Lagebericht

Der nachfolgende Lagebericht ist ein zusammengefasster Lagebericht i. S. d. § 315 Abs. 5 HGB, da die künftigen Chancen und Risiken des Continental-Konzerns und der Muttergesellschaft, der Continental AG, untrennbar miteinander verbunden sind.

Ausgewählte finanzwirtschaftliche Begriffe 30

Unternehmensprofil 32

Konzernstruktur 32
Konzernstrategie 34
Unternehmenssteuerung 36
Nachhaltigkeitsmanagement 39
Forschung und Entwicklung 41

Wirtschaftsbericht 43

Rahmenbedingungen 43
Gesamtwirtschaftliche Entwicklung 43
Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen und Absatzregionen 43
Entwicklung der Rohstoffmärkte 45
Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage 46
Ertragslage 47
Finanzlage 54
Vermögenslage 57
Entwicklung der Unternehmensbereiche 61
Tires 61
ContiTech 64
Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf und zur Lage des Konzerns 67

Die Continental AG – Kurzfassung nach HGB 68

Sonstige Angaben 71

Abhängigkeitsbericht 71
Ergänzende Angaben und Erläuterungen gemäß § 289a und § 315a HGB 71
Vergütung des Vorstands 71
Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB 73

Risiko- und Chancenbericht 74

Continentals internes Kontroll- und Risikomanagementsystem 74
Wesentliche Risiken 80
Finanzrisiken 80
Marktrisiken 81
Operative Risiken 81
Rechtliche, steuerliche und umweltbezogene Risiken 83
Wesentliche Chancen 85
Aussage zur Gesamtrisiko- und Gesamtchancensituation 86

Prognosebericht 87

Künftige Rahmenbedingungen 87
Prognose der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung 87
Prognose der Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen und Absatzregionen 87
Ausblick des Continental-Konzerns 89

Nachhaltigkeitsbericht 93

Einleitung 93
Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung 93
Allgemeine Angaben (ESRS 2) 95

Umweltinformationen 118

Angaben nach EU-Taxonomie 118
Klimawandel (ESRS E1) 126
Emissionen und Substanzen (ESRS E2) 147
Biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4) 156
Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften (ESRS E5) 159

Informationen zu sozialen Aspekten 172

Eigene Belegschaft (ESRS S1) 172
Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2) 195
Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3) 198
Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4) 200

Informationen zur Governance 204

Geschäftsverhalten (ESRS G1) 204

Übersichten und Indextabellen 209

Ausgewählte finanzwirtschaftliche Begriffe

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

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

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

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

Bruttoinlandsprodukt (BIP). Das Bruttoinlandsprodukt ist ein Maß für die wirtschaftliche Leistung einer Volkswirtschaft und gibt den Wert aller Güter und Dienstleistungen an, die in einem Jahr innerhalb der Landesgrenzen erwirtschaftet werden.

Capital Employed. Das betrieblich gebundene Kapital bezeichnet die Mittel, die zur Erzielung des Umsatzes im Unternehmen eingesetzt werden.

Cash Conversion Ratio. Verhältnis des Free Cashflow bereinigt zum Konzernergebnis, das den Anteilseignern zuzurechnen ist.

Continental Value Contribution (CVC). Der CVC stellt den absoluten Wertbeitrag sowie als Delta CVC die Veränderung des absoluten Wertbeitrags im Vergleich zum Vorjahr dar. Anhand des Delta CVC verfolgen wir, inwieweit operative Unternehmenseinheiten wertschaffend wachsen oder Ressourcen effizienter einsetzen.

Zur Berechnung des CVC wird der durchschnittliche gewichtete Kapitalkostensatz (WACC) von der Kapitalrendite (ROCE) subtrahiert und mit den durchschnittlichen operativen Aktiva des Geschäftsjahres multipliziert. Der für den Continental-Konzern errechnete WACC entspricht der geforderten Mindestverzinsung. Der Kapitalkostensatz wird als gewichteter Durchschnittskostensatz aus Eigen- und Fremdkapitalkosten ermittelt.

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

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

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

- Wertminderungen auf Goodwill, sonstige immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
- Aufwendungen und Erträge aus Restrukturierungsmaßnahmen
- restrukturierungsbezogene Belastungen
- Abfindungen
- Veräußerungsgewinne und -verluste aus Abgängen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen
- sonstige wesentliche Sondersachverhalte aus außergewöhnlichen Ereignissen. Diese umfassen Einmaleffekte aus Akquisitionen und Verkäufen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen oder wesentliche Veränderungen der Unternehmensstruktur (Integrationskosten, Ausgliederungskosten, negativer Goodwill, Kaufpreisrückerstattungen, Bewertungseffekte).

Das EBIT bereinigt wird berichtet, um die operative Ertragskraft durch die Eliminierung von Sondereinflüssen auch zwischen den Perioden vergleichen zu können.

EBITDA. EBITDA ist definiert als Summe aus EBIT und Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte (ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen) sowie Wertminderungen. Die Kennzahl wird zur Beurteilung der operativen Ertragskraft herangezogen.

