jahr 2010 sind 34.700 (Vj. 49.900) Bezugsrechte verfallen, so dass zum Bilanzstichtag noch 67.800 Bezugsrechte ausgegeben waren.

Der in der Hauptversammlung vom 25. April 2008 beschlossene Aktienoptionsplan 2008 ermächtigt zur Ausgabe von bis zu 7.800.000 Bezugsrechten an Vorstände und obere Führungskräfte bis zum 24. April 2013. 2010 wurden wie im Vorjahr keine Bezugsrechte ausgegeben, verfallen sind 9.900 (Vj. 39.850). Damit sind zum Bilanzstichtag noch 56.200 Bezugsrechte ausgegeben.

Im Dezember 2008 wurde den oberen Führungskräften des Konzerns, denen Bezugsrechte aus den Aktienoptionsplänen 2004 oder 2008 eingeräumt worden sind, ein Angebot zur Ablösung der erteilten und noch nicht ausgeübten Bezugsrechte unterbreitet. Das Angebot war bis Januar 2009 befristet, sodass im Geschäftsjahr 2010 keine Bezugsrechte (Vj. 1.769.300) abgelöst wurden.

Das Grundkapital ist gemäß § 4 Abs. 4 der Satzung um bis zu 111,5 Mio € für bis zum 4. Mai 2011 auf der Grundlage der Ermächtigung vom 5. Mai 2007 ausgegebene Wandel- und/oder Optionsrechte bedingt erhöht.

Gemäß § 4 Abs. 5 der Satzung ist das Grundkapital um bis zu 3,8 Mio € für die Gewährung von Bezugsrechten im Rahmen des Aktienoptionsplanes 2004 bedingt erhöht.

Das bedingte Kapital II gemäß § 4 Abs. 6 der Satzung in Höhe von 37,5 Mio € dient der Gewährung von neuen Stückaktien für die Inhaber von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen, Genussrechten oder Gewinnschuldverschreibungen, sofern sie bis zum 4. Mai 2011 auf der Grundlage der von der Hauptversammlung am 25. April 2008 erteilten Ermächtigung ausgegeben werden.

Nach § 4 Abs. 7 der Satzung ist das Grundkapital um 20,0 Mio € für die Gewährung von Bezugsrechten aus dem Aktienoptionsplan 2008 bedingt erhöht.

Das von der Hauptversammlung vom 23. April 2009 beschlossene bedingte Kapital III gemäß § 4 Abs. 8 der Satzung in Höhe von 43,5 Mio € dient der Gewährung von neuen Stückaktien an die Inhaber von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen, Genussrechten und/oder Gewinnschuldverschreibungen, die bis zum 22. April 2014 auf der Grundlage der von der Hauptversammlung am 23. April 2009 erteilten Ermächtigung ausgegeben werden.

Die Veränderung des bedingten Kapitals ergibt sich aus der nachstehenden Aufstellung:

Tsd €	2010	2009
<b>Bedingtes Kapital 01.01.</b>	<b>209.394</b>	<b>170.654</b>
Zugänge	—	43.500
Verfall von ausgegebenen Bezugsrechten	-114	-230
Abfindung von ausgegebenen Bezugsrechten	—	-4.530
<b>Bedingtes Kapital 31.12.</b>	<b>209.280</b>	<b>209.394</b>

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 2010 in Höhe von 61,1 Mio € (Vj. Bilanzverlust von 993,7 Mio €). Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, auf eine Divi-

dendenausschüttung zugunsten der Stärkung der Eigenkapitalbasis und Reduzierung der Finanzverschuldung zu verzichten und den Bilanzgewinn auf neue Rechnung vorzutragen. Im Jahr 2010 wurde für das Geschäftsjahr 2009 aufgrund des Bilanzverlustes im Vorjahr ebenfalls keine Dividende ausgeschüttet.

## 24. Aktienorientierte Vergütung

Die für die aktienorientierte Vergütung zur Verfügung gestellten Eigenkapitalinstrumente sind im Rahmen der Ausführungen zum Eigenkapital unter Kapitel 23 erläutert.

Die Aufwendungen aus den Aktienoptionsplänen werden im Personalaufwand erfasst und innerhalb der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Im Berichtsjahr betrugen diese 17,3 Mio € (Vj. 21,1 Mio €).

### Variabler Aktienoptionsplan 2004

Mit Zustimmung der Hauptversammlung vom 14. Mai 2004 hat die Continental AG einen variablen Aktienoptionsplan (Aktienoptionsplan 2004) eingeführt, der den Aktienoptionsplan 1999 ersetzt und es ermöglicht, bis

zu 3,9 Mio Bezugsrechte auszugeben. Die nach diesem Plan gewährten Optionen berechtigen jeweils zum Bezug einer Aktie. Nach Ablauf einer Sperrfrist von drei Jahren, beginnend mit dem Datum des Vorstandsbeschlusses (bzw. Aufsichtsratsbeschlusses) über die Zuteilung, können die Aktienoptionen in den darauf folgenden zwei Jahren innerhalb bestimmter Ausübungsfenster ausgeübt, d. h. die entsprechende Anzahl Aktien der Continental AG bezogen werden.

Als Voraussetzung für die Ausübung der Bezugsrechte enthalten die variablen Aktienoptionspläne der Continental AG ein Erfolgsziel. Danach ist für die Ausübung erforderlich, dass der durchschnittliche Börsenkurs der Continental-Aktie in der Xetra-Schlussauktion der Frankfurter Wertpapierbörsen während der letzten zehn

Handelstage vor einem Ausübungsfenster mindestens 15 % (= Ausübungshürde) über dem durchschnittlichen Schlusskurs der letzten zehn Handelstage vor dem Ausgabekurs gelegen hat.

Die Höhe des Ausübungspreises variiert in Höhe eines Outperformance- sowie eines Performance-Abschlags. Der Outperformance-Abschlag wird auf Basis der Entwicklung der Continental-Aktie im Vergleich zur Entwicklung des MDAX ermittelt. Der Performance-Abschlag errechnet sich in Abhängigkeit von der relativen Veränderung der EBIT-Marge des Konzerns.

Die ausgegebenen Bezugsrechte werden mittels des Monte-Carlo-Simulationsmodells bewertet. Dieses Modell gewährleistet eine realitätsnahe Berücksichtigung der Auswirkungen des Erfolgsziels sowie des Performance- und des Outperformance-Abschlags. Das Modell simuliert dabei den Kurs der Continental-Aktie sowie den Kurs des MDAX, um die Outperformance der Continental-Aktie gegenüber dem Vergleichsindex und die Steigerung des durchschnittlichen Schlusskurses der Continental-Aktie gegenüber dem Referenzkurs abzubilden. Das Bewertungsmodell berücksichtigt zudem Annahmen über die Fluktuation. Die Anpassung des Ausübungspreises durch die Outperformance der Continental-Aktie im Vergleich zum MDAX ist nach IFRS eine sogenannte Market Condition und wird nur in der Bewertung zum Ausgabetag berücksichtigt. Die Anpassung des Ausübungspreises an die Entwicklung der Umsatz-Rendite (EBIT in % vom Umsatz) des Continental-Konzerns ist nach IFRS eine sogenannte Performance-Condition.

Das verwendete Modell berücksichtigt die Möglichkeit der vorzeitigen Ausübung der Optionen in all den Fällen, in denen der angepasste Ausübungspreis die Schwelle von 50 % des Referenzkurses unterschreiten würde und soweit das Erfolgsziel während der Ausübungsfenster erreicht ist. Darüber hinaus wird im Modell auf der Basis von Erfahrungswerten die sofortige Ausübung nach Ablauf der Sperrfrist von aus dem Konzern ausgeschiedenen Optionsberechtigten unterstellt.

Die erwarteten Dividenden, die für jedes Laufzeitjahr der Optionen im Modell angesetzt werden, basieren auf veröffentlichten Schätzungen von Analysten.

Für die Volatilität und Korrelation wurden die historischen Volatilitäten und die historische Korrelation herangezogen. Die Ermittlung erfolgt auf der Basis von Schlusskursen für die Continental-Aktie und den MDAX-Index zum Bilanzstichtag. Der Betrachtungshorizont umfasst die jeweilige Restlaufzeit der Optionsrechte.

Bei der Berechnung des Ausübungspreises sind Zuschläge aufgrund einer negativen Entwicklung der Continental-Aktie im Vergleich zum Referenzkurs möglich und bei der Ermittlung der Outperformance wird die Entwicklung gegenüber dem Börsenindex zugrunde gelegt, dem die Continental-Aktie zu Beginn eines Ausübungsfensters angehört. Weiterhin beinhaltet der Plan eine Höchstgrenze der erzielbaren Vermögensvorteile der Bezugsberechtigten.

Aktienoptionsplan 2004		2010		2009	
Mio €		Anzahl der Bezugsrechte	Durchschnittlicher Ausübungspreis <sup>1</sup>	Anzahl der Bezugsrechte	Durchschnittlicher Ausübungspreis <sup>1</sup>
		1.000 Stück	€/Stück	1.000 Stück	€/Stück
Bestand am 01.01.		1.767,6	95,72	1.844,5	95,13
Verfallen		3,3	118,65	49,9	102,51
Abgelaufen <sup>2</sup>		481,1	68,87	—	—
Noch bestehend am 31.12.		1.283,2	105,73	1.767,6	95,72
Ausübbare am 31.12. <sup>3</sup>		1.283,2	105,73	1.083,5	81,24

<sup>1</sup> Es wird die durchschnittliche Ausübungshürde angegeben, da weder im Berichtszeitraum noch in der Vorperiode Bezugsrechte ausgeübt wurden.

<sup>2</sup> Dieser Kurs berücksichtigt im Berichtszeitraum nicht die bereits abgefundenen Optionen.

<sup>3</sup> Von den am 31. Dezember ausübbaren Bezugsrechten können noch 67.800 Bezugsrechte ausgeübt werden. Die übrigen Bezugsrechte sind dem Abfindungsangebot der Vorperioden zuzurechnen.

Mit Wirksamwerden des Aktienoptionsplans 2008 werden aus dem Aktienoptionsplan 2004 keine weiteren Bezugsrechte mehr ausgegeben.

Der gewichtete Durchschnitt der restlichen Vertragslaufzeit beträgt ein Jahr (Vj. ein Jahr und sechs Monate). Die maximale Restlaufzeit des Aktienoptionsplans 2004 beträgt ein Jahr und sechs Monate.

Sowohl in der Berichtsperiode als auch in der Vorjahresberichtsperiode wurden keine Aktienoptionen ausgeübt. Die Bandbreite der Ausübungspreise liegt bei der Tranche 2006 zwischen 39,62 € und 91,13 € und bei der Tranche 2007 zwischen 51,59 € und 118,65 €.

#### Variabler Aktienoptionsplan 2008

Mit Zustimmung der Hauptversammlung vom 25. April 2008 hat die Continental AG einen weiteren variablen Aktienoptionsplan (Aktienoptionsplan 2008) für Personen aus dem Kreis der oberen Führungskräfte sowie für den Vorstand eingeführt, um der neuen Führungsstruktur nach dem Erwerb der Siemens VDO Rechnung tragen zu können. Der Plan entspricht in den Grundzügen dem Aktienoptionsplan 2004. Die im Rahmen des Aktienoptionsplans gewährten Bezugsrechte berechtigen jeweils zum Bezug einer Aktie der Gesellschaft. Insgesamt können im Rahmen des Aktienoptionsplans 2008 bis zu 7,8 Mio Bezugsrechte ausgegeben werden. Die Ausgabe der Bezugsrechte einer Tranche erfolgt am elften Werktag, der auf die Veröffentlichung des Zwischenberichts über das erste Quartal des betreffenden Jahres folgt („Ausgabetag“). Die Ausübung der Bezugsrechte kann erst nach Ablauf einer Frist von drei Jahren seit dem Ausgabetag („Wartezeit“) innerhalb einer sich unmittelbar an die Warte-

zeit anschließenden weiteren Frist von zwei Jahren („Ausübungszeitraum“) erfolgen. Während eines Ausübungszeitraums können die Bezugsrechte nur innerhalb bestimmter Zeiträume („Ausübungsfenster“) ausgeübt werden.

Die Ausübung ist auch an die Erreichung eines „Erfolgsziels“ gekoppelt. Danach ist eine Ausübung nur möglich, wenn der Durchschnitt aus den Schlusskursen der Continental-Aktie im Xetra-Handel („durchschnittlicher Schlusskurs“) während der letzten zehn Handelstage vor dem jeweiligen Ausübungsfenster mindestens 15 % über dem durchschnittlichen Schlusskurs während der letzten zehn Handelstage vor dem Ausgabetag liegt. Der Ausgabebetrag für Aktien, die aufgrund einer Ausübung von Bezugsrechten aus dem Aktienoptionsplan 2008 bezogen werden („Ausübungspreis“), entspricht dem durchschnittlichen Schlusskurs während der zehn Börsenhandelstage, die dem Ausgabntag vorausgehen („Ausgabekurs“), zuzüglich eines Zuschlags, abzüglich eines performance-orientierten Abschlags und korrigiert um einen outperformance-orientierten Ab- bzw. Zuschlag. Der Performance-Abschlag errechnet sich in Abhängigkeit von der relativen Veränderung der EBIT-Marge des Konzerns. Die Ermittlung der Outperformance-Ab- bzw. -Zuschläge wird auf Basis der Entwicklung der Continental-Aktie im Vergleich zur Entwicklung des DAX bzw. des Börsenindex, dem die Continental-Aktie zu Beginn des Ausübungsfensters angehört, ermittelt.

Die ausgegebenen Bezugsrechte werden mittels des Monte-Carlo-Simulationsmodells bewertet, welches detailliert unter der Beschreibung des Aktienoptionsplans 2004 erläutert ist. In Übereinstimmung mit dem

Aktienoptionsplan 2004 gilt eine Höchstgrenze der erzielbaren Vermögensvorteile der Bezugsberechtigten.

Der gewichtete Durchschnitt der restlichen Vertragslaufzeit beträgt zwei Jahre und vier Monate (Vj. drei Jahre und vier Monate) und entspricht der maximalen Restlaufzeit des gesamten Aktienoptionsplans 2008.

#### Aktienoptionsplan 2008

Mio €	2010		2009	
	Anzahl der Bezugsrechte	Durchschnittlicher Ausübungspreis <sup>1</sup>	Anzahl der Bezugsrechte	Durchschnittlicher Ausübungspreis <sup>1</sup>
	1.000 Stück	€/Stück	1.000 Stück	€/Stück
Bestand am 01.01.	1.183,7	89,95	1.223,5	89,95
Verfallen	9,9	89,95	39,9	89,95
Noch bestehend am 31.12. <sup>2</sup>	1.173,8	89,95	1.183,7	89,95
Ausübbar am 31.12.	—	—	—	—

<sup>1</sup> Es wird die durchschnittliche Ausübungshürde angegeben, da weder im Berichtszeitraum noch in der Vorperiode Bezugsrechte ausgeübt wurden.

<sup>2</sup> Dem Abfindungsangebot sind insgesamt aus den Vorperioden 1.117.550 Bezugsrechte zuzurechnen.

Die Prämisse für die Berechnung des beizulegenden Zeitwerts der jeweiligen Tranchen haben sich wie folgt entwickelt:

	Tranche 2008	Tranche 2007
Referenzkurs in €	78,22	103,17
Schlusskurs Continental in €	82,16	104,62
Schlusskurs DAX-Index	7.156,55	8.050,68
Risikofreier Anlagezinssatz (in %) <sup>1</sup>	3,96	4,42
Volatilität Continental (in %)	27,20	29,19
Volatilität DAX (in %)	17,07	22,99
Korrelation Continental/DAX	0,62	0,55
Dividendenrendite (in %)	2,55	2,27
Laufzeit	5 Jahre	5 Jahre
<b>Zeitwert zum Gewährungszeitpunkt in €</b>	<b>27,52</b>	<b>37,84</b>
<b>Zeitwert zum Bilanzstichtag 31.12.2010 in €</b>	<b>32,06</b>	<b>36,18</b>
<b>Zeitwert zum Bilanzstichtag 31.12.2009 in €</b>	<b>29,50</b>	<b>36,18</b>

<sup>1</sup> Basis: Zinsstrukturkurve für Bundesanleihen.

Im Dezember 2008 wurde den oberen Führungskräften des Konzerns, denen Bezugsrechte aus den Aktienoptionsplänen 2004 oder 2008 eingeräumt wurden, ein Abfindungsangebot für die erteilten und noch nicht ausgeübten Bezugsrechte unterbreitet. Hintergrund des Abfindungsangebots war der geringe Free Float der Aktie der Continental AG, durch den die Aktienkursentwicklung zufälligen Schwankungen unterworfen sein konnte, die nicht die wirtschaftliche Entwicklung von Continental widerspiegeln. Damit konnte der Ak-

tienoptionsplan seine Wirkung als langfristiges, auf den Unternehmenserfolg ausgerichtetes Vergütungsinstrument nicht mehr erfüllen.

Basis für das Abfindungsangebot war der beizulegende Zeitwert der Bezugsrechte zum 31. Oktober 2008. Der durchschnittliche gewichtete beizulegende Zeitwert der Tranchen 2005 bis 2008 betrug 3,13 €. Auf Basis dieser Bewertung wurde für die Auszahlungen in den Jahren 2010 und 2011 im Geschäftsjahr 2008

erstmalig eine Rückstellung gebildet. Die Annahmefrist lief bis Mitte Januar 2009. Ein Großteil der Bezugsberechtigten hat das Angebot angenommen.

#### Vergütungsplan 2009

Als Bestandteil der Vorstandsvergütungen wurde Ende 2009 beschlossen, einen Teil des variablen Elements

in virtuelle Aktien umzurechnen. Der gesamte Bonusbetrag in Höhe von 1,2 Mio € wurde zum Ende der Berichtsperiode als Rückstellung berücksichtigt. Die Erläuterung der Vorstandsvergütung ist dem Vergütungsbericht zu entnehmen.

## 25. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind insgesamt in folgenden Bilanzposten ausgewiesen:

Mio €	31.12.2010	31.12.2009
Pensionsrückstellungen (Verpflichtungen ohne Fonds sowie passiver Saldo aus Verpflichtungen und zugehörigen Fonds)	1.196,4	1.156,8
Rückstellungen für andere Versorgungsleistungen	180,3	168,5
Rückstellungen für ähnliche Verpflichtungen	27,8	19,7
<b>Pensionsverpflichtungen</b>	<b>1.404,5</b>	<b>1.345,0</b>
<b>Aktiver Saldo aus Pensionsbewertung (Unterschied aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigen Fonds)</b>	<b>73,8</b>	<b>70,8</b>

#### Pensionspläne

Der Continental-Konzern gewährt seinen Mitarbeitern betriebliche Altersversorgung in Form von leistungs- und beitragsorientierten Plänen innerhalb von allgemeinen Rahmenplänen sowie Einzelzusagen. Die Rückstellungen decken die Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen, die insbesondere in Deutschland, den USA, Kanada, Großbritannien, Österreich, Frankreich, Mexiko, Italien und Irland bestehen.

Für eine Vielzahl der Pensionspläne bestehen ausgelagerte Pensionsfonds, die zur kompletten bzw. teilweisen Finanzierung der Pensionsverpflichtungen dienen. Das Fondsvermögen darf ausschließlich für die Abwicklung der Pensionsverpflichtungen verwendet werden. Die wesentlichen Fonds bestehen in den USA, in Großbritannien und in Deutschland [in Form von als Contractual Trust Arrangement (CTA) ausgestaltete Treuhandfonds]. Das Vermögen dieser Pensionsfonds wird mit den dazugehörigen Pensionsrückstellungen – soweit sie als Planvermögen im Sinne von IAS 19 qualifiziert werden – saldiert dargestellt.

Im Vorjahr wurde aufgrund von Vermögensumschichtungen in einzelnen in Deutschland abgeschlossenen CTAs – verbunden mit einem Anteilserwerb an der ContiTech AG durch den Continental Pension Trust e.V. in Höhe von 24,9 % zu einem Kaufpreis von 475,6 Mio € – die Planvermögensseigenschaft des Deckungsvermögens aufgegeben. Neben dieser Vermögensumschichtung wurden auch die weiteren Vermögenswerte der entsprechenden CTAs in Höhe von ursprünglich 95,1 Mio € nicht mehr mit den dazugehörigen Verpflichtungen saldiert ausgewiesen.

Die Aktivwerte der Pensionsfonds beinhalten zudem insbesondere in Deutschland abgeschlossene Rückdeckungsversicherungen. Des Weiteren sind in Deutschland bestehende Pensionskassen aufgrund bestimmter Haftungsrisiken in der Überleitung der Pensionspläne enthalten.

Mio €	31.12.2010	31.12.2009
Pensionsrückstellungen (Verpflichtungen ohne Fonds sowie passiver Saldo aus Verpflichtungen und zugehörigen Fonds)	1.196,4	1.156,8
Aktiver Saldo aus Pensionsbewertung (Unterschied aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigen Fonds)	73,8	70,8
<b>Nettobilanzbetrag</b>	<b>1.122,6</b>	<b>1.086,0</b>

Die Pensionsrückstellungen haben sich gegenüber dem Vorjahr um 39,6 Mio € erhöht. Im Wesentlichen resultiert die Erhöhung aus laufenden Pensionsaufwendungen, welche durch die erfolgten Rentenzahlungen und Einzahlungen in die Pensionsfonds nicht kompensiert werden konnten. Der aktive Saldo aus Pensionsverpflichtungen und zugehörigen Fonds erhöhte sich um 3,0 Mio €, maßgeblich durch Einzahlungen in die Pensionsfonds in Großbritannien.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen eine Aufteilung der Pensionsverpflichtungen nach Deutschland, den USA und Kanada, Großbritannien sowie den übrigen Ländern und die Gesamtwerte für den Continental-Konzern. Die USA und Kanada werden mit „USA/C“ abgekürzt.

Die Überleitung der Veränderungen des Anwartschaftsbarwertes am Beginn und am Ende des Berichtsjahres stellt sich wie folgt dar:

Mio €	2010					2009				
	D	USA/C	UK	Übrige	Gesamt	D	USA/C	UK	Übrige	Gesamt
Anwartschaftsbarwert am 01.01.	1.760,2	935,4	194,9	165,9	<b>3.056,4</b>	1.621,5	855,8	164,1	159,5	<b>2.800,9</b>
Währungsdifferenzen	—	80,2	6,1	7,9	<b>94,2</b>	—	8,8	16,3	5,7	<b>30,8</b>
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	51,0	6,0	2,6	12,0	<b>71,6</b>	52,9	7,1	3,0	10,4	<b>73,4</b>
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	87,2	55,2	11,0	10,0	<b>163,4</b>	86,5	53,6	10,7	10,2	<b>161,0</b>
Planänderungen	—	-2,1	—	3,4	<b>1,3</b>	—	—	—	0,0	<b>0,0</b>
Versicherungsmathematische Verluste aufgrund von Annahmeänderungen	44,6	24,3	20,9	13,9	<b>103,7</b>	61,3	65,2	13,0	10,1	<b>149,6</b>
Versicherungsmathematische Verluste/Gewinne aufgrund abweichender Ereignisse	18,6	1,0	1,6	-0,2	<b>21,0</b>	22,4	-1,4	-4,9	-2,4	<b>13,7</b>
Plankürzungen und -abgeltungen	—	-4,4	—	-0,9	<b>-5,3</b>	—	4,3	0,0	-15,5	<b>-11,2</b>
Veränderungen im Konsolidierungskreis	-3,2	—	—	0,3	<b>-2,9</b>	-2,3	—	—	3,5	<b>1,2</b>
Einzahlungen durch die Arbeitnehmer	—	0,1	0,9	0,3	<b>1,3</b>	—	0,1	1,1	0,3	<b>1,5</b>
Übrige Veränderungen	—	—	-0,5	0,8	<b>0,3</b>	—	—	1,3	0,1	<b>1,4</b>
Pensionszahlungen	-82,5	-60,5	-6,9	-12,3	<b>-162,2</b>	-82,1	-58,1	-9,7	-16,0	<b>-165,9</b>
<b>Anwartschaftsbarwert am 31.12.</b>	<b>1.875,9</b>	<b>1.035,2</b>	<b>230,6</b>	<b>201,1</b>	<b>3.342,8</b>	<b>1.760,2</b>	<b>935,4</b>	<b>194,9</b>	<b>165,9</b>	<b>3.056,4</b>

Die Überleitung der Veränderungen des Fondsvermögens am Beginn und am Ende des Berichtsjahres stellt sich wie folgt dar:

Mio €	2010					2009				
	D	USA/C	UK	Übrige	Gesamt	D	USA/C	UK	Übrige	Gesamt
Fondsvermögen zum Zeitwert am 01.01.	689,3	675,6	175,9	79,1	<b>1.619,9</b>	1.337,0	617,7	148,2	69,1	<b>2.172,0</b>
Währungskursdifferenzen	—	59,1	5,6	5,0	<b>69,7</b>	—	8,4	14,7	4,4	<b>27,5</b>
Erwartete Erträge des Fondsvermögens	28,8	52,5	11,7	5,1	<b>98,1</b>	51,6	45,1	10,3	4,2	<b>111,2</b>
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus dem Fondsvermögen	-6,8	25,2	12,3	-0,2	<b>30,5</b>	11,3	56,4	0,5	0,5	<b>68,7</b>
Einzahlungen durch die Arbeitgeber	0,3	21,7	23,8	11,8	<b>57,6</b>	0,6	6,0	9,5	8,7	<b>24,8</b>
Einzahlungen durch die Arbeitnehmer	—	0,1	0,9	0,3	<b>1,3</b>	—	0,1	1,1	0,3	<b>1,5</b>
Plankürzungen und -abgeltungen	0,0	—	—	—	<b>0,0</b>	—	—	—	-2,7	<b>-2,7</b>
Übrige Veränderungen	—	—	-0,5	0,5	<b>0,0</b>	-570,7	—	1,3	-0,2	<b>-569,6</b>
Pensionszahlungen	-25,2	-60,0	-6,9	-5,2	<b>-97,3</b>	-140,5	-58,1	-9,7	-5,2	<b>-213,5</b>
<b>Fondsvermögen zum Zeitwert am 31.12.</b>	<b>686,4</b>	<b>774,2</b>	<b>222,8</b>	<b>96,4</b>	<b>1.779,8</b>	<b>689,3</b>	<b>675,6</b>	<b>175,9</b>	<b>79,1</b>	<b>1.619,9</b>
Tatsächliche Erträge des Fondsvermögens	22,0	77,7	24,0	4,9	<b>128,6</b>	62,9	101,5	10,8	4,7	<b>179,9</b>

Der Anwartschaftsbarwert zum 31. Dezember 2010 bezieht sich mit 3.271,3 Mio € (Vj. 2.989,6 Mio €) auf Pläne, die ganz oder teilweise aus einem Fonds finanziert sind, und mit 71,5 Mio € (Vj. 66,8 Mio €) auf Pläne, die nicht durch Fonds finanziert sind.

Im Vorjahreszeitraum erfolgte aus den in Deutschland abgeschlossenen CTAs eine Rückerstattung in Höhe von insgesamt 112,1 Mio € für seit Auflegung der CTAs entstandene und bisher durch den Continental-Konzern verauslagte Pensionszahlungen. Die sonstigen Veränderungen resultieren aus der Aufgabe der Planvermögenseigenschaft des Deckungsvermögens der CTAs aufgrund der Vermögensumschichtungen.

Die Veränderungen aus Konsolidierungskreisänderungen betreffen im Berichtsjahr die Benoac Fertigteile GmbH, Peine, Deutschland, ContiTech Formpolster GmbH, Hannover, Deutschland, und die Continental Automotive Corporation Korea Ltd., Seoul, Südkorea. Im Vorjahr resultierten die Veränderungen im Konsolidierungskreis aus den Beteiligungserwerben der ERCO, Synerject, Eu-Retec und Kolubara.

Das Fondsvermögen in Deutschland beinhaltet Aktiva der CTAs in Höhe von 273,3 Mio € (Vj. 267,8 Mio €), der Pensionskassen in Höhe von 325,2 Mio € (Vj. 334,8 Mio €) sowie der Rückdeckungsversicherungen in Höhe von 87,8 Mio € (Vj. 86,7 Mio €). Die Versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste des Fondsvermögens in Deutschland resultieren aus den Pensionskassen mit 1,1 Mio € (Vj. 2,5 Mio €) und den CTAs mit -7,8 Mio € (Vj. 8,8 Mio €).

Die Continental AG führt in Deutschland Pensionskassen, die seit dem 1. Juli 1983 bzw. 1. März 1984 für Neueintritte geschlossen sind. Zum 31. Dezember 2010 verfügen die Pensionskassen über die erforderliche Deckungsrücklage; eine Nachschusspflicht der Continental AG besteht nicht. Das gebundene Fondsvermögen weist zum 31. Dezember 2010 einen beizulegenden Zeitwert von 325,2 Mio € (Vj. 334,8 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 Defined-Benefit-Pensionsplan, der im Rahmen der Entwicklung der Pensionsrückstellungen auszuweisen ist, handelt. Da das Vermögen einschließ-

lich der erwirtschafteten Erträge ausschließlich den Planmitgliedern zusteht, wird die Anwartschaftsver-

pflichtung 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 €	31.12.2010					31.12.2009				
	D	USA/C	UK	Übrige	Gesamt	D	USA/C	UK	Übrige	Gesamt
<b>Finanzierungsstatus<sup>1</sup></b>	<b>-1.189,5</b>	<b>-261,0</b>	<b>-7,8</b>	<b>-104,7</b>	<b>-1.563,0</b>	<b>-1.070,9</b>	<b>-259,8</b>	<b>-19,0</b>	<b>-86,8</b>	<b>-1.436,5</b>
Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Verluste	121,3	267,0	35,7	23,5	<b>447,5</b>	51,2	265,9	29,9	9,5	<b>356,5</b>
Noch nicht berücksichtigte Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Planänderungen	—	0,0	—	4,3	<b>4,3</b>	—	0,1	—	0,8	<b>0,9</b>
Begrenzung des Vermögenswertes	—	-2,5	-8,9	—	<b>-11,4</b>	—	-2,5	-8,1	—	<b>-10,6</b>
Umbuchungen in „zur Veräußerung bestimmte Verbindlichkeiten“	—	—	—	—	—	3,7	—	—	—	<b>3,7</b>
<b>Bilanzbetrag</b>	<b>-1.068,2</b>	<b>3,5</b>	<b>19,0</b>	<b>-76,9</b>	<b>-1.122,6</b>	<b>-1.016,0</b>	<b>3,7</b>	<b>2,8</b>	<b>-76,5</b>	<b>-1.086,0</b>

<sup>1</sup> Differenz zwischen Fondsvermögen und Anwartschaftsbarwert.

Der Bilanzbetrag ist in folgenden Bilanzposten enthalten:

Mio €	31.12.2010					31.12.2009				
	D	USA/C	UK	Übrige	Gesamt	D	USA/C	UK	Übrige	Gesamt
Aktiver Saldo aus Pensionsbewertung	—	48,6	19,0	6,2	<b>73,8</b>	—	58,9	5,8	6,1	<b>70,8</b>
Pensionsrückstellungen	<b>-1.068,2</b>	<b>-45,1</b>	—	<b>-83,1</b>	<b>-1.196,4</b>	<b>-1.016,0</b>	<b>-55,2</b>	<b>-3,0</b>	<b>-82,6</b>	<b>-1.156,8</b>
<b>Bilanzbetrag</b>	<b>-1.068,2</b>	<b>3,5</b>	<b>19,0</b>	<b>-76,9</b>	<b>-1.122,6</b>	<b>-1.016,0</b>	<b>3,7</b>	<b>2,8</b>	<b>-76,5</b>	<b>-1.086,0</b>

Der Pensionsplan der Continental Automotive Trading UK Ltd., Birmingham, Großbritannien, 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 2010 entspricht dieser Barwert 0,0 Mio € (Vj. 0,0 Mio €).

Der Pensionsplan der Continental Automotive Canada, Inc., Mississauga, Kanada, weist ebenfalls Planvermö-

gen aus, das der Continental-Konzern nicht voll nutzen kann. Der Barwert zum 31. Dezember 2010 beträgt 0,0 Mio € (Vj. 0,1 Mio €).

Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen notwendigen Prämisse – insbesondere für die Abzinsungsfaktoren, die langfristigen Entgeltsteigerungsraten sowie die erwartete langfristige Verzinsung des Fondsvermögens – werden länderspezifisch festgelegt.

In den wesentlichen Pensionsplänen werden die folgenden gewichteten durchschnittlichen Bewertungsfaktoren zum 31. Dezember des Jahres verwendet:

in %	2010				2009			
	D <sup>1</sup>	USA/C	UK	Übrige	D <sup>1</sup>	USA/C	UK	Übrige
Abzinsungsfaktor	5,30	5,37	5,00	5,51	5,40	5,61	5,50	6,19
Erwartete langfristige Verzinsung des Fondsvermögens	4,76	7,40	5,84	6,91	4,76	7,43	6,44	6,34
Langfristige Entgeltsteigerungsraten	3,00	3,05	3,90	3,97	3,50	3,05	3,90	3,96

<sup>1</sup> Ohne Berücksichtigung der Pensionskassen.

Die Netto-Pensionsaufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio €	2010					2009				
	D	USA/C	UK	Übrige	Gesamt	D	USA/C	UK	Übrige	Gesamt
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	51,0	6,0	2,6	12,0	<b>71,6</b>	52,9	7,1	3,0	10,4	<b>73,4</b>
Aufzinsung der erwarteten Pensionsverpflichtungen	87,2	55,2	11,0	10,0	<b>163,4</b>	86,5	53,6	10,7	10,2	<b>161,0</b>
Erwartete Erträge des Fondsvermögens	-28,8	-52,5	-11,7	-5,1	<b>-98,1</b>	-51,6	-45,1	-10,3	-4,2	<b>-111,2</b>
Tilgung versicherungsmathematischer Verluste/Gewinne	0,0	19,9	5,2	1,2	<b>26,3</b>	-3,5	26,6	3,4	0,8	<b>27,3</b>
Tilgung von Dienstzeitaufwendungen aus rückwirkenden Plananpassungen sowie übrige Pensionserträge/-aufwendungen	—	-2,0	—	0,1	<b>-1,9</b>	—	0,1	—	0,2	<b>0,3</b>
Plankürzungen und -abgeltungen	—	-4,4	—	-0,9	<b>-5,3</b>	—	4,3	0,0	-12,8	<b>-8,5</b>
Auswirkungen der Obergrenze auf den Vermögenswert	—	-0,3	0,6	—	<b>0,3</b>	—	1,3	0,3	—	<b>1,6</b>
<b>Netto-Pensionsaufwendungen</b>	<b>109,4</b>	<b>21,9</b>	<b>7,7</b>	<b>17,3</b>	<b>156,3</b>	<b>84,3</b>	<b>47,9</b>	<b>7,1</b>	<b>4,6</b>	<b>143,9</b>

Die Plankürzungen und -abgeltungen in den Jahren 2009 und 2010 resultieren insbesondere aus Schlie-

ßungseffekten der Standorte Clairoix, Frankreich, und Huntsville, USA.

Eine Veränderung des Diskontierungszinssatzes für die Abzinsung der Pensionsverpflichtungen um einen Prozentpunkt nach oben bzw. unten hätte zum Bilanzstichtag folgende Auswirkungen auf die Pensionsverpflichtungen gehabt:

Mio €	31.12.2010				31.12.2009			
	D <sup>1</sup>	USA/C	UK	Übrige	D <sup>1</sup>	USA/C	UK	Übrige
<b>1 % Erhöhung</b>								
Auswirkungen auf die Dienstzeit- und Zinsaufwendungen	-1,7	3,3	-0,3	1,3	-2,1	2,1	-0,4	-1,0
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	-155,1	-101,3	-37,1	-22,3	-147,6	-91,8	-31,2	-16,9
<b>1 % Verminderung</b>								
Auswirkungen auf die Dienstzeit- und Zinsaufwendungen	1,3	-4,4	0,8	5,3	3,9	-3,0	0,6	1,4
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	189,7	121,5	48,1	25,4	181,5	110,2	40,3	22,2

<sup>1</sup> Ohne Berücksichtigung der Pensionskassen.

Veränderungen des Abzinsungsfaktors sowie des Gehalts- und Rententrends wirken sich aufgrund der finanzmathematischen Berechnungssystematik (insbesondere aufgrund des Zinseszinseffektes) nicht linear auf die Höhe des Anwartschaftswerts aus. Deshalb ist die Wirkung auf die aus der Pensionsverpflichtung abgeleiteten Netto-Pensionsverpflichtungen infolge eines Anstiegs bzw. Rückgangs der finanzmathematischen Annahmen nicht betragsgleich.

### Pensionsfonds

Die Struktur des Konzern-Planvermögens basiert auf einer Asset-Liability-Managementstudie, in welche die prognostizierten Pensionsverpflichtungen und entsprechenden Planvermögen eingeflossen sind. Anlageausschüsse überprüfen regelmäßig die Investitionsentscheidungen, die zugrundeliegenden 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 2010 und 2009 sowie die Ziel-Portfoliostruktur für das Geschäftsjahr 2011 sind nachfolgender Darstellung zu entnehmen:

in %	Zielstruktur 2011				2010				2009			
	Vermögenskategorie	D <sup>1</sup>	USA/C	UK	Übrige	D <sup>1</sup>	USA/C	UK	Übrige	D <sup>1</sup>	USA/C	UK
Aktien	19	50	50	12	9	50	33	11	6	51	42	13
Festverzinsliche Wertpapiere	81	43	50	74	63	43	61	74	27	43	54	48
Immobilien	—	4	0	4	2	4	2	3	2	3	2	3
Flüssige Mittel und Sonstige	—	3	0	10	26	3	4	12	65	3	2	36
<b>Summe</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

<sup>1</sup> Die Portfoliostruktur des Fondsvermögens in Deutschland ist ohne die Pensionskassen aufgestellt, deren Vermögensanlage hauptsächlich in festverzinslichen Wertpapieren stattfindet.

Die erwartete langfristige Verzinsung des Fondsvermögens der einzelnen Vermögenskategorien für die Geschäftsjahre 2010 und 2009 stellt sich wie folgt dar:

in %	2010				2009			
	D <sup>1</sup>	USA/C	UK	Übrige	D <sup>1</sup>	USA/C	UK	Übrige
<b>Vermögenskategorie</b>								
Aktien	7,10	8,79	7,89	6,26	7,10	8,67	8,00	7,18
Festverzinsliche Wertpapiere	4,18	5,32	4,80	7,48	4,03	5,36	5,50	7,02
Immobilien	—	5,30	8,00	4,42	—	6,37	8,00	5,34
Flüssige Mittel und Sonstige	—	3,77	3,89	4,50	—	3,77	5,00	4,97
<b>Langfristige Verzinsung</b>	<b>4,76</b>	<b>7,40</b>	<b>5,84</b>	<b>6,91</b>	<b>4,76</b>	<b>7,43</b>	<b>6,44</b>	<b>6,34</b>

<sup>1</sup> Die erwartete langfristige Verzinsung der einzelnen Vermögenskategorien des Fondsvermögens in Deutschland beinhaltet nicht die Renditeerwartungen der Pensionskassen, die in der Bandbreite der Rendite von langfristigen festverzinslichen Wertpapieren zwischen 4,00 % und 4,50 % liegen.

Stichtag für die Bewertung des Fondsvermögens ist jeweils der 31. Dezember.

#### **Einzahlungen durch den Arbeitgeber in Pensionsfonds**

Die folgende Tabelle zeigt die in bar geleisteten Einzahlungen des Unternehmens in die Pensionsfonds für 2010 und 2009 sowie die erwarteten Einzahlungen in die Pensionsfonds für 2011:

Mio €	2011 (erwartet)	2010	2009
D	0,3	0,3	0,6
USA/C	50,3	21,7	6,0
UK	14,1	23,8	9,5
Übrige	10,3	11,8	8,7
<b>Gesamt</b>	<b>75,0</b>	<b>57,6</b>	<b>24,8</b>

Die nachfolgende Übersicht enthält die im Berichtsjahr und die im Vorjahr geleisteten Pensionszahlungen sowie die für die kommenden fünf Geschäftsjahre erwarteten Zahlungen (nicht abgezinst):

Mio €	D	USA/C	UK	Übrige	Gesamt
<b>Geleistete Pensionszahlungen</b>					
2009	82,1	58,1	9,7	16,0	<b>165,9</b>
2010	82,5	60,5	6,9	12,3	<b>162,2</b>
<b>Erwartete Pensionszahlungen</b>					
2011	97,7	134,4	5,5	11,1	<b>248,7</b>
2012	119,3	117,5	6,0	9,7	<b>252,5</b>
2013	104,6	60,6	6,8	10,5	<b>182,5</b>
2014	112,9	57,4	7,2	13,5	<b>191,0</b>
2015	116,4	58,4	7,9	13,1	<b>195,8</b>
Summe der Jahre 2016–2020	629,3	302,0	51,0	91,1	<b>1.073,4</b>

Die erwarteten Pensionszahlungen ab 2011 betreffen sowohl Einmalzahlungen im Rahmen von Kapitalkontenplänen als auch kontinuierliche Rentenzahlungen. Bei einem Wahlrecht des Mitarbeiters auf eine einmalige

Auszahlung der Rente bzw. auf ratierliche Rentenzahlungen wurde unterstellt, dass die Zahlungen in einem Einmalbetrag geleistet werden. Zudem wurde bei der Ermittlung der zukünftigen Rentenzahlungen

der frühestmögliche Renteneintritt der entsprechenden Mitarbeiter unterstellt. Der tatsächliche Renteneintritt könnte später liegen und damit könnten die Rentenzahlungen in den jeweiligen Jahren geringer ausfallen.