Finanzergebnis. Das Finanzergebnis ist definiert als Summe aus Zinserträgen, Zinsaufwendungen, Effekten aus Währungsumrechnung (resultierend aus Finanzgeschäften) sowie Effekten aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Bewertungseffekten. Das Finanzergebnis wird als Ergebnis aus Finanzierungsaktivitäten verstanden.

Free Cashflow. Der Free Cashflow bzw. der Cashflow vor Finanzierungstätigkeit ist definiert als Summe aus Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit sowie Cashflow aus Investitionstätigkeit. Der Free Cashflow wird zur Beurteilung der finanziellen Leistungsfähigkeit herangezogen.

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

Gearing Ratio. Die Gearing Ratio, auch Verschuldungsgrad genannt, ist definiert als Netto-Finanzschulden dividiert durch das Eigenkapital. Diese Kennzahl wird zur Beurteilung der Finanzierungsstruktur herangezogen.

Hedging. Absichern einer Transaktion gegen Risiken wie beispielsweise Wechselkursschwankungen durch Abschluss eines gegenläufigen Sicherungsgeschäfts, gewöhnlich in der Form eines Termingeschäfts.

IAS. International Accounting Standards. Internationale Rechnungslegungsstandards, entwickelt und verabschiedet vom IASB.

IASB. International Accounting Standards Board. Unabhängiges Gremium zur Rechnungslegungsstandardsetzung.

IFRIC. International Financial Reporting Interpretations Committee (Vorgänger des IFRS IC).

IFRS. IFRS® Accounting Standards. Der Begriff IFRS bezeichnet die internationalen Rechnungslegungsstandards, die vom IASB entwickelt und verabschiedet werden. In einem weiten Sinne umfasst die Bezeichnung auch die IAS, die Interpretationen des IFRS IC bzw. des Vorgängers IFRIC sowie die des ehemaligen SIC.

IFRS IC. International Financial Reporting Standards Interpretations Committee.

Kapitalrendite (ROCE). Die Kapitalrendite (Return On Capital Employed, ROCE) ist definiert als das Verhältnis von EBIT zu durchschnittlichen operativen Aktiva des Geschäftsjahres. Die Kapitalrendite (ROCE) entspricht der Verzinsung des betrieblich gebundenen Kapitals und wird zur Beurteilung der Profitabilität und Effizienz des Unternehmens herangezogen.

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

Leverage Ratio. Die Leverage Ratio ist definiert als das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zum EBITDA der zurückliegenden zwölf Monate. Sie wird zur Beurteilung der Finanzierungsstruktur des Unternehmens herangezogen.

Netto-Finanzschulden. Die Netto-Finanzschulden ergeben sich aus dem Saldo der zinspflichtigen bilanzierten finanziellen Verbindlichkeiten, der beizulegenden Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente, der flüssigen Mittel sowie der sonstigen verzinslichen Anlagen. Die Kennzahl ist Basis für die Berechnung von Kennzahlen der Kapitalstruktur.

Operative Aktiva. Als operative Aktiva gelten die Aktiva abzüglich Passiva der Bilanz ohne Berücksichtigung der Netto-Finanzschulden sowie Verkäufe von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, latenter Steuern und Ertragsteuerforderungen und -verbindlichkeiten sowie anderer finanzieller Vermögenswerte und Schulden. Durchschnittliche operative Aktiva werden aus den Quartalsstichtagen berechnet und entsprechen in unserer Definition dem Capital Employed.

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

PPA. Purchase Price Allocation (Kaufpreisallokation). Aufteilung des Kaufpreises im Rahmen eines Unternehmenserwerbs auf die identifizierten Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden. Nachträgliche Eröffnungsbilanzanpassungen – resultierend aus Unterschieden zwischen vorläufigen und finalen Zeitwerten zum Erstkonsolidierungszeitpunkt – werden auch als PPA berücksichtigt.

Rating. Standardisierte Kennziffer auf den internationalen Finanzmärkten zur Beurteilung und Einstufung der Bonität eines Schuldners. Die Einstufung resultiert aus der wirtschaftlichen Analyse des Schuldners durch spezialisierte Ratingunternehmen.

ROCE. Siehe Kapitalrendite (ROCE).

SIC. Standing Interpretations Committee (Vorgänger des International Financial Reporting Interpretations Committee, IFRIC).

Steuerquote. Diese Kennzahl gibt das Verhältnis von Steuern vom Einkommen und vom Ertrag zum Ergebnis vor Ertragsteuern an und erlaubt damit eine Abschätzung der steuerlichen Belastung des Unternehmens.

Umsatz bereinigt. Als Umsatz bereinigt wird der Umsatz korrigiert um Konsolidierungskreisveränderungen bezeichnet.

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

Währungsswap. Tausch von Kapitalbeträgen in unterschiedlichen Währungen. Diese werden z. B. bei der Emission von Anleihen eingesetzt, bei denen die Emissionswährung nicht der funktionalen Währung des Emittenten entspricht.