In den Jahren 2011 und 2012 werden die Abschlusszahlungen für den Standort Chatham, Kanada, erfolgen.

Die Beträge für die laufende und die vier vorangegangen Berichtsperioden des Anwartschaftsbarwerts, Fondsvermögens, Fehlbetrags sowie der erfahrungsbedingten Anpassungen der Planschulden und des Planvermögens lauten wie folgt:

Mio €	2010	2009	2008	2007	2006
Anwartschaftsbarwert	3.342,8	3.056,4	2.800,9	2.889,0	2.418,8
Fondsvermögen	1.779,8	1.619,9	2.171,9	2.551,6	1.907,1
Fehlbetrag	-1.563,0	-1.436,5	-629,0	-337,4	-511,7
Erfahrungsbedingte Anpassungen der Planschulden	124,7	163,3	-87,6	-216,1	-31,3
Erfahrungsbedingte Anpassungen des Planvermögens	30,5	68,7	-347,6	-28,9	18,4

Die Erhöhung des Fehlbetrages im Vorjahr resultiert insbesondere aus den Vermögensumschichtungen in den CTAs in Deutschland.

#### Andere Versorgungsleistungen

Einige Tochtergesellschaften, vorwiegend in den USA und Kanada, gewähren ihren Mitarbeitern unter bestimmten Alters- bzw. Betriebszugehörigkeitsvoraussetzungen Gesundheitsfürsorge- und Lebensversiche-

rungsleistungen für die Zeit nach der Pensionierung. Die Leistungen und die Ansprüche darauf können modifiziert werden. Den gewerblichen Mitarbeitern der gewerkschaftlich organisierten Reifenwerke in den USA wird diese Art von Altersvorsorgezusagen im Rahmen von Tarifverträgen angeboten.

Für diese Zusatzleistungen besteht kein gesondertes Fondsvermögen.

Mio €	2010	2009
<b>Veränderung des Anwartschaftsbarwerts</b>		
Anwartschaftsbarwert am 01.01.	191,1	180,0
Währungskursdifferenzen	15,9	0,3
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	1,3	2,5
Aufzinsung der erwarteten Verpflichtungen für Versorgungsleistungen	11,6	11,8
Versicherungsmathematische Verluste aufgrund von Annahmeänderungen	6,9	15,3
Versicherungsmathematische Verluste aufgrund abweichender Ereignisse	0,4	8,2
Plankürzungen und -abgeltungen	-1,4	-8,9
Zahlungen für Versorgungsverpflichtungen	-14,9	-18,1
<b>Anwartschaftsbarwert am 31.12.</b>	<b>210,9</b>	<b>191,1</b>
Noch nicht berücksichtigte versicherungsmathematische Verluste	39,8	34,4
Noch nicht berücksichtigte Erträge aus rückwirkenden Planänderungen	-9,2	-11,8
<b>Bilanzbetrag am 31.12.</b>	<b>180,3</b>	<b>168,5</b>

Der Anstieg des Anwartschaftsbarwertes resultiert insbesondere aus Währungseffekten. Der Aufzinsung der Verpflichtungen stehen Zahlungen für Versorgungsleistungen gegenüber.

Ende 2006 wurde in den USA allen Lohnempfängern im Reifenbereich einschließlich der bereits pensionierten ehemaligen Mitarbeiter angekündigt, dass ab Anfang 2007 die Obergrenze der medizinischen Vorsorgeleistungen weiter reduziert wird. Damit wurden diese Begünstigten auf eine einheitliche Vorsorgedeckung gebracht. Diese Plananpassungen führten 2006 zu einer Auflösung der bisher gebildeten Rückstellung für Altersvorsorgeverpflichtungen in Höhe von 108,8 Mio €. Gegen diese Maßnahme hatten Betroffene Ende 2006 eine Sammelklage eingereicht. Aufgrund

eines gerichtlich genehmigten Vergleichs, der den Rechtsstreit beendet hat, musste das Unternehmen eine einmalige Zahlung in Höhe von insgesamt 43,5 Mio € als Ausgleich leisten. Die Zahlung erfolgte größtenteils 2008, der ausstehende Restbetrag wurde über die folgenden sieben Jahre verteilt. Die zum 31. Dezember 2010 verbleibende Rückstellung in Höhe von 9,7 Mio € (Vj. 11,0 Mio €) ist unter den pensionsähnlichen Verpflichtungen innerhalb der Pensionsverpflichtungen erfasst.

Die zur Berechnung der Verpflichtungen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen gesetzten Prämisse 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 %	2010	2009
Abzinsungsfaktor	5,48	5,79
Steigerungsrate der Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen im folgenden Jahr	7,27	7,70
Langfristige Steigerungsrate der Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen	4,99	4,98

Die Nettoaufwendungen der Verpflichtungen für die Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio €	2010	2009
Dienstzeitaufwand: Barwert der im Jahr erworbenen Ansprüche	1,3	2,5
Aufzinsung der erwarteten Verpflichtungen für Versorgungsleistungen	11,6	11,8
Tilgung von versicherungsmathematischen Verlusten/Gewinnen	5,6	-1,1
Tilgung von unverfallbaren, rückwirkenden Planänderungen	-3,1	-3,0
Plankürzungen und -abgeltungen	-1,4	-8,9
<b>Nettoaufwendungen</b>	<b>14,0</b>	<b>1,3</b>

Die Aufwendungen aus Plankürzungen und -abgeltungen resultieren im Berichtsjahr aus einem Reifenstandort in den USA.

Im Vorjahr resultierten die Erträge aus Plankürzungen und -abgeltungen im Wesentlichen aus einem Automotive-Standort in den USA.

Die folgende Tabelle zeigt die Auswirkungen aus einer 1 %igen Veränderung des Kostentrends auf die Gesundheitsfürsorge und die Lebensversicherungsverpflichtungen:

Mio €	2010	2009
<b>1 % Erhöhung</b>		
Auswirkungen auf die Nettoaufwendungen	0,3	0,4
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	6,0	4,8
<b>1 % Verminderung</b>		
Auswirkungen auf die Nettoaufwendungen	-0,3	-0,3
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	-5,1	-4,0

Eine Veränderung des oben angegebenen, bereits feststehenden Abzinsungsfaktors für die Ermittlung der Nettoaufwendungen der Verpflichtungen zu Gesundheitsfürsorge- und Lebensversicherungsleistungen von jeweils einem Prozentpunkt hätte sich folgendermaßen auf die Nettoaufwendungen ausgewirkt:

Mio €	2010	2009
<b>1 % Erhöhung</b>		
Auswirkungen auf die Dienstzeit- und Zinsaufwendungen	0,7	0,6
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	-18,4	-16,4
<b>1 % Verminderung</b>		
Auswirkungen auf die Dienstzeit- und Zinsaufwendungen	-0,8	-0,6
Auswirkungen auf den Anwartschaftsbarwert	22,3	19,4

Nachfolgende Übersicht enthält die im Berichtsjahr und die im Vorjahr für andere Versorgungsleistungen geleisteten Zahlungen sowie für die in den kommenden fünf Geschäftsjahren erwarteten Zahlungen (nicht abgezinst):

#### Geleistete Zahlungen für Versorgungsleistungen in Mio €

2009	18,1
2010	14,9

#### Erwartete Zahlungen für Versorgungsleistungen

2011	15,9
2012	15,8
2013	15,8
2014	15,6
2015	15,5
Summe der Jahre 2016–2020	75,6

Die Beträge für die laufende und die vier vorangegangen Berichtsperioden des Anwartschaftsbarwerts, Fehlbetrags sowie der erfahrungsbedingten Anpassungen der Planschulden lauten wie folgt:

Mio €	2010	2009	2008	2007	2006
Anwartschaftsbarwert	210,9	191,1	180,0	208,8	188,3
Fehlbetrag	-210,9	-191,1	-180,0	-208,8	-188,3
Erfahrungsbedingte Anpassungen der Planschulden	7,3	23,5	23,3	-7,6	47,8

### 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 0,9 Mio € (Vj. 1,2 Mio €) betragen.

Die Rückstellung für pensionsähnliche Verpflichtungen ist im Geschäftsjahr 2010 um 8,1 Mio € gestiegen. Dies resultiert im Wesentlichen aus einem in den USA erfassten pensionsähnlichen Plan für leitende Angestellte. Ein ausstehender Restbetrag aus der 2008

erfolgten Einigung mit der US-amerikanischen Gewerkschaft auf eine Ausgleichszahlung in Höhe von 9,7 Mio € (Vj. 11,0 Mio €) wird in den nächsten fünf Jahren ausgezahlt.

### Beitragsorientierte Pensionspläne

Der Aufwand für die beitragsorientierten Versorgungspläne (Defined Contribution), in die der Continental-Konzern Einzahlungen leistet, ohne Berücksichtigung der Zahlungen an die gesetzlichen Rentenversicherungssysteme, betrug im Geschäftsjahr 37,9 Mio € (Vj. 20,4 Mio €). Der Anstieg im Berichtsjahr resultiert im Wesentlichen aus im Berichtsjahr höheren Einzahlungen in die beitragsorientierten Pläne in den USA.

## 26. Rückstellungen für sonstige Risiken

Mio €	31.12.2010		31.12.2009	
	Kurzfristig	Langfristig	Kurzfristig	Langfristig
Strukturrückstellungen	311,7	—	501,1	—
Prozess- und Umweltrisiken	—	153,6	—	130,3
Altersteilzeitrückstellungen	—	68,2	—	89,1
Jubiläumsrückstellungen	—	61,9	—	63,9
Gewährleistungen	658,4	—	679,1	—
Übrige Rückstellungen	193,9	41,7	162,7	68,4
<b>Rückstellungen für sonstige Risiken</b>	<b>1.164,0</b>	<b>325,4</b>	<b>1.342,9</b>	<b>351,7</b>

Die Rückstellungen für sonstige Risiken haben sich wie folgt entwickelt:

Mio €	Struktur- rück- stellungen	Prozess- und Um- weltrisiken	Altersteil- zeitrück- stellungen	Jubiläums- rück- stellungen	Gewähr- leistungen	Übrige Rück- stellungen
<b>Stand 01.01.2010</b>	<b>501,1</b>	<b>130,3</b>	<b>89,1</b>	<b>63,9</b>	<b>679,1</b>	<b>231,1</b>
Zuführungen	55,7	62,3	55,8	2,1	387,4	144,7
Inanspruchnahmen	-235,3	-37,0	-76,6	-6,3	-301,4	-67,7
Änderungen im Konsolidierungskreis	-0,2	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
Auflösungen	-19,8	-12,4	-7,4	-5,1	-123,0	-85,5
Aufzinsungen	2,0	2,5	7,3	7,0	0,5	3,1
Währungskursänderungen	8,2	7,9	0,0	0,3	15,7	9,9
<b>Stand 31.12.2010</b>	<b>311,7</b>	<b>153,6</b>	<b>68,2</b>	<b>61,9</b>	<b>658,4</b>	<b>235,6</b>

Die Zuführungen zu den Strukturrückstellungen betreffen insbesondere weitere restrukturierungsbezogene Aufwendungen in Bezug auf die Schließungen der Standorte Clairoix, Frankreich, und der bisher vorgehaltenen Produktionszelle für Nfz-Reifen in Hannover-Stöcken. Wir verweisen auf Kapitel 6.

Die Inanspruchnahmen betreffen im Wesentlichen die Abwicklung der in vorherigen Jahren verabschiedeten Restrukturierungsmaßnahmen, insbesondere an den Standorten Clairoix, Frankreich, Hannover-Stöcken, Deutschland, sowie Huntsville, USA.

Die Zuführungen der Prozess- und Umweltrisiken betreffen wie im Vorjahr insbesondere Produkthaftungsrisiken aus dem Reifenbereich in den USA. Weitere Zuführungen betreffen rechtliche Risiken im Zusammenhang mit dem Verfahren gegen die Continental Brasil Industria Automotiva Lda, Guaralhos, Brasilien.

Die Inanspruchnahmen betreffen insbesondere die zuvor genannten Produkthaftungsrisiken im Reifenbereich sowie Auszahlungen im Zusammenhang mit den Entscheidungen von Kartellbehörden gegen die Dunlop Oil & Marine Ltd, Grimsby, Großbritannien. Die Auflösungen betreffen insbesondere entfallene Patentrisiken u. a. wegen Verjährungen im Automotive-Bereich.

Die Altersteilzeitrückstellungen sind mit einem Diskontierungssatz von 2,5 % (Vj. 4,0 %) berechnet. Die Zinskomponente wird nach dem Wahlrecht unter IAS 19 nicht im Zinsergebnis, sondern innerhalb der Funktionskosten ausgewiesen und beinhaltet den Zinsänderungseffekt von 1,5 Prozentpunkten.

Die Jubiläumsrückstellungen sind mit einem Diskontierungssatz von 4,7 % (Vj. 5,5 %) berechnet. Die Zinskomponente wird nach dem Wahlrecht unter IAS 19 nicht im Zinsergebnis, sondern innerhalb der Funktionskosten ausgewiesen und beinhaltet den Zinsänderungseffekt von 0,7 Prozentpunkten.

Die Entwicklung der Rückstellungen für Gewährleistungen beinhaltet Inanspruchnahmen in Höhe von 352,3 Mio € (Vj. 186,9 Mio €), denen Zuführungen von 483,7 Mio € (Vj. 257,5 Mio €), insbesondere in der Automotive Group für spezifizierte Einzelfälle, gegenüberstehen.

Bezüglich der Änderungen im Konsolidierungskreis verweisen wir auf Kapitel 5.

Im 2007 eingeleiteten Kartellverfahren gegen die Dunlop Oil & Marine Ltd., Grimsby, Großbritannien, einer Gesellschaft der ContiTech AG, im Bereich Offshore-Schläuche, kam es in der Division ContiTech zu weiteren Aufwendungen in Höhe von 20,8 Mio €. Die übrigen Rückstellungen beinhalten zudem Rückstellungen für Risiken aus der operativen Geschäftstätigkeit, u. a. im Zusammenhang mit fest kontrahierten Liefer- und Abnahmevereinbarungen.

## 27. Ertragsteuerverbindlichkeiten

Die Steuerverbindlichkeiten haben sich wie folgt entwickelt:

Mio €	2010	2009
<b>Stand 01.01.</b>	<b>644,7</b>	<b>507,8</b>
Zuführungen	583,9	444,7
Inanspruchnahmen sowie Vorauszahlungen für das laufende Geschäftsjahr	-476,3	-276,3
Auflösungen	-71,1	-35,7
Änderungen im Konsolidierungskreis und Umgliederungen	0,2	-0,6
Währungskursänderungen	16,5	4,8
<b>Stand 31.12.</b>	<b>697,9</b>	<b>644,7</b>

Zusätzlich zu den Inanspruchnahmen sowie Vorauszahlungen für das laufende Geschäftsjahr sind die Veränderungen der Ertragsteuerforderungen in die Betrachtung der gezahlten Ertragsteuern für die Cash-flow-Rechnung einzubeziehen.

Der Anstieg der Ertragsteuerverbindlichkeiten ist insbesondere auf ausländische Einheiten zurückzuführen. In diesem Zusammenhang steht auch der durch erhöhte Vorauszahlungen verursachte Anstieg der Ertragsteuerforderungen um 29,2 Mio € von 94,2 Mio € auf 123,4 Mio €.

## 28. Finanzschulden

Mio €	31.12.2010			31.12.2009		
	Restlaufzeit			Restlaufzeit		
	Gesamt	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	Gesamt	bis 1 Jahr	über 1 Jahr
Anleihen	<b>2.988,5</b>	—	2.988,5	<b>5,2</b>	2,5	2,7
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten <sup>1</sup>	<b>5.144,9</b>	729,6	4.415,3	<b>10.096,3</b>	4.424,1	5.672,2
Derivative Instrumente	<b>234,0</b>	19,4	214,6	<b>205,1</b>	7,2	197,9
Leasingverbindlichkeiten	<b>149,0</b>	18,8	130,2	<b>107,4</b>	16,6	90,8
Verbindlichkeiten aus Forderungsverkaufsprogrammen	<b>381,5</b>	381,5	—	<b>219,0</b>	219,0	—
Sonstige Finanzschulden <sup>2</sup>	<b>92,6</b>	88,8	3,8	<b>79,5</b>	75,4	4,1
<b>Finanzschulden</b>	<b>8.990,5</b>	<b>1.238,1</b>	<b>7.752,4</b>	<b>10.712,5</b>	<b>4.744,8</b>	<b>5.967,7</b>

<sup>1</sup> Davon durch Grundschulden, Hypotheken und vergleichbare Sicherheiten gedeckte Beträge in Höhe von 7,9 Mio € (Vj. 8,0 Mio €).

<sup>2</sup> In den sonstigen Finanzschulden sind im Jahr 2010 86,5 Mio € (Vj. 73,4 Mio €) Inanspruchnahmen aus dem Commercial Paper Programm und 0,9 Mio € (Vj. 0,7 Mio €) Verbindlichkeiten aus der Annahme gezogener Wechsel und der Ausstellung eigener Wechsel enthalten.

#### Zusammensetzung der Anleihen

Emittent/Typ	Emissions- betrag Mio €	Buchwert per 31.12.10	Börsenwert per 31.12.10	Kupon p.a.	Ausgabe/Fälligkeit und Zinsbindung bis	Ausgabe- kurs
CGF Euro-Anleihe	750,0	732,3	814,4	8.500 %	2010/ 07.2015	99,00 %
CGF Euro-Anleihe	625,0	619,7	636,8	6.500 %	2010/ 01.2016	98,86 %
CGF Euro-Anleihe	1.000,0	1.003,9	1.040,2	7.500 %	2010/ 09.2017	99,33 %
CGF Euro-Anleihe	625,0	629,7	638,6	7.125 %	2010/ 10.2018	99,25 %
Continental Tire Andina S.A. US-Dollar Anleihen	2,9	2,9	2,8	variabel	diverse	97,61 % <sup>1</sup>
	<b>3.002,9</b>	<b>2.988,5</b>	<b>3.132,8</b>			

<sup>1</sup> Durchschnittlicher Ausgabepreis

Die Wertänderung der Anleihen von 5,2 Mio € Ende 2009 auf 2.988,5 Mio € zum Ende des Geschäftsjahres 2010 ist auf die durch die Conti-Gummi Finance B.V., Amsterdam, Niederlande, im dritten Quartal 2010 platzierten vier Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 3,0 Mrd € zurückzuführen. Alle Anleihen sind in Euro denomiiniert und partizipieren an dem umfangreichen Sicherheiten-Paket, das gemäß der nachfolgend beschriebenen Nachverhandlungen für den VDO-Kredit den kreditgebenden Banken gewährt wurde. Im Juli 2010 wurde die 5-jährige Anleihe über 750,0 Mio € mit einem Zinssatz von 8,5 % p.a. platziert, Anfang September 2010 die 7-jährige Anleihe über 1.000,0 Mio €

mit einem Zinssatz von 7,5 % p.a. und Ende September 2010 zwei weitere Anleihen über je 625,0 Mio € mit unterschiedlichen Fälligkeiten. Die erste, im Januar 2016 fällige, Anleihe trägt einen Zinssatz von 6,5 % p.a., die zweite, im Oktober 2018 fällige, Anleihe trägt einen Zinssatz von 7,125 % p.a. Die Zinszahlungen der Anleihen erfolgen halbjährlich nachträglich. Die Emissionsbedingungen aller vier Anleihen räumen der Emittentin die Option zur vorzeitigen Rückzahlung der Anleihen ein. Diese Optionen wurden gemäß IAS 39 als eingebettetes Derivat bewertet (siehe dazu auch die Ausführungen in Kapitel 29).