Weighted Average Cost of Capital (WACC). Der durchschnittliche gewichtete Kapitalkostensatz, bestehend aus der anteiligen Verzinsung des Fremd- sowie des Eigenkapitals.

Working Capital. Das Working Capital ist definiert als Vorräte zuzüglich operativer Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und abzüglich operativer Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Forderungsverkäufe sind darin nicht enthalten.

Zinsswap. Ein Zinsswap ist der Austausch von Zinszahlungen zwischen zwei Partnern. Dadurch können z. B. variable Zinssätze in feste getauscht werden oder umgekehrt.

Unternehmensprofil
Konzernstruktur

Tires und ContiTech: die zwei starken Champions des Continental-Konzerns.

Organisationsstruktur
Der Continental-Konzern gliedert sich in die zwei Unternehmensbereiche Tires und ContiTech. Diese umfassen seit dem 1. Januar 2026 insgesamt acht Geschäftsfelder.

Am 17. September 2025 wurde der Spin-off von Aumovio, d. h. der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing, vollzogen. Darüber hinaus hat Continental am 27. August 2025 die Unterzeichnung des Vertrags zum Verkauf des ContiTech-Geschäftsfelds Original Equipment Solutions (OESL) bekannt gegeben. Der Abschluss des Verkaufs wurde am 2. Februar 2026 vollzogen. Die abschließenden Schritte der Neuaufstellung des Continental-Konzerns sehen den Verkauf des Unternehmensbereichs ContiTech im Jahr 2026 und damit die Fokussierung auf das Reifengeschäft vor.

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

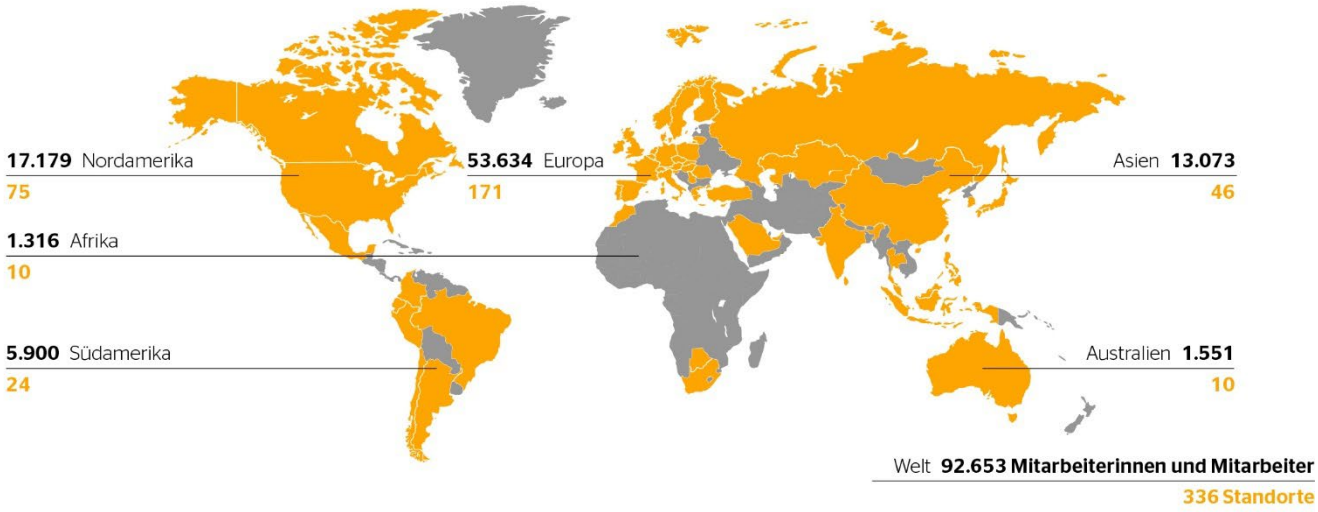
Geschäftsverantwortung
Die Gesamtverantwortung für die Geschäftsleitung trägt der Vorstand der Continental Aktiengesellschaft (AG). Die Unternehmensbereiche Tires und ContiTech sind im Vorstand vertreten.

Die Unternehmensfunktionen der Continental AG werden durch den Vorstandsvorsitzenden, den Finanzvorstand sowie die Personalvorständin vertreten. Sie übernehmen die unternehmensbereichsübergreifenden Funktionen für die Steuerung des Konzerns. Dazu gehören insbesondere die Bereiche Finance and Controlling, Integrity, Law, Compliance, Internal Audit, Human Relations, Sustainability und IT.

Kundenstruktur
Im Unternehmensbereich Tires dominiert das Reifenersatzgeschäft mit dem Handel und den Endverbrauchern. Die Energie-, Bergbau-, Land- und Bauwirtschaft sowie Ex- und Interior Design bilden zusammen mit dem Automobilindustrie- und Ersatzgeschäft den Kundenstamm im Unternehmensbereich ContiTech. Insgesamt entfiel im Jahr 2025 ein Anteil von 29 % des Konzernumsatzes auf das Geschäft mit der Automobilindustrie – mit Ausnahme des Ersatzgeschäfts –, während 71 % in anderen Industrien und im Ersatzgeschäft erwirtschaftet wurde.