**Zusammensetzung der Finanzierungszusagen von Kreditinstituten**

in Mio €		31.12.2010			31.12.2009				
Gesellschaft	Art <sup>1</sup>	Höhe	Valu-tierung	beizulegender Zeitwert	Höhe	Valu-tierung	beizulegender Zeitwert	Ver-zinsung	Fälligkeit
CAG, Conti Automotive, CRoA, CGF, Conti Benelux	SEK	296,8	—	303,3	683,9	3.497,1	3.497,1	Euribor +	2011 <sup>2</sup>
Conti Automotive	LB	—	4.000,2	4.158,3	11.000,0	4.999,1	4.999,1	Marge	2012
CGF	SSD	40,0	55,0	40,2	40,0	15,0	39,1	3,90 %	2011
Conti Temic Electronics	LB	60,0	110,0	61,4	59,9	50,0	60,2	6,21 %	2011
Conti Mabor	LB	11,2	33,6	11,4	26,4	22,4	26,4	Euribor +	USD-Libor +
CRoA	LB	5,7	37,4	5,6	34,7	37,4	34,4	Marge	2012
Conti Automotive	LB	20,0	20,0	20,4	20,0	20,0	19,1	4,38 %	2012
Conti Teves	LB	20,9	20,9	21,9	29,2	29,2	28,4	5,34 %	2012 <sup>7</sup>
Conti Brasil	LB	14,4	14,4	13,6	22,4	22,4	19,1	8,24 % <sup>4</sup>	2012 <sup>8</sup>
CAG	LB	—	300,0	—	99,9	299,7	319,0	6,42 %	2010 <sup>5</sup>
Conti Brasil	LB	11,4	22,6	11,3	400,0	11,2	298,1	6,64 % <sup>6</sup>	2012
CT Fluid Ungarn	LB	22,6	22,4	11,6	15,3	23,1	13,9	3,44 % <sup>10</sup>	2013 <sup>7</sup>
Conti Tire China Production	LB	22,4	22,4	23,1	13,9	29,2	27,4	4,78 %	2013 <sup>7</sup>
CAS Changshu	LB	12,1	11,3	12,2	29,2	10,1	10,2	5,18 %	2014
Diverse Banklinien	LB	775,3	7.925,6	182,8	532,1	182,8	110,0	überw. variabel	überw. < 1 Jahr
<b>Finanzierungszusagen von Kreditinstitut en</b>									
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstitut en</b>				<b>5.144,9</b>		<b>5.332,7</b>		<b>10.096,3</b>	<b>10.080,0</b>

<sup>1</sup> SEK: Syndizierter Euro-Kredit; LB: Langfristiges Bankdarlehen; SSD: Schulscheindarlehen.<sup>2</sup> Die Kreditzusage erlaubt eine Verlängerung dieser Inanspruchnahme bis August 2012.<sup>3</sup> Jährliche Tilgungsleistungen.<sup>4</sup> Durchschnittszinssatz (Vj. 8,23 %).<sup>5</sup> Ursprüngliche Laufzeit bis 2012. Vorzeitige Rückzahlung von 100,0 Mio € im Januar 2010.<sup>6</sup> Zinssatz per 31.12.2009: 6,34 %.<sup>7</sup> Halbjährliche Tilgungsleistungen.<sup>8</sup> Monatliche Tilgungsleistungen.<sup>9</sup> Durchschnittszinssatz (Vj. 4,91 %).<sup>10</sup> Durchschnittszinssatz (Vj. 3,44 %).

Die Vorjahreszahlen sind vergleichbar dargestellt.

## Erläuterungen der Abkürzungen

- ☞ CAG, Continental Aktiengesellschaft, Hannover, Deutschland
- ☞ CAS Changshu, Continental Automotive Systems Changshu, Co. Ltd., Changshu, China
- ☞ CGF, Conti-Gummi Finance B.V., Amsterdam, Niederlande
- ☞ Conti Automotive, Continental Automotive GmbH, Hannover, Deutschland
- ☞ Conti Benelux, Continental Benelux S.A., Zaventem, Belgien
- ☞ Conti Brasil, Continental do Brasil Produtos Automotivos Ltda., Varzea Paulista, Brasilien
- ☞ Conti Mabor, Continental Mabor Indústria de Pneus S.A., Lousado, Portugal
- ☞ Conti Temic Electronics, Continental Temic Electronics (Phils.), Inc., Manila, Philippinen
- ☞ Conti Tire China Production, Continental Tires (Hefei) Co. Ltd., Hefei, China
- ☞ CRoA, Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, Delaware, USA
- ☞ Conti Teves, Continental Teves Hungária Kft., Veszprém, Ungarn
- ☞ CT Fluid Ungarn, ContiTech Fluid Automotive Hungária Kft., Mako, Ungarn

Am 31. Dezember 2010 bestanden Finanzierungszusagen von Kreditinstituten in Höhe von 7.925,6 Mio € (Vj. 12.339,0 Mio €). Zum Stichtag waren davon nominal 2.774,2 Mio € (Vj. 2.196,3 Mio €) ungenutzt. Der Anteil langfristiger Kreditzusagen an diesem Nominal belief sich auf 2.196,7 Mio € (Vj. 1.803,9 Mio €). Zur Deckung des kurzfristigen Kreditbedarfs hat der Continental-Konzern im Berichtsjahr das Commercial-Paper-Programm, die Förderungsverkaufsprogramme und die diversen Banklinien genutzt.

Der VDO-Kredit wurde zum 31. Dezember 2010 durch die Continental AG sowie durch die Continental Rubber of America, Corp. (CRoA), Willmington, USA, in Anspruch genommen und valutierte zum Berichtsstichtag in einer Höhe von insgesamt 4.297,0 Mio € (Vj. 9.180,1 Mio €). Der unter diesem Kredit insgesamt zugesagte Betrag belief sich Ende 2010 auf 6.484,9 Mio € (Vj. 11,0 Mrd €). Die signifikante Reduzierung des VDO-Kredits ist auf mehrere Effekte zurückzuführen: Ein wesentlicher Effekt war die im Januar 2010 erfolgreich durchgeführte Kapitalerhöhung und der hieraus resultierende Abbau der Netto-Finanzschulden. Aus der Kapitalerhöhung erzielte

Continental einen Netto-Emissionserlös vor Steuerefekten in Höhe von 1.056,0 Mio €, der vertragsgemäß zur Teilrückführung der im August 2010 fälligen Tranche B unter dem VDO-Kredit eingesetzt wurde. Mit der Kapitalerhöhung hatte Continental außerdem die Voraussetzung für die Bereitstellung einer Forward Start Facility (FSF) mit einem Volumen von maximal 2.500,0 Mio € zur Refinanzierung der Tranche B im August 2010 geschaffen. Diese Verknüpfung war Bestandteil des Refinanzierungspakets zur Verbesserung der Finanz- und Kapitalstruktur, das im Dezember 2009 im Rahmen der erfolgreich abgeschlossenen Nachverhandlung für den VDO-Kredit vereinbart wurde. Im Sommer 2010 konnte Continental angesichts des positiven Marktumfelds und der hohen Nachfrage nach ihren Anleihen einen weiteren Baustein des Refinanzierungspakets umsetzen und im dritten Quartal 2010 über die Conti-Gummi Finance B.V., Amsterdam, Niederlande, vier Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 3,0 Mrd € platzieren. Deren Netto-Emissionserlöse wurden zur teilweisen Rückführung der Inanspruchnahme des VDO-Kredits sowie zur Rückzahlung des zur Refinanzierung der im August 2010 fälligen Tranche B des VDO-Kredits aufgenommenen Kredits (Forward Start Facility) eingesetzt. Darüber hinaus erfolgte im Dezember 2010 aufgrund des guten Geschäftsverlaufs eine weitere Rückführung der Tranche C unter dem VDO-Kredit in Höhe von nominal 100,0 Mio €.

Für die im August 2012 fällige Tranche C bestanden zum Jahresende 2010 unverändert Zinssicherungen in Höhe von 3.125,0 Mio €. Der hieraus resultierende durchschnittlich zu zahlende Festzinssatz beträgt 4,19 % zzgl. Marge.

Insbesondere wegen der durch steigende Margen bedingten höheren erwarteten Cashflows für den VDO-Kredit erfolgten im Jahr 2009 und im Juni 2010 aufwandswirksame Buchwertanpassungen, deren Wert sich Ende 2010 insgesamt auf 44,7 Mio € (Vj. 64,5 Mio €) belief. Diese Abgrenzung wird über die Laufzeit des Kredits aufwandsreduzierend amortisiert.

Angesichts der weltweiten Wirtschaftskrise zeichnete sich erstmals Ende 2008 die Notwendigkeit ab, ausgewählte Bedingungen des Kreditvertrags für den VDO-Kredit an das veränderte wirtschaftliche Umfeld anzupassen. Ein von der Continental AG ausgearbeitetes Konzept wurde dem Bankenkonsortium im Dezember 2008 unterbreitet und fand im Januar 2009 die Zustimmung nahezu aller kreditgebenden Banken.

Obwohl die Continental AG gut auf die Auswirkungen der weltweiten Krise reagiert hat und es insbesondere gelungen ist, ausreichende Liquidität zu schaffen bzw. zu erhalten, ergab sich zum Ende des Jahres 2009 ein weiterer Anpassungsbedarf ausgewählter mit dem VDO-Kredit verbundener Finanzierungsbedingungen (Financial Covenants). Das Ergebnis der Ende 2009 erfolgreich abgeschlossenen Nachverhandlungen für den VDO-Kredit ist eine Einigung auf einen erhöhten Spielraum im Hinblick auf das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu operativem EBITDA sowie auf das Verhältnis von operativem EBITDA zum Zinsergebnis. Ferner wurden u. a. eine weitere Margenerhöhung im

Vergleich zu den bisherigen Konditionen sowie Einschränkungen des Rahmens für Dividendenzahlungen vereinbart. Die angepassten Finanzierungsbedingungen sehen erstmalig auch eine Beschränkung des jährlichen Investitionsvolumens und die Gewährung eines umfangreichen Sicherheiten-Pakets durch diverse Gesellschaften des Continental-Konzerns vor.

Im Jahr 2010 wurden die vereinbarten Financial Covenants zum jeweiligen Quartalsstichtag eingehalten.

Zur Struktur der Fälligkeiten der Finanzschulden verweisen wir auf Kapitel 29.

### **Leasingverbindlichkeiten**

Die aus den Leasingverträgen künftig resultierenden Zahlungsverpflichtungen zeigen die folgenden Tabellen:

<b>31.12.2010/Mio €</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>ab 2016</b>	<b>Gesamt</b>
Mindestleasingzahlungen	25,4	26,6	62,1	9,8	9,8	58,1	<b>191,8</b>
Zinsanteil	6,6	5,9	8,5	4,1	3,8	13,9	<b>42,8</b>
<b>Leasingverbindlichkeiten</b>	<b>18,8</b>	<b>20,7</b>	<b>53,6</b>	<b>5,7</b>	<b>6,0</b>	<b>44,2</b>	<b>149,0</b>

<b>31.12.2009/Mio €</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>ab 2015</b>	<b>Gesamt</b>
Mindestleasingzahlungen	22,9	20,9	17,3	15,6	11,0	64,6	<b>152,3</b>
Zinsanteil	6,3	5,9	5,6	4,7	5,6	16,8	<b>44,9</b>
<b>Leasingverbindlichkeiten</b>	<b>16,6</b>	<b>15,0</b>	<b>11,7</b>	<b>10,9</b>	<b>5,4</b>	<b>47,8</b>	<b>107,4</b>

Der beizulegende Zeitwert der Leasingverbindlichkeiten beträgt 166,3 Mio € (Vj. 120,4 Mio €). Der effektive Zinssatz der wesentlichen Leasingverträge liegt zwischen 5,1 % und 8,8 % (Vj. zwischen 5,5 % und 8,7 %).

Die Mindestleasingzahlungen im Jahr 2013 resultieren insbesondere aus einer Kaufoption für das neue Pkw-Reifenwerk in Hefei, China.

## 29. Finanzinstrumente

Die Buchwerte und die beizulegenden Zeitwerte nach Bewertungskategorien für die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, aufgegliedert nach den Klassen der Bilanz sowie lang- und kurzfristige Positionen zusammengefasst, stellen sich wie folgt dar:

Mio €	Bewertungs-kategorie nach IAS 39	Beizulegender Buchwert Zeitwert		Beizulegender Buchwert Zeitwert	
		31.12.2010	31.12.2010	31.12.2009	31.12.2009
Sonstige Finanzanlagen	AfS	7,0	7,0	8,0	8,0
Derivate und verzinsliche Anlagen					
Derivate mit Hedge-Beziehung	n. a.	—	—	—	—
Derivate ohne Hedge-Beziehung	Hft	78,0	78,0	4,2	4,2
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	AfS	85,2	85,2	75,7	75,7
Sonstige Forderungen mit Finanzierungscharakter	LaR	39,0	39,0	24,3	24,3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	LaR	4.454,0	4.454,0	3.648,1	3.648,1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	LaR	242,8	242,8	203,8	203,8
Flüssige Mittel					
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	LaR	1.431,6	1.431,6	1.334,8	1.334,8
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	AfS	39,7	39,7	378,0	378,0
<b>Finanzielle Vermögenswerte</b>		<b>6.377,3</b>	<b>6.377,3</b>	<b>5.676,9</b>	<b>5.676,9</b>
Finanzschulden					
Derivate mit Hedge-Beziehung	n. a.	214,4	214,4	197,7	197,7
Derivate ohne Hedge-Beziehung	Hft	19,6	19,6	7,4	7,4
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	n. a.	149,0	166,3	107,4	120,4
Sonstige Finanzschulden	FLAC	8.607,5	8.939,6	10.400,0	10.383,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	FLAC	3.510,5	3.510,5	2.819,5	2.819,5
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	FLAC	1.204,2	1.204,2	880,3	880,3
<b>Finanzielle Verbindlichkeiten</b>		<b>13.705,2</b>	<b>14.054,6</b>	<b>14.412,3</b>	<b>14.409,0</b>
Davon aggregiert nach Bewertungskategorien gemäß IAS 39:					
Finanzielle Vermögenswerte Hft		78,0		4,2	
Kredite und Forderungen (LaR)		6.167,4		5.211,0	
Zur Veräußerung verfügbar (AfS)		131,9		461,7	
Finanzielle Verbindlichkeiten Hft		19,6		7,4	
Zu fortgeführten Anschaffungskosten erfasste finanzielle Verbindlichkeiten (FLAC)		13.322,2		14.099,8	

**Erläuterungen der Abkürzungen**

- ➲ AfS, available for sale, zur Veräußerung verfügbar
- ➲ FLAC, financial liability at amortised cost, zu fortgeführten Anschaffungskosten erfasste finanzielle Verbindlichkeiten
- ➲ HfT, held for trading, zu Handelszwecken gehalten
- ➲ LaR, loans and receivables, Kredite und Forderungen

Die Finanzinstrumente der Kategorie „zu Handelszwecken gehalten“ sind mit dem beizulegenden Zeitwert erfasst. Die Finanzinstrumente der Kategorie „zur Veräußerung verfügbar“ sind ebenfalls mit dem beizulegenden Zeitwert erfasst, es sei denn, dieser ist nicht verlässlich ermittelbar, dann werden die finanziellen Vermögenswerte zu Anschaffungskosten erfasst.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und übrige finanzielle Verbindlichkeiten haben überwiegend kurze Restlaufzeiten. Daher entsprechen die bilanzierten Werte zum Abschlussstichtag näherungsweise dem beizulegenden Zeitwert.

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 Hedge Accounting angewendet wird, werden als „zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten“ kategorisiert.

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 Bonitätsspreads ermittelt.

Die Summe der positiven Buchwerte entspricht dem maximalen Ausfallrisiko des Continental-Konzerns aus finanziellen Vermögenswerten. Zur Absicherung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind u. a. Warenkreditversicherungen abgeschlossen.

Die zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente werden in der nachfolgenden Tabelle entsprechend ihrer Bewertungsmethode dargestellt. Die Stufen der Fair-Value-Hierarchie sind wie folgt definiert:

- ➲ Level 1: notierte Preise am aktiven Markt für identische Instrumente
- ➲ Level 2: notierte Preise am aktiven Markt für ein ähnliches Instrument oder eine Bewertungsmethode, bei der alle wesentlichen Input-Faktoren auf beobachtbaren Marktdaten beruhen
- ➲ Level 3: Bewertungsmethode, bei welcher die wesentlichen Inputfaktoren nicht auf beobachtbaren Marktdaten beruhen

Mio €	31.12.2010	Level 1	Level 2	Anschaffungskosten
Sonstige Finanzanlagen	AfS	7,0	—	7,0
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	AfS	124,9	115,1	9,8
Derivate ohne Hedge-Beziehung	HfT	78,0	—	78,0
<b>Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>209,9</b>	<b>115,1</b>	<b>87,8</b>	<b>7,0</b>
Derivate mit Hedge-Beziehung	n. a.	214,4	—	214,4
Derivate ohne Hedge-Beziehung	HfT	19,6	—	19,6
<b>Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>234,0</b>	<b>—</b>	<b>234,0</b>	<b>—</b>

Mio €		31.12.2009	Level 1	Level 2	Anschaffungs-kosten
Sonstige Finanzanlagen	AfS	8,0	—	—	8,0
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	AfS	453,7	453,6	0,0	0,1
Derivate ohne Hedge-Beziehung	HfT	4,2	—	4,2	—
<b>Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte</b>		<b>465,9</b>	<b>453,6</b>	<b>4,2</b>	<b>8,1</b>
Derivate mit Hedge-Beziehung	n. a.	197,7	—	197,7	—
Derivate ohne Hedge-Beziehung	HfT	7,4	—	7,4	—
<b>Zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten</b>		<b>205,1</b>	<b>—</b>	<b>205,1</b>	<b>—</b>

Finanzielle Vermögenswerte, die gemäß Level 3 der Fair-Value-Hierarchie bewertet werden, sind im Continental-Konzern derzeit nicht vorhanden. Es wurden

keine Transfers zwischen verschiedenen Leveln der Fair-Value-Hierarchie vorgenommen.

Die Nettoergebnisse nach Bewertungskategorien haben sich wie folgt entwickelt:

Mio €	aus Zinsen	aus der Folgebewertung			Nettoergebnis	
		zum beizulegenden Zeitwert	Währungs- umrechnung	Wert- berichtigung	2010	2009
Kredite und Forderungen	20,8	—	19,2	-5,3	34,7	19,3
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	1,8	0,7	—	—	2,5	2,4
Zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten	—	6,2	—	—	6,2	-5,8
Finanzielle Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten	-745,7	—	-16,9	—	-762,6	-792,8
<b>Nettогewinne und -verluste</b>	<b>-723,1</b>	<b>6,9</b>	<b>2,3</b>	<b>-5,3</b>	<b>-719,2</b>	<b>-776,9</b>

Die Zinsen aus Finanzinstrumenten werden im Zinsergebnis ausgewiesen (siehe Kapitel 9). Es wurden keine Zinserträge aus wertgeminderten finanziellen Vermögenswerten erwirtschaftet.

-0,6 Mio € in 2010 (Vj. 1,2 Mio €); der Betrag, der dem Eigenkapital entnommen und im Geschäftsjahr ergebniswirksam erfasst wurde, beläuft sich auf 0,0 Mio € (Vj. 0,0 Mio €).

Die Wertberichtigung auf Kredite und Forderungen resultiert aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. In das Ergebnis der Folgebewertung der zu Handelszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten gehen sowohl Zins- als auch Währungseffekte ein.

**Sicherheiten**  
Insgesamt werden zum 31. Dezember 2010 finanzielle Vermögenswerte als Sicherheiten in Höhe von 1.725,7 Mio € (Vj. 619,1 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,

Die Wertänderungen der als zur Veräußerung verfügbar kategorisierten finanziellen Vermögenswerte, die erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst werden, betragen

sowie die oben beschriebenen Sicherheiten in Form von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind unter Kapitel 20 dargestellt.

Wie in den Nachverhandlungen des VDO-Kredits ver einbart, haben die Continental AG und ausgewählte Tochterunternehmen den kreditgebenden Banken ein Sicherheitenpaket gewährt. Dieses besteht aus Garantien bestimmter Tochterunternehmen, der Verpfändung der Gesellschaftsanteile an den garantiegebenden Tochterunternehmen sowie bestimmten Kontoguthaben und aus der Abtretung konzerninterner Ansprüche. Weitere Sicherheiten wurden in diesem Zusammenhang nicht gestellt. An dem Sicherheiten-Paket partizipieren zudem die im Berichtsjahr ausgegebenen Anleihen in einem Gesamtvolumen von 3,0 Mrd € sowie ein definierter Teil der im Konzern bestehenden bilateralen Linien mit Kreditinstituten.

#### **Sicherungspolitik und Finanzderivate**

Aufgrund der internationalen Ausrichtung der Geschäftsaktivitäten sowie der damit verbundenen Finanzierung ist der 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 Devisenkurserwartungen die Wechselkursrisiken in Einzelfällen mit geeigneten Finanzinstrumenten abgesichert. Weiterhin werden die langfristigen und kurzfristigen Zinsentwicklungen kontinuierlich überwacht und 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 Verfahrensrichtlinien, deren Einhaltung regelmäßig von der internen Revision 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 unterschiedlichen Währungen. Daraus leitet sich ein Verlustrisiko ab, denn Vermögenswerte, die in einer Währung mit sinkendem Wechselkurs notiert sind, verlieren an Wert. Parallel dazu verteuren 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“-Gedanke 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 ausgeschlossen. Das im Ausland gebundene Nettovermögen des Konzerns wird grundsätzlich nicht gegen Wechselkursveränderungen abgesichert.

#### **Operative Fremdwährungsrisiken**

Im Rahmen des Währungsmanagements werden bekannte und zukünftig erwartete Fremdwährungszahlungsströme der Konzerngesellschaften weltweit zusammengefasst. Diese 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 Zwölfmonatsexposure je Währung nicht überschreiten.