Gesellschaften und Standorte
Die Continental AG ist die Muttergesellschaft des Continental-Konzerns. Dieser umfasst neben der Continental AG 297 Gesellschaften einschließlich nicht beherrschter Unternehmen. Das Continental-Team besteht aus 92.653 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an insgesamt 336 Standorten für Produktion, Forschung und Entwicklung sowie Verwaltung in 54 Ländern und Märkten. Hinzu kommen Vertriebsstandorte mit 807 eigenen Reifenfachgeschäften und insgesamt rund 6.000 Franchisebetrieben sowie Betrieben mit Continental-Markenauftritt.

336 Standorte in 54 Ländern und Märkten



Konzernstruktur 2025 im Überblick

Continental-Konzern

Tires | **ContiTech**

Der **Unternehmensbereich Tires** steht mit seinem Premiumportfolio im Pkw-, Lkw-, Bus-, Zweirad- und Spezialreifensegment für innovative Reifenlösungen. Intelligente Produkte und Services rund um Reifen runden das Angebot ab. Für den Fachhandel und Flottenmanager bietet Tires digitale Reifenüberwachungs- und -managementsysteme sowie weitere Dienstleistungen an, die Flotten mobil halten und deren Effizienz erhöhen. Mit seinen Reifen leistet der Unternehmensbereich einen Beitrag zu sicherer, effizienter und komfortabler Mobilität. Der Umsatz von Tires entfiel im Berichtsjahr zu 24 % auf das Geschäft mit den Fahrzeugherstellern und zu 76 % auf das Reifenersatzgeschäft. Im Rahmen einer Neuausrichtung wurden die ehemaligen Geschäftsfelder Original Equipment und Specialty Tires in regionale Geschäftsfelder überführt. Der Unternehmensbereich gliedert sich damit seit dem 1. Januar 2026 in drei Geschäftsfelder:

› Americas
› APAC
› EMEA

Der **Unternehmensbereich ContiTech** erstellt dank seiner Materialkompetenz Lösungen für industrielle Anwendungen aus Kautschuk, Metall und Gewebe. Das breite Portfolio aus Schläuchen, Förderbändern, Luftfedern und Antriebsriemen ist ausgelegt für die teilweise herausfordernden Einsatzbedingungen im industriellen Umfeld. Gleichzeitig bietet ContiTech optisch wie haptisch ansprechende Oberflächenmaterialien für Anwendungen in Innenräumen in Häusern und Fahrzeugen an. Die industriellen Wachstumsfelder von ContiTech liegen v. a. in den Bereichen Energie-, Bergbau-, Land- und Bauwirtschaft sowie Ex- und Interior Design. Im Berichtsjahr entfiel der Umsatz von ContiTech zu 42 % auf das Geschäft mit Automobilherstellern – mit Ausnahme des Ersatzgeschäfts – und zu 58 % auf das Geschäft mit anderen Industrien sowie auf das Ersatzgeschäft. Der Unternehmensbereich gliedert sich in fünf Geschäftsfelder:

› Industrial Solutions Americas
› Industrial Solutions APAC
› Industrial Solutions EMEA
› Original Equipment Solutions
› Surface Solutions

Global vernetzte Wertschöpfung

Continental verarbeitet eine Vielzahl an Rohstoffen und Vorprodukten. Das Einkaufsvolumen im Berichtsjahr belief sich auf insgesamt 11,6 Mrd €. Davon entfielen rund 6,2 Mrd € auf Produktionsmaterialien. Für die Unternehmensbereiche Tires und ContiTech zählen Naturkautschuk, ölbasierte Chemikalien, synthetische Kautschuke sowie Ruße zu den wichtigsten Rohstoffen. Auf diese Materialgruppen entfielen zusammen rund 62 % des gesamten Einkaufsvolumens für Produktionsmaterialien. Weitere Erläuterungen dazu finden Sie im Kapitel Wirtschaftsbericht im Abschnitt Entwicklung der Rohstoffmärkte.

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

Global vernetzte Wertschöpfung im Überblick

Einkauf	Produktion	Vertrieb
Vielfältig	**Weltweit**	**Vor Ort**
11,6 Mrd € Volumen	138 Standorte	19,7 Mrd € Umsatz

Konzernstrategie

Continental befindet sich in der strategischen Transformation hin zu einem reinen Reifenhersteller.

Continental hat im Jahr 2025 ihren tiefgreifendsten Wandel und ihren Weg der Steigerung der Wertschaffung fortgesetzt. Die ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing sowie die verbliebenen Unternehmensbereiche Tires und ContiTech konnten in der Phase der Umsetzung der strategischen Ziele verselbstständigt bzw. auf die bevorstehende Selbstständigkeit vorbereitet werden. Sie können sich zukünftig als starke Unternehmen in ihren Märkten behaupten, neue Wege gehen und so nachhaltig Wert schaffen.

Die Basis für diese strategische Entwicklung ist die Continental-Vision:

CREATING VALUE FOR A BETTER TOMORROW.
OUR TECHNOLOGIES. YOUR SOLUTIONS. POWERED BY THE PASSION OF OUR PEOPLE.

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

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

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

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

Grundlegend für den im Berichtsjahr erfolgreich fortgesetzten Weg in Richtung der Verselbstständigung der Unternehmensbereiche sind die drei strategischen Säulen der Konzernstrategie:

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

Den bisher bedeutendsten Meilenstein in der Phase der Umsetzung der strategischen Ziele erreichte Continental im September 2025 mit der erfolgreichen Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing – jetzt Aumovio.

Ein weiterer Meilenstein der Neuaufstellung ist der Verkauf des ContiTech-Geschäftsfelds Original Equipment Solutions (OESL), welches das Automobilgeschäft von ContiTech – mit Ausnahme von Oberflächenlösungen für Fahrzeuginnenräume und Antriebsriemen für Pkw – bündelt. Der Abschluss des Verkaufs erfolgte im Februar 2026.

Nach Abschluss dieser Transaktion strebt Continental im Jahr 2026 an, den nunmehr auf das Industriegeschäft fokussierten Unternehmensbereich ContiTech zu verkaufen. Der Unternehmensbereich Tires – und damit der künftige Continental-Konzern – wird folglich als reiner Reifenhersteller aus der Verselbstständigung der ursprünglich vier starken unabhängigen Unternehmenseinheiten hervorgehen.

Tires: führender Reifenhersteller mit Vorreiterrolle – resilient und stark im Markt positioniert
Der Unternehmensbereich Tires beschreibt seine Strategie und den damit eingeschlagenen Weg zu einer noch stärkeren Kundenzentrierung im Reifengeschäft mit der „Vision 2030“:

Reifen sind unsere Leidenschaft. Mit unseren kundenzentrierten Lösungen und unserer operativen Exzellenz erzielen wir Industriebenchmark-Ergebnisse.

Die Ambitionen unserer Kunden sind unsere Antriebskraft.

Im Reifenbereich setzt Continental weiterhin auf stabile Erträge durch kundenzentrierte Lösungen und operative Exzellenz. Nachhaltigere Produkte und Lösungen, der Wandel hin zur Elektromobilität und digitale Reifenservices schaffen zudem vielfältige Chancen für weiteres profitables Wachstum und eine überdurchschnittliche Wertschöpfung. Dieses will der Unternehmensbereich mit vier strategischen Schwerpunktthemen erreichen:

- **Fokus auf High-Value Business:** Wir konzentrieren uns auf wertschaffendes Geschäft – über Märkte, Produkte, Kunden und Kanäle hinweg.
- **Operative Exzellenz vorantreiben:** Wir verbessern fortlaufend unsere operative Aufstellung und optimieren unser Produktions- und Lieferkettennetzwerk.
- **Portfolio aktiv managen:** Wir verbessern unser gesamtes Geschäftsportfolio proaktiv, indem wir systematisch unsere Präsenz

in Wachstumsregionen und attraktiven Geschäftsfeldern entwickeln sowie bestehende Aktivitäten fortlaufend optimieren und kritisch überprüfen.

› **Eine schlanke und agile Organisation gestalten:** Wir schaffen eine Organisation, die befähigt ist, schnelle, datengetriebene Geschäftsentscheidungen zu treffen und Prozesse und Ressourcen über alle Funktionen hinweg zu optimieren, um eine effiziente Steuerung zu ermöglichen.

Der Unternehmensbereich Tires richtet seine Kapazitäten und modernen Produktionstechnologien konsequent und stetig an den sich verändernden Marktanforderungen aus. Dabei profitiert er von großen Skaleneffekten und Verbundvorteilen, da rund 80 % der globalen Fertigungskapazitäten in sogenannten Megafabriken gebündelt sind. Bereits heute bietet Continental Pkw-Reifen mit einem hohen Anteil an erneuerbaren und recycelten Materialien sowie mit hoher Perfomance in Bezug auf Sicherheit, Effizienz (Rollwiderstand), Langlebigkeit und die Reduzierung von Abrollgeräuschen an. Wachstum entsteht im Bereich der Ultra-High-Performance-Reifen (UHP-Reifen, ab 18 Zoll) sowie datenbasierter Reifenservices. Insgesamt setzen 17 der 20 volumenstärksten Hersteller von Elektroautos weltweit auf Reifen von Continental.

Der Unternehmensbereich Tires sieht nach wie vor Wachstumspotenzial, v. a. in den Regionen Asien-Pazifik sowie in Nord- und Südamerika. Die Produktionskapazitäten werden zielgerichtet in diesen Regionen optimiert und ausgebaut. Die Basis für die erwarteten Umsatz- und Margensteigerungen sind neben Portfolio-Optimierungen der weltweit anhaltende Trend zu größeren und leistungsfähigeren Reifen, kontinuierliche Effizienzsteigerungen sowie eine hohe Kostendisziplin.