#### **Finanzielle Fremdwährungsrisiken**

Daneben entstehen Währungsrisiken aus konzernexternen und konzerninternen Kreditvereinbarungen, die in einer von der funktionalen Währung der jeweiligen Konzerngesellschaft abweichenden Währung denomi niert sind. Diese Währungsrisiken werden in der Regel durch den Einsatz von derivativen Finanzinstrumenten, insbesondere durch Devisentermingeschäfte, Devisen swaps und Zins-Währungsswaps, 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 für diesen Bestand die Finanzinstrumente in Fremdwährung nach Währungspaaren geordnet, und es wird eine 10 %ige Auf- bzw. Abwertung der jeweiligen funktionalen Währung der Konzerngesellschaften gegenüber der Fremdwährung unterstellt. Die nachfolgende Übersicht

zeigt den nach dieser Systematik berechneten Gesamteffekt sowie die Einzeleffekte aus den wesentlichen Transaktionswährungen Euro und US-Dollar auf den Unterschiedsbetrag aus Währungsumrechnung und aus Finanzinstrumenten im Eigenkapital und auf das Konzernergebnis. Der Anstieg des Effekts auf das Eigenkapital ist im Wesentlichen auf die Gewährung eines in Euro denominierten Kredits der Continental AG an eine ausländische Tochtergesellschaft zurückzuführen, der als Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb bilanziert wird.

Mio €	2010		2009	
	Eigenkapital	Konzernergebnis	Eigenkapital	Konzernergebnis
<b>lokale Währung +10 %</b>				
<b>Gesamt</b>	<b>52,3</b>	<b>25,8</b>	<b>0,0</b>	<b>-7,0</b>
davon EUR	52,3	0,5	0,0	-23,1
davon USD	—	29,5	—	29,5
<b>lokale Währung -10 %</b>				
<b>Gesamt</b>	<b>-52,3</b>	<b>-25,8</b>	<b>0,0</b>	<b>7,0</b>
davon EUR	-52,3	-0,5	0,0	23,1
davon USD	—	-29,5	—	-29,5

## Auswirkungen von translationsbezogenen Währungsrisiken

Viele Konzerngesellschaften befinden sich außerhalb des Euro-Währungsraumes. Da die Berichtswährung der Continental AG der Euro ist, werden die Abschlüsse dieser Gesellschaften in Euro überführt. Um translationsbezogene Fremdwährungseffekte im Risikomanagement zu adressieren, 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 verzins-

lichen Anlagen in sich. Diese Risiken werden im Rahmen des Zinsmanagements bewertet, eingeschätzt und 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. Ein Ziel ist es, etwa 50 % bis 75 % der zinstragenden Brutto-Finanzschulden fest verzinst zu halten.

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. 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 €	2010	2009
<b>Festverzinsliche Instrumente</b>		
Finanzielle Vermögenswerte	44,9	3,2
Finanzielle Verbindlichkeiten	-6.917,3	-3.995,6
<b>Variabel verzinsliche Instrumente</b>		
Finanzielle Vermögenswerte	1.550,6	1.809,6
Finanzielle Verbindlichkeiten	-1.839,2	-6.511,8
<b>Beizulegender Zeitwert Derivate</b>		
Finanzielle Vermögenswerte	78,0	4,2
Finanzielle Verbindlichkeiten	-234,0	-205,1
<b>Netto-Finanzschulden</b>	<b>-7.317,0</b>	<b>-8.895,5</b>

Der Continental-Konzern hat Zinsderivate abgeschlossen, die als effektive Cashflow-Hedges klassifiziert sind. Eine Veränderung der Zinssätze zum Bilanzstichtag würde sich daher auf die Gewinn- und Verlustrechnung (Zinsergebnis) bzw. auf das Eigenkapital direkt auswirken.

Gemäß IFRS 7 sind mittels Sensitivitätsanalyse Effekte aus Finanzinstrumenten durch die Änderung von Zinssätzen auf Ergebnis und Eigenkapital darzustellen.

**Fair-Value-Sensitivitätsanalyse**

Ein Anstieg der Zinssätze um 100 Basispunkte im Jahr 2010 hätte zu einer Verschlechterung des Zinsergebnisses in Höhe von 20,3 Mio € (Vj. 0,7 Mio €) und zu einer Erhöhung des Unterschiedsbetrags aus Finanzinstrumenten im Eigenkapital in Höhe von 50,1 Mio € (Vj. 80,4 Mio €) geführt.

Ein Rückgang der Zinssätze um 100 Basispunkte hätte zu einer Verbesserung des Zinsergebnis in Höhe von 32,0 Mio € (Vj. 0,6 Mio €) und zu einer Verminderung des Unterschiedsbetrags aus Finanzinstrumenten im Eigenkapital in Höhe von 49,2 Mio € (Vj. 85,1 Mio €) geführt. Bei dieser Analyse wird unterstellt, dass Zinssätze nicht kleiner oder gleich 0 % sein können.

Die genannten Effekte sind nahezu vollständig auf Änderungen der Euro-Zinssätze zurückzuführen. Die Auswirkungen auf das Zinsergebnis resultieren im Wesentlichen aus der Bewertung der Optionen zur vorzeitigen Rückzahlung der von der Conti-Gummi Finance B.V., Amsterdam, Niederlande, emittierten Anleihen (siehe dazu auch die Ausführungen zur Bilanzierung eingebetteter Derivate).

**Cashflow-Sensitivitätsanalyse**

Ein Anstieg der Zinssätze um 100 Basispunkte im Jahr 2010 hätte eine Verschlechterung des Zinsergebnisses in Höhe von 2,9 Mio € (Vj. 47,0 Mio €) hervorgerufen, während ein Rückgang der Zinssätze um 100 Basispunkte entsprechend eine Verbesserung des Zinsergebnisses in Höhe von 2,9 Mio € (Vj. 47,0 Mio €) hervorgerufen hätte. Die Effekte resultieren im Wesentlichen aus variabel verzinslichen Finanzinstrumenten in den Währungen Euro, US-Dollar, Chinesischer Renminbi und Koreanischer Won.

Die Analyse unterstellt, dass alle weiteren Variablen, insbesondere die Wechselkurse, unverändert bleiben. Diese Annahme gilt analog für 2009.

Mio €		2010	2009
<b>Anstieg Zinsen +100 BP</b>			
<b>Gesamt</b>		<b>-2,9</b>	<b>-47,0</b>
davon EUR		-8,8	-54,6
davon CNY		2,4	2,5
davon KRW		1,1	0,7
davon USD		0,3	1,1
<b>Rückgang Zinsen -100 BP</b>			
<b>Gesamt</b>		<b>2,9</b>	<b>47,0</b>
davon EUR		8,8	54,6
davon CNY		-2,4	-2,5
davon KRW		-1,1	-0,7
davon USD		-0,3	-1,1

### 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 Ratingeinstufungen 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 zusammen aus Tages- und Termingeldern, Commercial Papers, Forderungsverkaufsprogrammen sowie bilateralen und syndizierten Krediten, wie insbesondere der in Höhe von nominal 6.484,9 Mio € (Vj. 11,0 Mrd €) zugesagte VDO-Kredit. Darüber hinaus ist rund ein Drittel der Bruttofinanzschulden über den Kapitalmarkt in Form von 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 die Continental AG auf vorhandene Liquidität und auf feste Kreditzusagen von Banken zurückgreifen. Zur detaillierteren Erläuterung der bestehenden genutzten und unge nutzten Kreditzusagen wird auf Kapitel 28 verwiesen.

Aus den finanziellen Verbindlichkeiten in Höhe von 13.705,2 Mio € (Vj. 14.412,3 Mio €) entstehen in den nächsten fünf Jahren und danach die folgenden undiskontierten Zahlungsmittelabflüsse:

<b>31.12.2010/Mio €</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>danach</b>	<b>Gesamt</b>
Sonstige							
Finanzschulden inkl.							
Zinszahlungen <sup>1</sup>	-1.692,0	-4.760,1	-247,2	-239,3	-989,3	-2.556,7	<b>-10.484,6</b>
Derivate <sup>2</sup>	-28,2	-203,9	-0,0	—	—	—	<b>-232,1</b>
Verbindlichkeiten aus							
Finanzierungsleasing	-25,4	-26,6	-62,1	-9,8	-9,8	-58,1	<b>-191,8</b>
Verbindlichkeiten aus							
Lieferungen und							
Leistungen	-3.510,5	—	—	—	—	—	<b>-3.510,5</b>
Übrige finanzielle							
Verbindlichkeiten	-1.203,4	-0,8	—	—	—	—	<b>-1.204,2</b>

<sup>1</sup> Enthält eine 2011 fällige Inanspruchnahme in Höhe von 303,3 Mio € einer bis 2012 gültigen Kreditzusage.

<sup>2</sup> Ohne Berücksichtigung von eingebetteten Derivaten, da hieraus keine Zahlungsmittelabflüsse entstehen.

<b>31.12.2009/Mio €</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>danach</b>	<b>Gesamt</b>
Sonstige							
Finanzschulden inkl.							
Zinszahlungen <sup>1</sup>	-5.059,9	-573,0	-5.555,8	-18,7	-13,5	-0,0	<b>-11.220,9</b>
Derivate	-18,9	-70,8	-121,1	-0,0	—	—	<b>-210,8</b>
Verbindlichkeiten aus							
Finanzierungsleasing	-22,9	-20,9	-17,3	-15,6	-11,0	-64,6	<b>-152,3</b>
Verbindlichkeiten aus							
Lieferungen und							
Leistungen	-2.819,5	—	—	—	—	—	<b>-2.819,5</b>
Übrige finanzielle							
Verbindlichkeiten	-880,3	—	—	—	—	—	<b>-880,3</b>

<sup>1</sup> Enthält eine 2010 fällige Inanspruchnahme in Höhe von 696,1 Mio € einer bis 2012 gültigen Kreditzusage.

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.

## 5. Ausfallrisiken

Das Kreditrisiko 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 Portfolio Wertberichtigungen 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 wertge- mindert sind, weisen dementsprechend eine erstklassige Kreditqualität auf.

Weitere Erläuterungen zu den dargestellten Risiken und dem Risikomanagement finden sich im Abschnitt „Risikobericht“ im Lagebericht.

#### Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten

Der Ansatz 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. Zur Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte von

Zinsswaps und Zins-Währungswaps 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 Swap- sätze in der jeweiligen Währung zurückgegriffen wird.

Zum 31. Dezember 2010 wurden positive beizulegende Zeitwerte in Höhe von 67,6 Mio € (Vj. keine) sowie negative beizulegende Zeitwerte in Höhe von -0,8 Mio € (Vj. keine) für eingebettete Derivate bilanziert. Diese entfielen im Wesentlichen auf den Ansatz der Rückkaufoptionen, die bei den in 2010 von der Conti-Gummi Finance B.V., Amsterdam, Niederlande, emittierten Anleihen vorgesehen sind. Die Bewertung der Optionen erfolgte unter Anwendung des Black-Modells. Dabei gingen sowohl eine Veränderung der risikolosen Zinsen als auch eine Veränderung des Bonitätsrisikos der Continental AG über am Markt beobachtbare Credit Default Swap Sätze in die Berechnung ein. Die bilanzierten fortgeführten Anschaf- fungskosten der Anleihen wurden um den Erstansatz der eingebetteten Optionen erhöht. Die folgende Über- sicht zeigt die beizulegenden Zeitwerte und Nominal- werte der freistehenden Derivate zum Bilanzstichtag.

Mio €	31.12.2010		31.12.2009	
	Aktiv	Passiv	Aktiv	Passiv
<b>Beizulegende Zeitwerte</b>				
<b>Cashflow-Hedges (effektiv)</b>				
Zins-Währungswaps	—	-99,5	—	-52,0
Zinsswaps	—	-114,9	—	-145,7
<b>Sonstige Geschäfte</b>				
Zins-Währungswaps	4,7	—	2,4	—
Zinsswaps	—	-0,1	—	-0,3
Zinssatzoptionen	—	—	—	-0,3
Devisentermingeschäfte	5,7	-18,7	1,8	-6,8
<b>Summe der beizulegenden Zeitwerte</b>	<b>10,4</b>	<b>-233,2</b>	<b>4,2</b>	<b>-205,1</b>
davon langfristig	4,7	-213,8	2,5	-197,9
davon kurzfristig	5,7	-19,4	1,7	-7,2
<b>Nominalwerte</b>				
Cashflow-Hedges	3.175,0		3.175,0	
Zins-Währungswaps	45,0		64,8	
Zinsswaps	2,5		13,7	
Zinssatzoptionen	—		10,0	
Devisentermingeschäfte	809,8		834,7	
<b>Summe der Nominalwerte</b>	<b>4.032,3</b>		<b>4.098,2</b>	

Bei eindeutigen und längerfristigen Sicherungszusammenhängen wird in der Regel von der Möglichkeit des Hedge-Accounting nach IAS 39 Gebrauch gemacht. Beim Vorliegen eines Cashflow-Hedge werden Zeitwertänderungen der Derivate bis zur Erfolgswirksamkeit des gesicherten Grundgeschäfts erfolgsneutral als übrige Eigenkapitalveränderungen gebucht.

Der Continental-Konzern hat sowohl Zinsswaps als auch Zins-Währungsswaps ausschließlich als Cashflow-Hedges klassifiziert. Die Cashflow-Hedges beziehen sich zum einen auf eine Teilsicherung des variabel verzinslichen VDO-Kreditbetrages in Höhe von 3.125,0 Mio €. Dabei werden die Zinsrisiken aus der

variablen Verzinsung der Kredite sowie die Währungsrisiken der Continental Rubber of America, Corp. (CRoA), Wilmington, USA, aus der Denominierung in Euro gesichert. Zum anderen werden die Zinsrisiken aus einem variabel verzinslichen Schuldenscheindarlehen in Euro gesichert. In diesem Zusammenhang ist zum 31. Dezember 2010 aus der Marktbewertung dieser Finanzinstrumente ein kumulierter Aufwand in Höhe von 150,8 Mio € (Vj. 182,6 Mio €) vor Steuern ergebnisneutral im Eigenkapital erfasst worden. Die im Rahmen der Cashflow-Hedges gesicherten Zins- und Tilgungszahlungen aus den Grundgeschäften werden in den Jahren bis 2012 in der Gewinn- und Verlustrechnung wirksam.

Die kumulierten übrigen Eigenkapitalveränderungen der derivativen Sicherungsinstrumente stellen sich im Berichtsjahr wie folgt dar:

Mio €	01.01.2009	Zeitwert-änderungen		31.12.2009/ 01.01.2010	Zeitwert-änderungen		31.12.2010
		Auflösung			Auflösung		
Effektive Zeitwertänderung	-149,5	-33,8	0,7	-182,6	31,8	—	-150,8
Latente Steuern	47,0	9,8	-0,3	56,5	-9,7	—	46,8
<b>Kumulierte übrige Eigenkapital-veränderungen</b>	<b>-102,5</b>	<b>-24,0</b>	<b>0,4</b>	<b>-126,1</b>	<b>22,1</b>	<b>—</b>	<b>-104,0</b>

Der Nachweis der prospektiven und retrospektiven Effektivität wird mithilfe von regelmäßig durchgeführten Effektivitätstests erbracht. Zur Ermittlung der retrospektiven Effektivität kommt die sogenannte „Dollar-Offset-Methode“ zur Anwendung. Hierbei wird die Fair-Value- bzw. Cashflow-Änderung des gesicherten Grundgeschäfts zu der Fair-Value- bzw. Cashflow-

Änderung des Sicherungsgeschäfts ins Verhältnis gesetzt. Die Ergebnisse der retrospektiven Effektivitätsmessung liegen dabei in einer Bandbreite von 80 bis 125 %, sodass von einer hocheffektiven Sicherungsbeziehung ausgegangen werden kann. Im Berichtsjahr entstanden wie im Vorjahr keine Ineffektivitäten aus den bestehenden Cashflow-Hedges.

## 30. Übrige Finanzielle Verbindlichkeiten

Mio €	31.12.2010			31.12.2009		
	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig
Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen	10,7	9,9	0,8	24,9	24,9	—
Zinsverbindlichkeiten	196,9	196,9	—	131,6	131,6	—
Verbindlichkeiten für Personalaufwendungen	519,7	519,7	—	318,2	318,2	—
Verbindlichkeiten für Vertriebsaufwendungen	436,4	436,4	—	351,7	351,7	—
Personalabfindungen	37,9	37,9	—	39,6	39,6	—
Kaufpreisverpflichtungen aus Unternehmenserwerben	0,0	0,0	—	4,6	4,6	—
Übrige Verbindlichkeiten	2,6	2,6	—	9,7	9,7	—
<b>Übrige finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>1.204,2</b>	<b>1.203,4</b>	<b>0,8</b>	<b>880,3</b>	<b>880,3</b>	<b>—</b>

Die Verbindlichkeiten gegenüber nahestehenden Unternehmen betreffen insbesondere Verpflichtungen aus dem operativen Leistungsgeschäft gegenüber assoziierten Unternehmen und Gesellschaftern.

Die Zinsverbindlichkeiten resultieren hauptsächlich aus Zinsabgrenzungen im Zusammenhang mit Zinssicherungsgeschäften der Continental AG und den Zinsabgrenzungen für die ausgegebenen Anleihen.

Die Verbindlichkeiten für Vertriebsaufwendungen betreffen insbesondere Verpflichtungen aus Bonusvereinbarungen mit Kunden sowie gewährte, abgegrenzte Preisnachlässe.

Die übrigen finanziellen Verbindlichkeiten sind innerhalb eines Jahres fällig.

### Langfristige Bonuszusage (Long Term Incentive Plan – LTI-Plan) 2009

Im Jahr 2009 wurde den oberen Führungskräften des Continental-Konzerns ein grundsätzlich in der Höhe von der Positionsbeurteilung und dem Zielerreichungsgrad abhängiger Bonus zugesagt (LTI-Bonus), der eine Partizipation an der langfristigen und nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswertes und der Profitabilität ermöglichen soll.

Der LTI wird in jährlichen Tranchen ausgegeben (LTI-Tranchen). Im Jahr 2009 erfolgte neben der Ausgabe der Tranche 2009/13, mit einer Laufzeit von vier Jahren, die Ausgabe einer zusätzlichen Tranche (2009/12) mit einer Laufzeit von drei Jahren, bedingt durch die

Umstellung von einer dreijährigen Laufzeit des früheren Aktienoptionsplanes auf eine vierjährige Laufzeit des LTI. Die Laufzeit beginnt am Tag des Vorstandsbeschlusses über die Ausgabe der jeweiligen Tranche. Die Tranche 2009/12 wurde am 17. August 2009 beschlossen; die Tranche 2009/13 am 20. Juli 2009.

Für jeden Begünstigten einer LTI-Tranche wird durch den Vorstand der Continental AG der Betrag eines Zielbonus in Euro festgelegt, der bei 100 % Zielerreichung ausgezahlt 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 des Conti Value Contribution (CVC) des Continental-Konzerns über den Zeitraum von vier bzw. für die zusätzliche Tranche drei 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 Geschäftsjahrs der LTI-Tranche, 20 % des CVC des zweiten Geschäftsjahrs der LTI-Tranche, 30 % des CVC des dritten Geschäftsjahrs der LTI-Tranche und 40 % des CVC des vierten Geschäftsjahrs der LTI-Tranche. Der gewichtete Durchschnitt in Bezug auf die zusätzliche Tranche 2009/12 in der Berichtsperiode errechnet sich durch die Addition von 22,22 % des CVC des ersten Geschäftsjahrs der LTI-Tranche, 33,33 % des CVC des zweiten Geschäftsjahrs der LTI-Tranche und 44,45 % des CVC

des dritten Geschäftsjahres der LTI-Tranche. Das zweite Zielkriterium ist die Relation des Free-Cash-Flow im Continental-Konzern (FCF) 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 Zielerreichungsgrades 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 gleich gewichteten 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 i.d.R. spätestens am Ende des zweiten vollen Kalendermonats nach Ablauf der LTI-Tranche, nicht jedoch vor Ende des Monats Juli gezahlt.

Der in 2009 zugesagte LTI-Plan wird nach IAS 19 als „andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer“ klassifiziert und bewertet.

#### **Langfristige Bonuszusage (Long Term Incentive Plan – LTI-Plan) 2010**

Im Jahr 2010 erfolgte die Ausgabe der Tranche 2010/14, mit einer Laufzeit von vier Jahren. Die Laufzeit beginnt am Tag des Vorstandsbeschlusses über die Ausgabe der jeweiligen Tranche. Die Tranche 2010/14 wurde am 6. September 2010 beschlossen.

Die Tranche 2010/14 entspricht in wesentlichen Grundzügen dem LTI-Plan 2009. Das erste Zielkriterium ist der gewichtete Durchschnitt des Conti Value Contribution (CVC) des Continental-Konzerns über den Zeitraum von vier Geschäftsjahren. Der gewichtete Durchschnitt im Sinne des LTI 2010 errechnet sich durch die Addition von 10 % des CVC des ersten Geschäftsjahrs der LTI-Tranche, 20 % des CVC des zweiten Geschäftsjahrs der LTI-Tranche, 30 % des CVC des dritten Geschäftsjahrs der LTI-Tranche und 40 % des CVC des vierten Geschäftsjahrs der LTI-Tranche. Das zweite Zielkriterium ist die Relation des Free-Cash-Flow im Continental-Konzern (FCF) 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.

Der in 2010 zugesagte LTI-Plan wird nach IAS 19 als „andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer“ klassifiziert und bewertet.

Die Aufwendungen aus den langfristigen Bonuszusagen werden im Personalaufwand erfasst und innerhalb der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Im Berichtsjahr betrugen diese für die zuvor genannten Bonuszusagen insgesamt 22,6 Mio € (Vj. 1,1 Mio €).

### **31. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen**

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betragen zum Ende des Geschäftsjahres 3.510,5 Mio € (Vj. 2.819,5 Mio €). Die Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert. Der Gesamtbetrag ist innerhalb eines Jahres fällig.

Die Verbindlichkeiten enthalten keine Beträge aus „Percentage-of-Completion“. Bezuglich des Liquiditätsrisikos, Währungsrisikos und der Sensitivitätsanalyse für Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen verweisen wir auf Kapitel 29.

## 32. Sonstige Verbindlichkeiten

Mio €	31.12.2010			31.12.2009		
	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig
Verbindlichkeiten für Berufsgenossenschaft	64,7	38,1	26,6	58,9	35,3	23,6
Verbindlichkeiten für Sozialkosten	107,8	107,8	—	90,8	90,8	—
Verbindlichkeiten für Urlaub	113,1	113,1	—	92,9	92,9	—
Verbindlichkeiten für Umsatz- und sonstige Steuern	168,8	168,8	—	220,7	220,7	—
Passive Rechnungsabgrenzungsposten	54,1	44,0	10,1	28,6	19,4	9,2
Übrige Verbindlichkeiten	174,4	171,7	2,7	192,4	189,0	3,4
<b>Sonstige Verbindlichkeiten</b>	<b>682,9</b>	<b>643,5</b>	<b>39,4</b>	<b>684,3</b>	<b>648,1</b>	<b>36,2</b>

Der Anstieg des passiven Rechnungsabgrenzungspostens ist insbesondere auf eine im Berichtsjahr vereinommte Kundenanzahlung für ein Entwicklungsvorhaben zurückzuführen.

Die Reduzierung der Umsatz- und sonstigen Steuern resultiert hauptsächlich aus einer im Berichtsjahr erstmals saldiert erfassten Steuerschuld aufgrund Erfüllung der entsprechenden Voraussetzungen. Im gleichen Umfang wirkt dies auf die Steuererstattungsansprüche. Wir verweisen auf Kapitel 18.

## 33. Zur Veräußerung bestimmte Verbindlichkeiten

Im Jahr 2010 gab es keine Umgliederung in die zur Veräußerung bestimmten Verbindlichkeiten.

Im Berichtsjahr wurden die aus 2009 zum Verkauf stehenden, kleineren Geschäftsteile der Division Conti-Tech, die nicht Teil des Kerngeschäft Continental-Konzerns sind, veräußert.

Die zur Veräußerung bestimmten Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

Mio €	31.12.2010	31.12.2009
Rückstellungen	—	4,7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	—	3,1
Sonstige Verbindlichkeiten	0,0	2,3
<b>Zur Veräußerung bestimmte Verbindlichkeiten</b>	<b>0,0</b>	<b>10,1</b>

Eine Übersicht der zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte sowie weitere Erläuterungen enthält Kapitel 22.

# Sonstige Erläuterungen

## 34. Rechtsstreitigkeiten und Schadenersatzansprüche

Die Continental AG und ihre Konzerngesellschaften sind weltweit an mehreren 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 Produkthaftungsprozessen und anderen Verfahren ausgesetzt, in denen dem Unternehmen die angebliche Verletzung seiner Sorgfaltspflichten, Verstöße gegen Gewährleistungspflichten oder Sachmängel vorgeworfen werden, sowie Ansprüchen aus angeblichen Vertragsverstößen oder Rückrufaktionen und staatlichen Geldbußen. Zu den anhängigen Verfahren 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 und Bestätigungsbeschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung der Phoenix AG am 19. Mai 2005 sind seit 2009 in der Sache abgeschlossen. Spruchverfahren über die Angemessenheit von Abfindung und Ausgleichszahlung nach dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag und des im Verschmelzungsvertrag festgelegten Umtauschverhältnisses sind beim Landgericht Hamburg anhängig. Im Spruchverfahren hat ein gerichtlich bestellter Sachverständiger ein vom 7. Dezember 2009 datiertes Gutachten erstellt, das zum Ergebnis kommt, dass die Bewertung der ContiTech AG, die dem Verschmelzungsvertrag zugrunde liegt, zu hoch ist. Daher ist nach Auffassung des Gutachters das Umtauschverhältnis unangemessen und den ehemaligen Minderheitsaktionären der Phoenix AG wäre ein Barausgleich in Höhe von 5,24 € pro Phoenix-Aktie zu leisten. Die Ergebnisse des Gutachtens werden Ende März 2011 vor dem Landgericht Hamburg verhandelt werden. Sie sind für das Gericht nicht bindend. Continental hält das Gutachten nicht für überzeugend und ist der Auffassung, dass Abfindung und Ausgleichszahlung nach dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag und das Umtauschverhältnis nach dem Verschmelzungsvertrag richtig festgelegt wurden. Eine Erhöhung der den Minderheitsaktionären gezahlten Beträge nach Abschluss der Spruchverfahren ist jedoch nicht auszuschließen.

Die Verfahren wegen Anfechtungs- und Nichtigkeitsklagen von Aktionären der ContiTech AG gegen die Beschlüsse der Hauptversammlung der Gesellschaft am 22. August 2007 über die Zustimmung zum Abschluss eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages zwischen dieser Gesellschaft als beherrschtem Unternehmen mit der ContiTech-Universe Verwaltungs-GmbH als herrschendem Unternehmen und über den sogenannten Squeeze Out der außenstehenden Aktionäre wurden 2009 durch rechtskräftige Abweisung der Klagen abgeschlossen. Über die Angemessenheit von Abfindung und Ausgleichszahlung nach dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag und der Abfindung aufgrund des Squeeze Out sind Spruchverfahren beim Landgericht Hannover anhängig.

### Klagen gegen Beschlüsse der Hauptversammlung der Continental AG

Mehrere Aktionäre hatten Anfechtungs- und Nichtigkeitsklagen gegen die Beschlüsse der Hauptversammlung der Continental AG am 23. April 2009 zu Tagesordnungspunkt 6 (Aufhebung bedingter Kapitalia), Tagesordnungspunkt 7 (Schaffung neuen genehmigten Kapitals und Ausschluss des Bezugsrechts) und Tagesordnungspunkt 8 [(Beschlussfassung über eine Ermächtigung III zur Ausgabe von Wandel- und/oder

Optionsschuldverschreibungen, Genussrechten und/oder Gewinnsschuldverschreibungen (bzw. Kombinationen dieser Instrumente), zum Ausschluss des Bezugsgerechts sowie zur Schaffung eines bedingten Kapitals III)] erhoben. Das Landgericht Hannover hat diese Klagen am 3. Dezember 2009 als unbegründet abgewiesen. Die dagegen eingeleiteten Berufungen einzelner Kläger hat das Oberlandesgericht Celle am 19. Mai 2010 zurückgewiesen. Die Revision wurde nicht zugelassen.

Ferner hatten Aktionäre Anfechtungs- und Nichtigkeitsklagen gegen von der Hauptversammlung der Continental AG am 23. April 2009 unter Tagesordnungspunkt 5 (Neuwahl des Aufsichtsrats) gefasste Beschlüsse über die Wahl einzelner Aufsichtsratsmitglieder erhoben. Mit Urteil vom 17. März 2010 hat das Landgericht Hannover den Beschluss, durch den Rolf Koerfer zum Mitglied des Aufsichtsrats gewählt wurde, für nichtig erklärt und die Klagen im Übrigen abgewiesen. Gegen dieses Urteil hat die Gesellschaft Berufung eingeleitet. Das Oberlandesgericht Celle hat den Rechtsstreit mit Beschluss vom 20. Oktober 2010 gemäß §148 ZPO bis zum rechtskräftigen Abschluss des nachstehend erläuterten Verfahrens vor dem Landgericht Hannover ausgesetzt.

Gegen den zu Punkt 8 der Tagesordnung der Hauptversammlung der Gesellschaft am 28. April 2010 gefassten Beschluss über die Bestätigung des Beschlusses der Hauptversammlung am 23. April 2009 zur Wahl von Rolf Koerfer als Mitglied des Aufsichtsrats hat ebenfalls ein Aktionär Anfechtungs- und Nichtigkeitsklage erhoben. Eine mündliche Verhandlung in diesem Verfahren wird Anfang März 2011 vor dem Landgericht Hannover stattfinden.

### **Behördliche Verfahren**

2007 leiteten die Europäische Kommission und das US-Justizministerium (Department of Justice; „DoJ“) Ermittlungen zu kartellrechtswidrigem Verhalten am Markt für Offshore-Schläuche ein. Die Europäische Kommission hat die Verantwortung der Continental AG, der ContiTech AG und der Dunlop Oil & Marine Limited („DOM“) neben anderen Unternehmen für die Verletzung von Kartellrecht festgestellt. Die Verfahren der Europäischen Kommission und des DoJ gegen die Gesellschaft wurden 2009 zum Abschluss gebracht. Nach Beginn der Ermittlungen durch die Europäische Union und das DoJ leiteten Behörden weiterer Länder (Brasilien, Japan, Australien, Korea und Kanada) Un-

tersuchungen gegen DOM wegen Verletzung des jeweiligen nationalen Kartellrechts ein. Abgesehen von dem noch anhängigen Verfahren in Brasilien sind alle anderen Verfahren abgeschlossen oder wurden, so im Fall von Kanada, nicht weiterverfolgt. In Brasilien könnten DOM in Verbindung mit dem Offshore-Schlauch-Kartell von den nationalen Kartellbehörden noch Geldbußen auferlegt werden. Zudem drohen DOM wegen der Verletzung von Kartellrecht infolge der Beteiligung am Offshore-Schlauch-Kartell Schadenersatzforderungen Dritter. In den USA einigte sich DOM im Rahmen einer US-Sammelklage mit den Klägern auf die vergleichsweise Zahlung von 6,5 Mio US-Dollar. Darüber hinaus wurde ein Verfahren vor dem englischen High Court eingeleitet und es droht die Geltendmachung weiterer Ansprüche in Großbritannien. Auch in anderen Ländern (z. B. Japan, Südkorea, Australien und Brasilien) besteht die Gefahr von Schadenersatzansprüchen.

Im Mai 2005 leiteten die brasilianischen Kartellbehörden nach einer Anzeige eines Dritten wegen angeblich kartellrechtswidrigen Verhaltens im Bereich der Kommerzialisierung von Tachographen Ermittlungen gegen eine brasilianische Tochtergesellschaft von Continental, Continental Brasil Industria Automotiva, 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 (etwa 5,3 Mio €) auferlegt. CBIA weist die Vorwürfe zurück und hat Rechtsmittel bei den zuständigen Gerichten eingelegt. Jedoch drohen CBIA im Falle der Verletzung brasilianischen Kartellrechts u. U. auch Schadenersatzforderungen Dritter.

Am 2. Oktober 2006 ging bei der südafrikanischen Kartellbehörde die Anzeige eines Dritten gegen mehrere südafrikanische Reifenhersteller ein, darunter die Continental Tyre South Africa (Pty.) Limited („CTSA“), ein Gemeinschaftsunternehmen, an dem Continental mit 74 % beteiligt ist, wegen angeblich kartellrechtswidrigen Verhaltens. Am 31. August 2010 ist die südafrikanische Kartellbehörde zu dem Ergebnis gekommen, CTSA habe gegen südafrikanisches Kartellrecht verstößen, und 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. auch Schadensersatzforderungen Dritter.

Am 5. Oktober 2007 ging bei der Kartellbehörde für die Region Baskenland, Spanien, die Anzeige eines Dritten gegen Continental Automotive Spain, S. A. („CAS“) wegen angeblich kartellrechtswidrigen Verhaltens im Geschäft mit Tachographen ein. Nach Ermittlungen der Kartellbehörde hat das baskische Kartellgericht die CAS am 20. Januar 2010 zu einem Bußgeld in Höhe von 700.000 € verurteilt. CAS weist den Vorwurf kartellrechtswidrigen Verhaltens zurück und hat Rechtsmittel gegen die Entscheidung eingelegt.

Am 24. Februar 2010 führte die Europäische Kommission Durchsuchungen bei mehreren Unternehmen durch, die im Bereich von Kabelbäumen für automobile Anwendungen tätig sind, darunter auch der S-Y Systems Technologies Europe GmbH („S-Y“), Regensburg, Deutschland. S-Y ist ein Gemeinschaftsunternehmen, an dem Continental und die japanische Yazaki, ein Hersteller von Kabelbäumen, mit je 50% beteiligt sind. Die Europäische Kommission hat mitgeteilt, dass sie Anhaltspunkte für Verstöße der betroffenen Unternehmen gegen EU Kartellrecht hat. Es ist jedoch nicht klar, ob die Europäische Kommission Bußgelder gegen S-Y oder Continental verhängen wird. Durchsuchungen sind ein vorläufiger Schritt im Rahmen von Ermittlungen wegen mutmaßlich kartellrechtswidrigen Verhaltens und geben keinen Aufschluss über deren Ergebnis.

#### **Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 2008 durch die Deutsche Prüfstelle für Rechnungslegung e.V.**

Im Mai 2009 hatte die Deutsche Prüfstelle für Rechnungslegung e.V. („DPR“) eine Prüfung des Konzern- und Jahresabschlusses sowie des Konzernlageberichts und des Lageberichts für das Geschäftsjahr 2008 gemäß § 342b Abs. 2 Satz 3 Nr. 3 HGB eingeleitet. Es handelte sich um eine stichprobenartige Prüfung. Wir verweisen zu den Details auf unsere Ausführungen im Geschäftsbericht 2009. Am 26. Juli 2010 hat uns die DPR nach Abschluss ihrer Prüfung die nachfolgende Fehlerfeststellung mitgeteilt:

„Die Werthaltigkeit des im Konzernabschluss der Continental AG zum 31. Dezember 2008 ausgewiesenen Geschäfts- oder Firmenwertes, der nach der Erfassung einer Wertminderung von € 1,2 Mrd mit € 6,4 Mrd bilanziert wurde, ist methodisch und aufgrund der

gesetzten Annahmen anhand des durchgeführten Wertminderungstests nicht in voller Höhe nachgewiesen. Der folgende Wertminderungstest führte zu weiteren Abschreibungen von € 876 Mio im Konzernabschluss 2009. Der Wertminderungstest des Geschäfts- und Firmenwertes zum 31. Dezember 2008 verstößt gegen IAS 36.33.“

Der Vorstand der Continental AG hat sich dazu entschlossen, diese Fehlerfeststellung zu akzeptieren. Die Fehlerfeststellung zum Werthaltigkeitstest beschränkt sich auf die Methodik. Der Betrag einer weiteren Wertberichtigung konnte seitens der DPR nicht ermittelt werden. Im Rahmen des Verfahrens lag der DPR auch der im Geschäftsjahr 2009 durchgeführte Werthaltigkeitstest, der zu weiteren Abschreibungen des Goodwill in Höhe von 875,8 Mio € in 2009 führte, vor. Die DPR hat bezüglich dieses Wertminderungstests keine Veranlassung gesehen, eine anlassbezogene Prüfung einzuleiten, d. h., dass der Goodwill zum 31. Dezember 2009 in angemessener Höhe ausgewiesen war.

Gemäß IAS 8.43 i. V. m. IAS 8.5 hält der Vorstand der Continental AG eine rückwirkende Änderung des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2008 für un durchführbar, da insbesondere eine rückwirkende Anpassung umfangreiche Schätzungen erforderlich machen würde und es unmöglich ist, eine objektive Unterscheidung der Informationen, die damals zur Verfügung standen, von seither eingetretenen tatsächlichen Entwicklungen vorzunehmen. Auswirkungen auf den Konzernabschluss 2010 ergeben sich nicht, da eventuelle Fehler bereits Ende 2009 ausgeglichen waren. Ende September 2010 hat die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) die Bekanntmachung des durch die DPR festgestellten Fehlers gemäß § 37q Abs. 2 Satz 1 WpHG angeordnet, der umgehend nachgekommen wurde.

#### **Verfahren wegen der Einstellung der Reifenproduktion im Werk Clairoix, Frankreich**

Eine größere Anzahl von Mitarbeitern der Continental France SNC, Sarreguemines, Frankreich, hat bei den Arbeitsgerichten in Compiègne und Soissons, Frankreich, Klagen gegen diese Konzerngesellschaft und teilweise auch gegen die Continental AG eingereicht. Die Kläger begehren Schadensersatz im Zusammenhang mit der Einstellung der PKW-Reifenproduktion im Werk Clairoix, Frankreich. Zum jetzigen Zeitpunkt lassen sich die Erfolgsaussichten dieser Klagen weder dem Grund noch der Höhe nach abschätzen.

## 35. Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Mio €	31.12.2010	31.12.2009
Wechselobligo	6,7	13,7
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften und Garantien	107,9	109,7
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	11,4	10,1
Sonstige Haftungsverhältnisse	66,8	76,8
<b>Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen</b>	<b>192,8</b>	<b>210,3</b>

Die Haftungsverhältnisse resultieren vor allem aus Bürgschaften und Garantien für die Verbindlichkeiten nicht konsolidierter verbundener Unternehmen und Dritter sowie aus vertraglich vereinbarten Gewährleistungen für assoziierte Unternehmen. Enthalten ist insbesondere eine Bürgschaft für ein größeres Projektgeschäft eines im Vorjahr veräußerten Geschäftssegments in Höhe von 62,8 Mio € (Vj. 68,1 Mio €). Nach unseren Erkenntnissen können die zugrunde liegenden Verpflichtungen in allen Fällen erfüllt werden. Mit einer Inanspruchnahme ist nicht zu rechnen.

In Umweltfragen unterliegt der Continental-Konzern möglichen Verpflichtungen aus staatlichen Auflagen und Gesetzen und verschiedenen 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.

Soweit es gesetzlich vorgeschrieben ist oder als erforderlich und angemessen erachtet wird, um die Zufriedenheit der Kunden und die Einhaltung eigener Sicherheitsstandards zu gewährleisten, führt der Continental-Konzern Rückruf- und freiwillige Austauschaktionen für verkaufte Produkte durch. Der Konzern bildet Gewährleistungsrückstellungen, die auch gegebenenfalls erwartete Aufwendungen für derartige Maß-

nahmen enthalten. Die Schätzungen der erwarteten Aufwendungen beruhen vor allem auf früheren Erfahrungen. Die Schätzung zukünftiger Aufwendungen ist zwangsläufig zahlreichen Unsicherheiten unterworfen, z.B. hinsichtlich des Inkrafttretens neuer Gesetze und Regulierungen, der Anzahl der verkauften Produkte oder der Art der zu veranlassenden Maßnahmen, was zu einer Anpassung der gebildeten Rückstellungen führen könnte. Es ist nicht auszuschließen, dass die tatsächlichen Aufwendungen für diese Maßnahmen die hierfür gebildeten Rückstellungen in nicht vorhersehbarer Weise übersteigen. Obwohl die potenziellen Aufwendungen einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis des Continental-Konzerns haben können, werden die darin berücksichtigten möglichen Verpflichtungen nach unserer Einschätzung keinen wesentlichen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben.

Die Aufwendungen für Miet-, Pacht- und Leasingverträge beliefen sich im Jahr 2010 auf 152,1 Mio € (Vj. 142,4 Mio €).

Das Bestellobligo für Sachanlageinvestitionen beträgt 254,1 Mio € (Vj. 297,3 Mio €).

Die zukünftigen Verpflichtungen aus Aufwendungen für Miet-, Pacht- und Leasingverträge, die zum 31. Dezember 2010 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 2011 sowie kumulativ für die Jahre 2012 bis 2015 und ebenfalls kumulativ ab 2016:

<b>31.12.2010 in Mio €</b>	<b>2011</b>	<b>2012 – 2015</b>	<b>ab 2016</b>
Miet-, Pacht- und Leasingverträge	145,6	308,1	95,2
<b>31.12.2009 in Mio €</b>			
<b>Miet-, Pacht- und Leasingverträge</b>	<b>2010</b>	<b>2011 – 2014</b>	<b>ab 2015</b>
	152,1	261,8	115,8

### 36. Ergebnis pro Aktie

Die Kennzahlen für das Ergebnis pro Aktie bestimmen sich wie folgt:

<b>Mio €/Mio Aktien</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	576,0	-1.649,2
Gewogener Durchschnitt der ausgegebenen Aktien	200,0	169,0
<b>Ergebnis pro Aktie in €, unverwässert</b>	<b>2,88</b>	<b>-9,76</b>
<b>Mio €/Mio Aktien</b>		
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen, verwässert <sup>1</sup>	576,0	-1.649,2
Gewogener Durchschnitt der Aktien, verwässert <sup>2</sup>	200,0	169,0
<b>Ergebnis pro Aktie in €, verwässert</b>	<b>2,88</b>	<b>-9,76</b>

<sup>1</sup> Aus der Zinsersparnis aus konvertierbaren Wandel- und Optionsschuldverschreibungen (nach Steuern) ergab sich für das Vorjahr und das Berichtsjahr kein Verwässerungseffekt.