ContiTech: Unternehmensbereich konzentriert strategische Ausrichtung auf das Industriegeschäft

Der Unternehmensbereich ContiTech fokussiert sich auf eine zuverlässige Rentabilität durch Materiallösungen aus Gummi und Kunststoff. Begleitet wird diese Entwicklung im Jahr 2026 von Maßnahmen zur Anpassung der Kostenstruktur an das anhaltend schwache Marktumfeld.

Im Jahr 2025 konnte der Unternehmensbereich die strategische Ausrichtung auf das Industriegeschäft weiter verstärken. Mit dem Verkauf des Geschäftsfelds OESL wird der Umsatzanteil des Industriegeschäfts auf rund 80 % steigen. Unterstützt wird diese Entwicklung mittels einer größeren Durchdringung bestehender und neuer Märkte, eines konsequenten Ausbaus des Ersatzmarktgeschäfts und innovativer Produktportfolioerweiterungen.

Die industriellen Wachstumsfelder von ContiTech liegen v. a. in den Bereichen Energie-, Bergbau-, Land- und Bauwirtschaft sowie Ex- und Interior Design. Diese Industrien stellen hohe Anforderungen an die eingesetzten Materialien und Produkte. Hier profitiert der Unternehmensbereich von seiner hohen Materialkompetenz und technologischen Produktionsexpertise in Kombination mit seinem sehr breiten Produktportfolio, welches beispielsweise Hochleistungslösungen rund um Schläuche, Antriebsriemen, Fördergurte und Oberflächen umfasst.

Erfolgreiche Steigerung der Wertschaffung

Das Ziel von Continental ist, ihre tiefgreifendste Neuaufstellung zur Steigerung der Wertschaffung in den bevorstehenden Geschäftsjahren abzuschließen. Die strategischen Weichen dafür sind gestellt und große Meilensteine, wie die erfolgreiche Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing sowie der Verkauf von OESL, erreicht. Die tiefgreifendste Neuaufstellung für Continental in ihrer mehr als 150-jährigen Geschichte findet mit dem Wandel zum reinen Reifenhersteller ihren Abschluss und das Unternehmen tritt in eine neue strategische Phase ein.

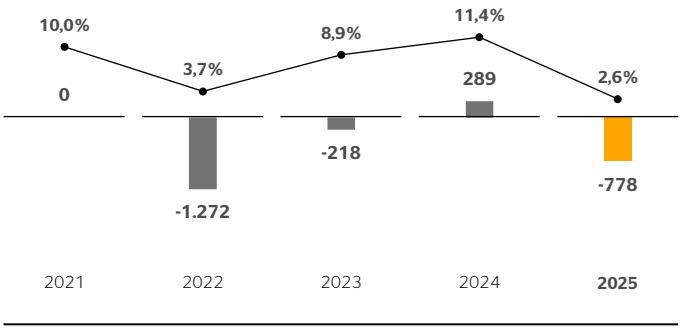
Unternehmenssteuerung

Ziel ist die dauerhafte Steigerung des Unternehmenswerts.

Wertmanagement
Das Wertmanagement von Continental fokussiert sich auf Wertschöpfung durch profitables Umsatzwachstum. Bedeutsamste finanzielle Leistungsindikatoren sind der Umsatz, die bereinigte EBIT-Marge, die Höhe der Investitionen und der bereinigte Free Cashflow. Zu Steuerungszwecken und zur Abbildung der Interdependenzen nutzen wir Kennzahlen auf Basis dieser finanziellen Leistungsindikatoren.

Eine weitere wesentliche Kennzahl im Rahmen des Werttreibersystems stellt die Rendite auf das betrieblich gebundene Kapital dar. Im Mittelpunkt unserer mittelfristigen Unternehmensziele steht die nachhaltige Wertsteigerung jeder einzelnen operativen Unternehmenseinheit. Dieses Ziel wird erreicht, wenn eine positive Rendite auf das betrieblich gebundene Kapital erzielt wird, die dauerhaft über den entsprechenden Finanzierungskosten von Eigen- und Fremdkapital in der jeweiligen Einheit liegt. Entscheidend ist dabei, dass Jahr für Jahr der absolute Wertbeitrag (Continental Value Contribution, CVC) erhöht wird. Dies kann über eine Steigerung der Rendite auf das eingesetzte Kapital (bei konstanten Kapitalkosten), eine Senkung der Kapitalkosten (bei konstanter Verzinsung des betrieblichen Kapitals) oder eine Absenkung des betrieblich gebundenen Kapitals im Zeitablauf erreicht werden. Als Messgrößen für die Zielerreichung dienen das operative Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern (EBIT), das betrieblich gebundene Kapital (Capital Employed) und der durchschnittliche gewichtete Kapitalkostensatz (Weighted Average Cost of Capital, WACC). Die Kapitalkosten werden aus dem gewichteten Verhältnis von Eigen- zu Fremdkapitalkosten ermittelt.

Continental Value Contribution (CVC) Mio € **Kapitalrendite (ROCE)** %



Für 2025 sind die Werte der fortgeführten Aktivitäten dargestellt.