<sup>2</sup> Aus Aktienoptionsplänen und aus der unterstellten Ausübung von Wandelanleihen ergab sich für das Vorjahr und das Berichtsjahr kein Verwässerungseffekt.

### 37. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Bis zum 8. Februar 2011 ergaben sich keine Ereignisse oder Entwicklungen, die zu einer wesentlichen Änderung des Ausweises oder Wertansatzes der einzelnen

Vermögenswerte und Schuldenposten zum 31. Dezember 2010 geführt hätten.

### 38. Honorare des Abschlussprüfers

Seit dem Zusammenschluss zur KPMG Europe LLP mit dem Stichtag 1. Oktober 2007 ist die KPMG LLP (UK) verbundenes Unternehmen der KPMG Deutschland i. S. d. § 271 Abs. 2 HGB. Seit dem Beitritt zur KPMG Europe LLP mit dem Stichtag 1. Oktober 2008 sind die KPMG Schweiz und die KPMG Spanien verbundene Unternehmen der KPMG Deutschland i. S. d. § 271 Abs. 2 HGB. Die Angabepflicht für Prüfungs- und Beratungsleistungshonorare der KPMG Schweiz und der KPMG Spanien bezieht sich auf Leistungen, die nach dem 30. September 2008 erbracht worden sind. Die Vergleichszahlen des Vorjahres sind entsprechend angepasst dargestellt.

Seit dem Beitritt zur KPMG LLP mit dem Stichtag 1. April 2009 ist die KPMG Belgien verbundenes Unternehmen der KPMG Deutschland i. S. d. § 271 Abs. 2 HGB. Die Angabepflicht für Prüfungs- und Beratungsleistungshonorare der KPMG Belgien bezieht sich auf Leistungen, die nach dem 31. März 2009 erbracht worden sind.

Seit dem Beitritt zur KPMG Europe LLP mit dem Stichtag 1. Oktober 2009 sind die KPMG Niederlande, die KPMG Luxemburg, die KPMG Türkei und die KPMG Russland verbundene Unternehmen der KPMG Deutschland i. S. d. § 271 Abs. 2 HGB. Die Angabe-

pflicht für Prüfungs- und Beratungsleistungshonorare der KPMG Nederlande, der KPMG Türkei und der KPMG Russland bezieht sich auf Leistungen, die nach dem 30. September 2009 erbracht worden sind.

In 2010 sind die KPMG Norwegen und die KPMG Saudi Arabien der KPMG Europe LLP beigetreten und sind somit verbundene Unternehmen der KPMG Deutschland i.S.d. §271 Abs. 2 HGB.

Für das Geschäftsjahr 2010 wurde ein weltweites Honorar für die Konzernabschlussprüfung sowie für die Einzelabschlüsse der Konzerngesellschaften in Höhe von 8,3 Mio € (Vj. 8,0 Mio €) vereinbart.

Für den von der Hauptversammlung gewählten Abschlussprüfer der Continental AG wurden die folgenden Honorare im Konzernaufwand erfasst:

Mio €	2010	2009
Abschlussprüfung	3,5	3,5
Sonstige Bestätigungsleistungen	6,8	0,6
davon Bestätigungsleistungen im Rahmen der Kapitalerhöhung und Anleihenemissionen <sup>1</sup>	2,6	–
davon Versicherungsprämien im Rahmen der Kapitalerhöhung und Anleihenemissionen <sup>1</sup>	3,8	–
Steuerberatungsleistungen	0,2	0,1
Sonstige Leistungen, die für das Mutterunternehmen oder für Tochterunternehmen erbracht wurden	0,0	0,1
<b>Summe</b>	<b>10,5</b>	<b>4,3</b>

<sup>1</sup> Bei diesen Beträgen handelt es sich im Wesentlichen um direkt zurechenbare Kosten im Zusammenhang mit der Kapitalerhöhung bzw. der Emission der Anleihen gemäß IAS 32.37. Diese werden in Abzug vom Eigenkapital gebracht bzw. in den Anschaffungskosten der Anleihen berücksichtigt und aufwandwirksam über deren Laufzeit vereinnahmt.

### 39. 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 aktiven Mitglieder des Vorstands wurden wie folgt vergütet:

Tsd €	2010	2009
Kurzfristig fällige Leistungen	9.811	3.443
Dienstzeitaufwand (service cost) aus Altersvorsorge	2.738	888
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	–	7.430
Aktienbasierte Vergütung	6.206	2.248
<b>Summe</b>	<b>18.755</b>	<b>14.009</b>

Die Grundzüge des Vergütungssystems für den Vorstand sowie die im Geschäftsjahr gewährten Vergütungen des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Vergütungsbericht als Teil des Berichts zur Corporate Governance erläutert, auf den der Lagebericht insofern verweist.

Die im Jahr 2010 gewährten Gesamtbezüge betragen für den Vorstand der Continental AG 15,1 Mio € (Vj. 4,4 Mio €). Die genannten Gesamtbezüge enthalten auch die Langfristkomponente der variablen Vergütung in Höhe von insgesamt 5,3 Mio € (Vj. 0,9 Mio €), die in virtuelle Aktien der Gesellschaft umgerechnet wird.

2010 wurde hieraus resultierend die Langfristkomponente 2009 in 25.167 Stück virtuelle Aktien umgewandelt.

2010 wie 2009 bestanden keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstände oder Aufsichtsratsmitglieder der Continental AG.

Im Berichtsjahr wurden früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen Bezüge in Höhe von 5,4 Mio € (Vj. 12,9 Mio €) gewährt. Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen sind 86,1 Mio € (Vj. 77,6 Mio €) zurückgestellt.

Des Weiteren erhält ein in 2008 ausgeschiedenes Vorstandsmitglied für die Dauer des Wettbewerbsverbots eine Karenzentschädigung. Im Kalenderjahr 2010 wurden hierfür 0,5 Mio € (Vj. 0,7 Mio €) gezahlt.

Die Vergütungen für die Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats der Continental AG einschließlich Sitzungsgelder betragen im abgelaufenen Geschäftsjahr 1,4 Mio € (Vj. 1,2 Mio €) und betreffen kurzfristig fällige Leistungen.

Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen wurden an Mitglieder des Aufsichtsrats nicht bezahlt. Ausgenommen ist die Vergütung der Arbeitnehmervertreter aus deren Arbeitsvertrag.

Darüber hinaus haben Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats keine berichtspflichtigen Geschäfte mit anderen Mitgliedern des Managements, soweit in Schlüsselpositionen tätig bzw. mit Gesellschaften, in deren Geschäftsführungs- oder Aufsichtsgremien diese Personen vertreten sind, vorgenommen. Dies gilt auch für nahe Familienangehörige dieses Personenkreises.

Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen, die nicht Konzerngesellschaften sind:

Mio €	2010	2009
Erträge	81,7	156,6
Aufwendungen	117,3	323,5

Die Erträge, insbesondere für erzielte Umsatzerlöse, und Aufwendungen, insbesondere für Produkt- und Materialeinkäufe, aus Transaktionen der Konzerngesellschaften mit nahestehenden Unternehmen, die nicht Konzerngesellschaften sind, sind ausnahmslos den gewöhnlichen Geschäftstätigkeiten der jeweils beteiligten Gesellschaft zuzurechnen und wurden zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen. Im Wesentlichen resultieren diese aus Beziehungen zu assoziierten Unternehmen. Die entsprechenden Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber diesen Unternehmen werden in der Bilanz ausgewiesen.

Bezüglich der Transaktionen mit dem Continental Pension Trust e.V. im Berichtsjahr verweisen wir auf Kapitel 25.

Die Transaktionen mit der Schaeffler-Gruppe im Berichtsjahr sind der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit zuzurechnen und wurden zu marktüblichen Bedingungen abgeschlossen. Die Erträge im Berichtsjahr beliefen sich auf 19,1 Mio €, die Aufwendungen auf

71,8 Mio € und sind in den Transaktionen mit den nahestehenden Unternehmen enthalten.

#### Investorenvereinbarung

Am 20. August 2008 hat die Continental AG eine weitreichende Investorenvereinbarung mit der Schaeffler KG sowie Frau Maria-Elisabeth Schaeffler und Herrn Georg F. W. Schaeffler abgeschlossen. Es handelt sich um eine unbefristete Vereinbarung, die frühestens im Frühjahr 2014 gekündigt werden kann und umfangreiche Regelungen zum Schutz der Interessen der Continental AG, ihrer Aktionäre, Mitarbeiter und Kunden enthält. Garant für die Einhaltung der Verpflichtungen der Schaeffler-Gruppe im Interesse der Stakeholder der Continental AG ist Herr Bundeskanzler a.D. Dr. Gerhard Schröder. Die Rechtsnachfolgerin der Schaeffler KG (jetzt firmierend unter „Schaeffler Holding GmbH & Co. KG“) ist die Schaeffler GmbH. Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2010 hat die Schaeffler Holding u. a. ihre Beteiligung an der Continental AG im Wege der Ausgliederung nach §123

Abs. 3 Nr. 1 UmwG über die Schaeffler Verwaltungs GmbH auf die Schaeffler GmbH übertragen.

Im Zusammenhang mit der Beeinträchtigung der US-amerikanischen Verlustvorträge ist im Januar 2009 ein Anspruch der Continental AG in Höhe von 20,0 Mio € gegenüber der Schaeffler KG erfasst worden, der als freiwillige Einzahlung in die Kapitalrücklage gezeigt wurde. Zudem leistete die Schaeffler KG im Vorjahreszeitraum eine weitere freiwillige Einzahlung in Höhe von 3,7 Mio € in die Kapitalrücklage der Continental AG nach § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB.

#### Mitteilungen nach dem Wertpapierhandelsgesetz

Am 21. Januar 2010 erhielten wir die Mitteilung, dass der Stimmrechtsanteil der Deutsche Bank, Frankfurt am Main, Deutschland, am 12. Januar 2010 die Schwellen von 3 % und 5 % der Stimmrechte an der Continental AG überschritten hat und an diesem Tag 5,3 % (10.600.852 Stückaktien) beträgt. Die Mitteilungspflicht ist auf die Mit-Konsortialführung im Rahmen der am 12. Januar 2010 in das Handelsregister eingetragenen Kapitalerhöhung der Continental AG zurückzuführen. Mit gleicher Mitteilung wurden wir in Kenntnis gesetzt, dass der Stimmrechtsanteil der Deutsche Bank, Frankfurt am Main, Deutschland am 14. Januar 2010 die Schwellen von 5 % und 3 % der Stimmrechte an der Continental AG unterschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 0,81 % (1.625.989 Stückaktien) beträgt.

Am 27. Januar 2010 wurde uns mitgeteilt, dass

- der Stimmrechtsanteil der Goldman Sachs International, London, Großbritannien, am 12. Januar 2010 die Schwellen von 3 % und 5 % der Stimmrechte an der Continental AG überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 6,15 % (12.306.298 Stimmrechte) beträgt.
- der Stimmrechtsanteil der Goldman Sachs Holdings (UK), London, Großbritannien, der Goldman Sachs Group Holdings (UK), London, Großbritannien, und der Goldman Sachs (UK) L.L.C. Wilmington, USA, am 12. Januar 2010 die Schwellen von 3 % und 5 % der Stimmrechte an der Continental AG überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 6,15 % (12.306.298 Stimmrechte) beträgt. Die Zurechnung erfolgt bei den Unternehmen gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG.
- der Stimmrechtsanteil von The Goldman Sachs Group, Inc., New York, USA, am 12. Januar 2010

die Schwellen von 3 % und 5 % der Stimmrechte an der Continental AG überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 6,16 % (12.311.347 Stimmrechte) beträgt. Die Zurechnung erfolgt gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG.

Mit gleicher Mitteilung wurden wir unterrichtet, dass

- der Stimmrechtsanteil der Goldman Sachs International, London, Großbritannien, am 14. Januar 2010 die Schwellen von 5 % und 3 % der Stimmrechte an der Continental AG unterschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 1,02 % (2.045.705 Stimmrechte) beträgt.
- der Stimmrechtsanteil der Goldman Sachs Holdings (UK), London, Großbritannien, der Goldman Sachs Group Holdings (UK), London, Großbritannien, und der Goldman Sachs (UK) L.L.C. Wilmington, USA am 14. Januar 2010 die Schwellen von 5 % und 3 % der Stimmrechte an der Continental AG unterschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 1,02 % (2.045.705 Stimmrechte) beträgt. Die Zurechnung erfolgt gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG.
- der Stimmrechtsanteil der The Goldman Sachs Group, Inc., New York, USA, am 14. Januar 2010 die Schwellen von 5 % und 3 % der Stimmrechte an der Continental AG unterschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 1,24 % (2.475.754 Stimmrechte) beträgt. Die Zurechnung erfolgt gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG.

Am 29. Juni 2010 wurde uns mitgeteilt, dass

- der Stimmrechtsanteil der Schaeffler GmbH (vormals firmierend unter „Schaeffler Verwaltung Zwei GmbH“), Herzogenaurach, Deutschland, am 28. Juni 2010 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 % und 30 % der Stimmrechte an der Continental AG überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 42,17 % (84.333.986 Stimmrechte) beträgt.
- der Stimmrechtsanteil der Schaeffler Verwaltungs GmbH (vormals firmierend unter „Schaeffler Verwaltung Eins GmbH“), Herzogenaurach, Deutschland, am 28. Juni 2010 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 % und 30 % der Stimmrechte an der Continental AG überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 42,17 % (84.333.986 Stimmrechte) beträgt. Die Zurechnung erfolgt gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG.

- der Stimmrechtsanteil der Schaeffler Management GmbH, Herzogenaurach, Deutschland, am 28. Juni 2010 die Schwelle von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25% und 30% der Stimmrechte an der Continental AG überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 42,17% (84.333.986 Stimmrechte) beträgt. Die Zurechnung erfolgt gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG.
- der Stimmrechtsanteil der Schaeffler Holding GmbH & Co. KG (vormals firmierend unter „Schaeffler KG“), Herzogenaurach, Deutschland, am 28. Juni 2010 weiterhin die Schwelle von 30% der Stimmrechte an der Continental AG überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 42,17% (84.333.986 Stimmrechte) beträgt. Die Zurechnung erfolgt gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG.
- der Stimmrechtsanteil der INA-Holding Schaeffler GmbH & Co. KG (vormals firmierend unter „INA-Holding Schaeffler KG“), Herzogenaurach, Deutschland, am 28. Juni 2010 weiterhin die Schwelle von 30% der Stimmrechte an der Continental AG überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 42,17% (84.333.986 Stimmrechte) beträgt. Die Zurechnung erfolgt gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG.
- der Stimmrechtsanteil der Schaeffler Holding LP, Dallas, USA, am 28. Juni 2010 weiterhin die Schwelle von 30% der Stimmrechte an der Continental AG überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 42,17% (84.333.986 Stimmrechte) beträgt. Die Zurechnung erfolgt gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG.
- der Stimmrechtsanteil von Frau Maria-Elisabeth Schaeffler, Deutschland, am 28. Juni 2010 weiterhin die Schwelle von 30% der Stimmrechte an der Continental AG überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 42,17% (84.333.986 Stimmrechte) beträgt. Die Zurechnung erfolgt gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG.
- der Stimmrechtsanteil von Herrn Georg F. W. Schaeffler, USA, am 28. Juni 2010 weiterhin die

Schwelle von 30% der Stimmrechte an der Continental AG überschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 42,17% (84.333.986 Stimmrechte) beträgt. Die Zurechnung erfolgt gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG.

Am 8. Dezember 2010 erhielten wir die Mitteilung, dass der Stimmrechtsanteil der The Capital Group Companies, Inc., Los Angeles, USA, an der Continental AG am 27. September 2007 die Schwelle von 5% und 3% unterschritten hat und zu diesem Zeitpunkt 2,52% (3.701.098 Stammaktien) beträgt. Die Reduzierung der Stimmrechte von The Capital Group Companies, Inc. an der Continental AG basiert auf der Abgabe einer Unabhängigkeitserklärung von The Capital Group Companies, Inc., gemäß § 29a Abs. 3 WpHG und ist keine Folge eines Verkaufs von Aktien an der Continental AG. Stimmrechtsmitteilungen der Capital Research and Management Company sind von dieser Mitteilung nicht betroffen. Die Zurechnung erfolgt gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG in Verbindung mit § 22 Abs. 1 Satz 2 und 3 WpHG.

Die Mitglieder des Vorstands besaßen im Jahr 2010 und bis einschließlich 8. Februar 2011 Aktien mit einem Anteil von insgesamt weniger als 1% am Grundkapital der Gesellschaft. Den Mitgliedern des Aufsichtsrats Frau Maria-Elisabeth Schaeffler und Herrn Georg F. W. Schaeffler waren laut Stimmrechtsmitteilung vom 29. Juni 2010 Aktien mit einem Anteil von 42,17% am stimmberechtigten Grundkapital der Gesellschaft zuzurechnen. Die übrigen Mitglieder des Aufsichtsrats besaßen im Jahr 2010 und bis einschließlich 8. Februar 2011 Aktien mit einem Anteil von insgesamt weniger als 1% am Grundkapital der Gesellschaft. Nach § 15a WpHG müssen die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat der Continental AG und mit ihnen in enger Beziehung stehende Personen den Erwerb und die Veräußerung von Aktien der Gesellschaft und sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten offenlegen. Im Geschäftsjahr 2010 hat die Continental AG gemäß § 15a WpHG mitgeteilt, dass zwei Mitglieder des Vorstands insgesamt 310 Aktien durch Bezugsrechtsausübung erworben haben.

## 40. Aufstellung über den Anteilsbesitz des Konzerns

Weitere Informationen über die Beteiligungen sind in der Aufstellung über den Anteilsbesitz des Konzerns gem. § 313 Abs. 3 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 <http://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
A.D.C. Automotive Distance Control Systems GmbH	Lindau
Alfred Teves Beteiligungsgesellschaft mbH	Frankfurt a. M.
Babel Grundstücksverwaltungs GmbH	Schwalbach am Taunus
Benecke-Kaliko AG	Hannover
Beneform GmbH	Peine
CAS München GmbH	Hannover
CAS-One Holdinggesellschaft mbH	Hannover
Conseo GmbH	Hamburg
Conti Temic microelectronic GmbH	Nürnberg
Conti Versicherungsdienst mbH	Hannover
Continental Aftermarket GmbH	Hannover
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 Engineering Services & Products GmbH	Ingolstadt
Continental Engineering Services GmbH	Frankfurt a. M.
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	Eschborn
ContiTech AG	Hannover
ContiTech Antriebssysteme GmbH	Hannover
ContiTech Elastomer-Beschichtungen GmbH	Hannover
ContiTech Fluid Automotive GmbH	Hamburg
ContiTech Kühner Beteiligungs-GmbH	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

Gesellschaft	Sitz der Gesellschaft
ContiTech Vibration Control GmbH	Hannover
ContiTech-Universe Verwaltungs-GmbH	Hannover
Correx Handelsgesellschaft für Kautschukprodukte mbH	Hannover
Eddelbüttel & Schneider GmbH	Hamburg
eStop GmbH	Schwalbach am Taunus
Formpolster GmbH	Hannover
Gerap Grundbesitz- und Verwaltungsges. mbH	Frankfurt a. M.
Göppinger Kaliko GmbH	Eislingen
IDM GmbH Industriesensoren	Lindau
IPM GmbH	Hamburg
Max Kammerer GmbH	Frankfurt a. M.
OTA Grundstücks- und Beteiligungsverw. 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 Industrieanlagen Verwaltungs GmbH	Hamburg
Phoenix Sechste Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg
Phoenix Service GmbH & Co. KG	Hamburg
Phoenix Siebte Verwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg
Phoenix Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH	Hamburg
REG Reifen-Entsorgungsgesellschaft mbH	Hannover
Steinebronn Beteiligungs-GmbH	Oppenweiler
Temic Automotive Electric Motors GmbH	Berlin
UMG Beteiligungsgesellschaft mbH	Hannover
Union-Mittelstand-Gummi- GmbH & Co. Grundbesitz KG	Hannover
Vergölst GmbH	Bad Nauheim

#### 41. Deutscher Corporate Governance Kodex/Erklärung nach § 161 AktG

Die nach § 161 des Aktiengesetzes vorgeschriebene Erklärung wurde von Vorstand und Aufsichtsrat am 18. Oktober 2010 abgegeben und ist den Aktionären

auf unserer Internetseite zugänglich gemacht:  
[www.continental-corporation.com](http://www.continental-corporation.com).