Das EBIT ergibt sich als Saldo von Umsatz, sonstigen Erträgen und Aufwendungen zuzüglich Beteiligungsergebnis, aber vor Finanzergebnis und Ertragsteuern. Im Berichtsjahr lag das EBIT der fortgeführten Aktivitäten bei 272 Mio €.

Das betrieblich gebundene Kapital umfasst die Mittel, die zur Erzielung des Umsatzes im Unternehmen gebunden sind. Sie werden bei Continental als Durchschnitt der Bestände der operativen Aktiva zu den jeweiligen Quartalsstichtagen ermittelt. Im Jahr 2025 lagen die durchschnittlichen operativen Aktiva der fortgeführten Aktivitäten bei 10,5 Mrd €.

Setzt man die beiden ermittelten Größen in Bezug zueinander, ergibt sich die Kapitalrendite (ROCE). Durch das In-Bezug-Setzen einer Ergebnisgröße der Gewinn- und Verlustrechnung (EBIT) zu einer Bilanzgröße (betrieblich gebundenes Kapital) ergibt sich eine gesamtheitliche Betrachtung. Der Problematik der unterschiedlichen Zeitraumbetrachtungen tragen wir über die Ermittlung des betrieblich gebundenen Kapitals als Durchschnittswert über die Quartalsstichtage Rechnung. Der ROCE für die fortgeführten Aktivitäten lag im Jahr 2025 bei 2,6 %.

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

Wenn die Kapitalrendite (ROCE) über dem durchschnittlichen gewichteten Kapitalkostensatz (WACC) liegt, wird ein Mehrwert erwirtschaftet. Diesen Mehrwert, der sich aus der Subtraktion des WACC vom ROCE multipliziert mit den durchschnittlichen operativen Aktiva ergibt, bezeichnen wir als Continental Value Contribution (CVC). Im Jahr 2025 lag der CVC der fortgeführten Aktivitäten bei -778 Mio €.

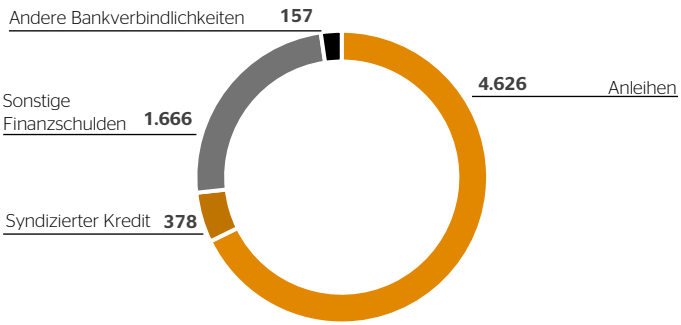
Das EBIT, der ROCE und der CVC im Jahr 2025 sind v. a. durch Sondereffekte infolge der Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing und der Bewertung der Veräußerungsgruppe OESL beeinflusst.

Kapitalrendite (ROCE) nach Unternehmensbereichen (in %)	**2025**	2024 Fortgeführte Aktivitäten	2024 Fortgeführte und nicht fortgeführte Aktivitäten
Tires	23,3	24,9	24,9
ContiTech	-20,6	8,1	8,2
Automotive	–	–	2,6
Contract Manufacturing	–	–	12,6
Konzern	**2,6**	**19,4**	**11,4**

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

Die Unternehmensfunktion Finance & Treasury stellt den notwendigen Finanzierungsrahmen zur Verfügung, um das Wachstum des Konzerns und den Bestand des Unternehmens langfristig zu sichern. Der jährliche Investitionsbedarf des Unternehmens dürfte in den kommenden Jahren bei rund 6 % bis 7 % des Umsatzes liegen.

Zusammensetzung der Brutto-Finanzschulden (6.826 Mio €)



Unser Ziel ist es, den laufenden Investitionsbedarf aus dem operativen Cashflow zu finanzieren. Andere Investitionsvorhaben, wie z. B. größere Akquisitionen, sollen je nach Verschuldungsgrad und Liquiditätssituation mit einer ausgewogenen Mischung aus Eigen- und Fremdmitteln finanziert werden, um kontinuierlich eine Verbesserung im jeweiligen Kapitalmarktumfeld zu erreichen. Grundsätzlich soll das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zum EBITDA der zurückliegenden zwölf Monate (Leverage Ratio) mittelfristig kleiner oder gleich 1 sein. Sofern durch außergewöhnliche Finanzierungsanlässe oder besondere Marktgegebenheiten gerechtfertigt, kann dieses Verhältnis unter bestimmten Voraussetzungen überschritten werden. Die Leverage Ratio wird anstelle der Gearing Ratio seit Mitte 2025 als neue Kennzahl zur Beurteilung der Finanzierungsstruktur berichtet, da sie die Relation zwischen Verschuldung und Ertragskraft widerspiegelt und sich aus Sicht von Continental damit besser als Steuerungsgröße eignet. Zudem wird der Leverage Ratio eine höhere Relevanz in der Kapitalmarktkommunikation beigemessen. Zum 31. Dezember 2025 lag die Leverage Ratio bei 2,8. Als weitere Kennzahl des Kapitalmanagements dient die Eigenkapitalquote. Sie soll mittelfristig 30 % übersteigen und lag zum Jahresende 2025 bei 23,4 %.