# Weitere Informationen

- 246 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 247 Mandate des Vorstands
- 248 Mandate des Aufsichtsrats
- 250 Zehnjahresübersicht – Konzern
- 251 Ausgewählte finanzwirtschaftliche Begriffe
- 254 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, den 8. Februar 2011

Continental AG  
Der Vorstand

# Mandate des Vorstands

**Aufstellung der Mandate der aktiven und ehemaligen 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**  
ContiTech AG, Hannover\* (Vorsitzender)

**José A. Avila**  
**Division Powertrain**  
Continental Automotive Systems, Inc., Auburn Hills, Michigan, USA\* (bis 31. Dezember 2010)

**Dr. Ralf Cramer**  
**Division Chassis & Safety**  
Continental Automotive Corporation, Yokohama, Japan\*; Continental Automotive, Inc., Fort Mill, South Carolina, USA\* (seit 1. Januar 2011); Continental Automotive Systems, Inc., Auburn Hills, Michigan, USA\*; Continental Automotive Systems US, Inc., Auburn Hills, Michigan, USA\* (seit 1. Januar 2011); Continental Automotive Systems Holding US, Inc., Auburn Hills, Michigan, USA\* (seit 1. Januar 2011)

**Helmut Matschi**  
**Division Interior**  
SAS Autosystemtechnik Verwaltungs GmbH, Karlsruhe; S-Y Systems Technologies Europe GmbH, Regensburg; ERTICO - ITS Europe, Brüssel, Belgien; Continental Automotive Systems, Inc., Auburn Hills, Michigan, USA\* (bis 31. Dezember 2010)

**Dr. Hans-Joachim Nikolin**  
**Division Nfz-Reifen, Einkauf**  
TÜV Nord AG, Hannover (seit 31. August 2010); Continental Reifen Deutschland GmbH, Hannover\* (Vorsitzender), TÜV Hannover/Sachsen-Anhalt e.V., Hannover; Drahtcord Saar GmbH & Co. KG, Merzig; KG Deutsche Gasrußwerke GmbH & Co., Dortmund; Continental Sime Tyre Sdn. Bhd., Petaling Jaya, Malaysia\*; Continental Tires the Americas LLC, Fort Mill, South Carolina, USA\*; Continental Tire Holding US LLC, Fort Mill, South Carolina, USA\*; Continental

Tyre South Africa (PTY) Limited, Port Elizabeth, Südafrika\*; Matador RU Slovshintrade Z.A.O., Omsk, Russland\*

**Wolfgang Schäfer**  
**Finanzen, Controlling, IT und Recht**  
Continental Automotive, Inc., Fort Mill, South Carolina, USA\*; Continental Automotive Systems, Inc., Auburn Hills, Michigan, USA\*; Continental Automotive Systems US, Inc., Auburn Hills, Michigan, USA\*; Continental Rubber of America, Corp, Fort Mill, South Carolina, USA\* (alle seit 1. Januar 2011)

**Nikolai Setzer**  
**Division Pkw-Reifen**  
Continental Reifen Deutschland GmbH, Hannover\*; Continental Automotive, Inc., Fort Mill, South Carolina\* (bis 31. Dezember 2010); Continental Tires the Americas LLC, Fort Mill, South Carolina, USA\*; Continental Tire Holding US LLC, Fort Mill, South Carolina, USA\*

**Heinz-Gerhard Wente**  
**Division ContiTech**  
**Personal, Arbeitsdirektor**  
Benecke-Kaliko AG, Hannover\* (stellv. Vorsitzender); ContiTech Antriebssysteme GmbH, Hannover\* (Vorsitzender); ContiTech Elastomer Beschichtungen GmbH, Hannover\* (Vorsitzender); ContiTech Fluid Automotive GmbH, Hamburg\* (stellv. Vorsitzender); ContiTech LuftfederSysteme GmbH, Hannover\* (Vorsitzender); ContiTech MGW GmbH, Hann. Münden\* (stellv. Vorsitzender); ContiTech Schlauch GmbH, Hannover\* (Vorsitzender); ContiTech Techno-Chemie GmbH, Karben\* (Vorsitzender); ContiTech Transportbandsysteme GmbH, Hannover\* (Vorsitzender); ContiTech Vibration Control GmbH, Hannover\* (Vorsitzender); Phoenix Compounding Technology GmbH, Hamburg\* (Vorsitzender); ContiTech Fluid Shanghai Co. Ltd, Shanghai, China\*; ContiTech Grand Ocean Changchun Co. Ltd., Changchun, China\*; ContiTech North America, Inc., Montvale, New Jersey, USA\*; ContiTech Thermopol LLC, Somersworth, New Jersey, USA\*; ContiTech Beattie Corp., Houston, Texas, USA\*

Konzerngesellschaften im Sinne von § 100 Abs. 2 AktG sind jeweils mit einem \* gekennzeichnet.

## 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  
Vorsitzender des Vorstands der Linde AG**

**Werner Bischoff\*, stellv. Vorsitzender  
Gewerkschaftssekretär der IG Bergbau, Chemie,  
Energie**

Evonik Degussa GmbH, Essen; Evonik Industries AG, Essen; RWE AG, Essen; RWE Dea AG, Hamburg; RWE Power AG, Essen

**Michael Deister\***  
**Vorsitzender des Betriebsrats Werk Stöcken**

**Dr. Gunter Dunkel**  
**Vorstandsvorsitzender der Norddeutsche Landesbank Girozentrale**  
Bremer Landesbank Kreditanstalt Oldenburg Girozentrale, Bremen\*\*; DekaBank Deutsche Girozentrale, Frankfurt/Main; Deutsche Hypothekenbank AG, Hannover (Vorsitzender)\*\*; Joh. Berenberg, Gossler Co. KG, Hamburg (bis August 2010); LHI Leasing GmbH, Pullach (stellv. Vorsitzender); Norddeutsche Landesbank Luxembourg S.A., Luxemburg (Vorsitzender)\*\*; Skandifinanz Bank AG, Zürich, Schweiz (Präsident des Verwaltungsrats)\*\*

**Hans Fischl\***  
**Betriebsratsvorsitzender Standort Regensburg,  
Konzernbetriebsratsvorsitzender der Continental AG und Mitglied des Gesamtbetriebsrats der  
Continental Automotive GmbH**  
Continental Automotive GmbH, Regensburg\*\*

**Dr. Jürgen Geißinger**  
**Vorsitzender der Geschäftsführung der Schaeffler GmbH**  
MTU Aero Engines Holding AG, München; MTU Aero Engines GmbH, München; Schaeffler Group USA Inc., Fort Mill, South Carolina, USA\*\*; Schaeffler Holding (China) Co. Ltd., Changsha, China\*\*

**Prof. Dr. Ing. E. h. Hans-Olaf Henkel**  
**Honorarprofessor an der Universität Mannheim**  
Bayer AG, Leverkusen; Daimler Luft- und Raumfahrt Holding AG, München; Heliad Equity Partners GmbH & Co. KGaA, Frankfurt/Main, SMS GmbH, Düsseldorf; Ringier AG, Zofingen, Schweiz

**Michael Iglhaut\***  
**Vorsitzender des Betriebsrats Standort Frankfurt,  
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der  
Continental Teves AG & Co. oHG**

**Rolf Koerfer**  
**Rechtsanwalt**  
GLOBALE Rückversicherungs-AG, Köln  
**Mitglied des Aufsichtsrats bis 29. November 2010**

**Jörg Köhlinger\***  
**Gewerkschaftssekretär des IG Metall-Bezirks  
Frankfurt und Beauftragter der IG Metall für den  
Konzernbetriebsrat, den Gesamtbetriebsrat Continental Teves sowie die AG der Gesamtbetriebsräte  
Continental Teves, Temic und Automotive**  
Rasselstein GmbH, Andernach

**Prof. Dr. Klaus Mangold**  
**Vorsitzender des Aufsichtsrats der Rothschild GmbH**  
Leipziger Messe GmbH, Leipzig; Metro AG, Düsseldorf; Rothschild GmbH, Frankfurt/Main (Vorsitzender); TUI AG, Hannover; Universitätsklinikum Freiburg, Freiburg; Alstom S.A., Paris, Frankreich; The Chubb Group of Insurance Companies, New York, USA (bis April 2010)

**Hartmut Meine\***  
**Bezirksleiter des IG Metall  
Bezirks Niedersachsen und Sachsen-Anhalt**  
KME AG, Osnabrück; Volkswagen AG, Wolfsburg

**Dirk Nordmann\***  
**Betriebsratsvorsitzender Werk Vahrenwald,  
ContiTech Antriebssysteme GmbH**

**Artur Otto\***  
**Leiter Vertrieb und Marketing Continental  
 Engineering Services**  
**Mitglied des Aufsichtsrats seit 1. Mai 2010**

**Dr. Thorsten Reese\***  
**Leiter Qualität und Umwelt Konzern**  
**Mitglied des Aufsichtsrats bis 30. April 2010**

**Klaus Rosenfeld**  
**Finanzvorstand der Schaeffler Gruppe**

**Georg F. W. Schaeffler**  
**Gesellschafter der Schaeffler Gruppe**  
 Schaeffler GmbH, Herzogenaurach\*\* (Vorsitzender)  
 (seit September 2010)

**Maria-Elisabeth Schaeffler**  
**Gesellschafterin der Schaeffler Gruppe**  
 Schaeffler GmbH, Herzogenaurach\*\* (seit September 2010); Österreichische Industrieholding AG,  
 Wien, Österreich

**Jörg Schönfelder\***  
**Betriebsratsvorsitzender Werk Korbach**  
 Continental Reifen Deutschland GmbH, Hannover\*\*

**Dr. Bernd W. Voss**  
**Mitglied verschiedener Aufsichtsräte**  
 Wacker Chemie AG, München; ABB Ltd., Zürich,  
 Schweiz

**Erwin Wörle\***  
**Betriebsratsvorsitzender Conti Temic  
 microelectronic GmbH, Ingolstadt**  
 Conti Temic microelectronic GmbH, Nürnberg\*\*  
 (stellv. Vorsitzender)

**Prof. KR Ing. Siegfried Wolf**  
**Vorsitzender des Verwaltungsrats der Russian  
 Machines OJSC**  
 Banque Baring Brothers Sturdza SA, Genf, Schweiz;  
 GAZ Group, Nizhny Novgorod, Russland  
 (Vorsitzender); Österreichische Industrieholding AG,  
 Wien, Österreich; Russian Machines OJSC, Moskau,  
 Russland (Vorsitzender); Siemens Aktiengesellschaft  
 Austria, Wien, Österreich; STRABAG SE, Wien,  
 Österreich; VERBUND AG, Wien, Österreich  
**Mitglied des Aufsichtsrats seit 6. Dezember 2010**

\* Vertreter der Arbeitnehmer.

\*\*Konzerngesellschaften im Sinne von § 100 Abs. 2 AktG.

#### **Mitglieder der Ausschüsse des Aufsichtsrats:**

**1. Präsidialausschuss und Ausschuss nach § 27  
 Abs. 3 MitbestG (Vermittlungsausschuss)**  
 Prof. Dr. Ing. Wolfgang Reitzle; Werner Bischoff;  
 Hans Fischl; Rolf Koerfer (bis 29. November 2010);  
 Georg F. W. Schaeffler (seit 14. Dezember 2010)

#### **2. Prüfungsausschuss**

Dr. Bernd W. Voss, Vorsitzender; Michael Deister;  
 Hartmut Meine (seit 29. September 2010); Dr.  
 Thorsten Reese (bis 30. April 2010); Klaus Rosenfeld

#### **3. Nomierungsausschuss**

Prof. Dr. Ing. Wolfgang Reitzle; Rolf Koerfer  
 (bis 29. November 2010); Georg F. W. Schaeffler  
 (seit 14. Dezember 2010); Maria-Elisabeth Schaeffler,  
 Dr. Bernd W. Voss

## Zehnjahresübersicht – Konzern

	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001
Bilanz										
Langfristige Vermögenswerte <sup>1</sup>	Mio €	14.887,9	14.724,6	16.348,4	17.383,9	5.877,9	5.193,8	4.953,9	4.835,0	5.102,2
Kurzfristige Vermögenswerte <sup>2</sup>	Mio €	9.502,6	8.324,6	8.339,5	10.353,7	4.975,1	5.353,9	4.742,0	3.463,5	3.094,9
Bilanzsumme	Mio €	24.390,5	23.049,2	24.687,9	27.737,6	10.853,0	10.547,7	9.695,9	8.298,5	8.197,1
Eigenkapital ohne Anteile im Fremdbesitz	Mio €	5.859,6	3.772,6	5.265,4	6.583,2	4.470,8	3.574,2	2.706,2	1.983,2	1.715,2
Anteile in Fremdbesitz	Mio €	343,3	289,1	264,5	272,9	239,1	220,8	231,0	151,4	92,2
Eigenkapital inklusive Anteile im Fremdbesitz	Mio €	6.202,9	4.061,7	5.529,9	6.856,1	4.709,9	3.795,0	2.937,2	2.134,6	1.807,4
Eigenkapitalquote <sup>3</sup>	in %	25,4	17,6	22,4	24,7	43,4	36,0	30,3	23,9	20,9
Investitionen <sup>4</sup>	Mio €	1.296,4	860,1	1.595,2	896,9	805,0	871,8	703,0	625,8	620,0
Netto-Finanzschulden	Mio €	7.317,0	8.895,5	10.483,5	10.856,4	1.181,0	493,2	881,1	1.168,6	1.899,0
Gearing Ratio	in %	118,0	219,0	189,6	158,3	25,1	13,0	30,0	58,9	110,7
Gewinn- und Verlustrechnung										
Umsatz	Mio €	26.046,9	20.095,7	24.238,7	16.619,4	14.887,0	13.837,2	12.597,4	11.534,4	11.408,3
Auslandsanteil	in %	72,8	71,0	68,5	69,2	67,6	65,8	66,8	67,0	68,4
Herstellungskosten <sup>5</sup>	in %	77,8	80,0	80,4	75,8	75,3	74,6	75,0	76,5	78,2
Forschungs- und Entwicklungskosten <sup>5</sup>	in %	5,6	6,7	6,2	5,0	4,5	4,3	4,2	4,3	4,1
Vertriebskosten <sup>5</sup>	in %	5,0	5,6	4,9	5,5	5,7	6,1	6,2	6,2	6,4
Verwaltungskosten <sup>5</sup>	in %	2,5	3,0	3,2	2,7	3,0	3,1	3,1	3,3	3,4
EBITA	Mio €	1.935,2	- 1.040,4	- 296,2	1.675,8	1.601,9	1.507,1	1.157,4	855,2	694,3
EBITA <sup>5</sup>	in %	7,4	- 5,2	- 1,2	10,1	10,8	10,9	9,2	7,4	6,1
Personalaufwand	Mio €	5.891,7	5.199,8	5.746,3	3.652,7	3.175,2	3.054,3	3.011,7	2.681,8	2.650,2
Abschreibungen <sup>6</sup>	Mio €	1.652,4	2.631,6	3.067,6	814,8	699,6	741,8	667,2	603,1	670,3
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	Mio €	576,0	- 1.649,2	- 1.123,5	1.020,6	981,9	929,6	716,2	314,0	226,0
Mitarbeiter im Jahresschnitt	in Tsd	142,7	133,4	148,4	93,9	81,6	81,1	73,7	66,5	65,1
										67,0

<sup>1</sup> Bis 2003 beinhaltete diese Position das Anlagevermögen sowie übrige Aktiva.

<sup>2</sup> Bis 2003 beinhaltete diese Position das Umlaufvermögen.

<sup>3</sup> Seit 2004 beinhaltet diese Position die Anteile in Fremdbesitz.

<sup>4</sup> Investitionen in Sachanlagen und Software.

<sup>5</sup> Vom Umsatz; seit 2001 beinhalten die Vertriebskosten ausschließlich die Funktionskosten des Vertriebs und der Logistik sowie die EDV-Kosten.

<sup>6</sup> Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.

Die Angaben für die Geschäftsjahre seit 2004 sind nach IFRS, für die Jahre von 2000 bis 2003 nach US GAAP.

# Ausgewählte finanzwirtschaftliche Begriffe

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

**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 einzusetzen sind.

Zur Berechnung des CVC wird der durchschnittliche, gewichtete Kapitalkostensatz (WACC) vom ROCE subtrahiert und mit den durchschnittlichen operativen Aktiva des Geschäftsjahrs multipliziert. Der für den Continental-Konzern errechnete durchschnittliche, gewichtete Kapitalkostensatz 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. Seit 2002 entspricht durch den Wegfall von planmäßigen Abschreibungen auf den Goodwill das EBITA dem EBIT.

**EBITA.** EBIT vor planmäßigen Abschreibungen auf den Goodwill.

**EBITDA.** Ergebnis vor Zinsen, Ertragsteuern, Abschreibungen auf Sachanlagen und Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization).

**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 Vermögensgegenstandes. 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.

**IASB.** International Accounting Standards Board. Ausschuss zur Festlegung von internationalen Bilanzrichtlinien.

**IFRIC.** International Financial Reporting Interpretations Committee. Ausschuss zur Bestimmung von Anwendungssachverhalten im Rahmen bestehender IFRS bzw. IAS.

**IFRS.** International Financial Reporting Standards. Die herausgegebenen Bilanzrichtlinien des IASB.

**Netto-Finanzschulden.** Die Netto-Finanzschulden ergeben sich aus dem Saldo der zinspflichtigen bilanzierten Verbindlichkeiten, der vorhandenen liquiden Mittel, den positiven beizulegenden Zeitwerten der derivativen Finanzinstrumente sowie sonstigen verzinslichen Anlagen.

**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 Vermögenswerten und Schulden.

**Operating Lease.** Eine Form des Leasing, die der Miete weitgehend ähnlich ist. Die bilanzielle Zu-

rechnung und Aktivierung des Leasingobjekts erfolgt beim Leasinggeber.

**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 Anpassung“ 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.** Verzinsung des eingesetzten Kapitals (Return On Capital Employed). Wir definieren ROCE als das Verhältnis von EBIT zu durchschnittlichen operativen Aktiva des Geschäftsjahres.

**SIC.** Standing Interpretations Committee (Vorgänger des International Financial Reporting Interpretations Committee, IFRIC).

**US GAAP.** United States Generally Accepted Accounting Principles (US-amerikanische Rechnungs-

legung). Diese Regelungen werden in verbindliche und richtungsvorgebende Regelungen zur Rechnungslegung eingeteilt.

**Währungsswap.** Tausch von Kapitalbeträgen in unterschiedlichen Währungen. Wird oft 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.

**Zinscap.** Ein Zinscap regelt eine Zinsobergrenze für variable Zinsen im Zusammenhang mit einem nominalen Verschuldungsbetrag. Sofern die variablen Zinssätze diese Obergrenze übersteigen, erhält der Inhaber des Zinscap einen Ertrag in Höhe des Differenzbetrags zur Obergrenze als Kompensation. Als Gegenleistung wird eine Prämie für diesen Zinscap bezahlt.

**Zinsswap.** Ein Zinsswap ist der Austausch von Zinszahlungen zwischen zwei Partnern. Dadurch können z.B. variable Zinsen in feste getauscht werden oder umgekehrt.



# Termine

## 2011

Jahrespressekonferenz	3. März
Analystenkonferenz	3. März
Hauptversammlung	28. April
Zwischenbericht zum 31. März 2011	5. Mai
Zwischenbericht zum 30. Juni 2011	29. Juli
Zwischenbericht zum 30. September 2011	3. November

## 2012

Jahrespressekonferenz	Februar
Analystenkonferenz	Februar
Hauptversammlung	27. April
Zwischenbericht zum 31. März 2012	Mai
Zwischenbericht zum 30. Juni 2012	Juli
Zwischenbericht zum 30. September 2012	November

### **Informationen**

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 169, 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](http://www.continental-corporation.com)

### **Impressum**

Redaktion:  
Continental Aktiengesellschaft, Hannover  
Unternehmenskommunikation

Konzept und Gestaltung:  
brunsmiteisenberg werbeagentur, Hannover  
Druck, Weiterverarbeitung:  
BWH GmbH, Hannover



Continental Aktiengesellschaft, Postfach 169, 30001 Hannover  
Vahrenwalder Straße 9, 30165 Hannover  
Telefon +49 511 938-01, Telefax +49 511 938-8 17 70, [mailservice@conti.de](mailto:mailservice@conti.de), [www.continental-corporation.com](http://www.continental-corporation.com)

Die Continental AG ist ein Offizieller Sponsor der FIFA Fussball-Weltmeisterschaft in Brasilien 2014™.



**Continental** 