Zum 31. Dezember 2025 beliefen sich die Brutto-Finanzschulden auf 6.826 Mio €. Wesentliche Finanzierungsinstrumente sind der 2025 angepasste syndizierte Kredit mit einer revolvierenden Kreditlinie im Volumen von 2,5 Mrd € und einer Laufzeit bis Dezember 2027 sowie am Kapitalmarkt emittierte Anleihen. Die Brutto-Finanzschulden sollen sich in einem ausgewogenen Mix aus Bankverbindlichkeiten und anderen Finanzierungsquellen des Kapitalmarkts bewegen, wobei wir gerade im kurzfristigen Bereich eine breite Palette von Finanzierungsinstrumenten nutzen. Zum Jahresende 2025 bestand der Mix aus Anleihen (68 %), syndiziertem Kredit (6 %), anderen Bankverbindlichkeiten (2 %) und sonstigen Finanzschulden (24 %), bezogen auf die Brutto-Finanzschulden.

Der syndizierte Kredit wurde im Dezember 2019 vorzeitig erneuert. Er bestand aus einer revolvierenden Tranche in Höhe von 4,0 Mrd € mit einer ursprünglichen Laufzeit von fünf Jahren. Infolge der Ausübung von zwei Optionen auf Verlängerung der Laufzeit um jeweils ein Jahr war diese Finanzierungszusage bis Dezember 2026 gültig. Im ersten Halbjahr 2025 wurden mit dem Bankenkonsortium nachfolgende Anpassungen beschlossen: Zum einen wurde die Laufzeit um ein weiteres Jahr bis Dezember 2027 verlängert, wobei sich eine Bank mit einem Anteil von 90 Mio € nicht an der Verlängerung beteiligte. Diese Bank wird im Dezember 2026 aus dem syndizierten Kredit ausscheiden. Zum anderen wurde eine Volumenreduzierung ab dem Vollzug der Abspaltung der damaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing im September 2025 vereinbart. Seit dem 17. September 2025 beträgt das Volumen des syndizierten Kredits nunmehr 2,5 Mrd €. Des Weiteren wird dessen Marge künftig nicht mehr mit der Nachhaltigkeitsleistung des Konzerns verknüpft.

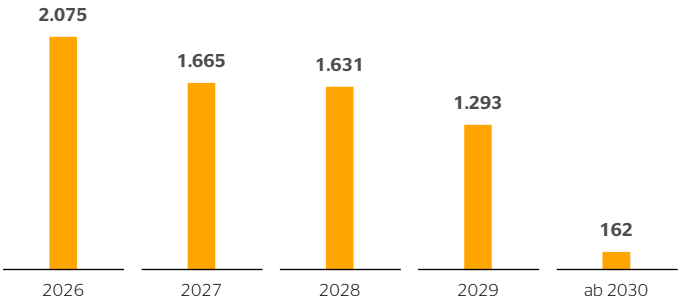
Der Konzern strebt grundsätzlich an, unbeschränkt verfügbare flüssige Mittel von rund 1,0 Mrd € vorzuhalten. Diese werden durch zugesagte ungenutzte Kreditlinien von Banken ergänzt, um jederzeit den Liquiditätsbedarf abdecken zu können. Er schwankt während des Kalenderjahres, insbesondere aufgrund der Saisonalität einzelner Geschäftsfelder. Die unbeschränkt verfügbaren flüssigen Mittel zum 31. Dezember 2025 lagen bei 1.424 Mio €. Es bestanden darüber hinaus zugesagte und ungenutzte Kreditlinien in Höhe von 2.733 Mio €.

Zum 31. Dezember 2025 wurde die revolvierende Kreditlinie über 2,5 Mrd € mit 378 Mio € in Anspruch genommen. Rund 68 % der Brutto-Finanzschulden sind über den Kapitalmarkt in Form von Anleihen finanziert. Die Zinskupons variieren zwischen 2,500 % p. a. und 4,000 % p. a. Continental hat im Jahr 2025 eine fällige Anleihe über 600 Mio € zurückgezahlt. In diesem Zusammenhang und um das Fälligkeitenprofil der Finanzschulden zu optimieren, hat Continental im Jahr 2025 zwei neue Anleihen emittiert. Diese Anleihen wurden im Volumen von 750 Mio € bzw. 600 Mio € jeweils mit einem Zinssatz von 2,875 % p. a. und einer Laufzeit von dreieinhalb bzw. drei Jahren und neun Monaten bei Investoren platziert. Zum 31. Dezember 2025 bestanden neben den erwähnten Finanzierungsformen zusätzlich bilaterale Kreditlinien mit verschiedenen Kreditinstituten in Höhe von 769 Mio €. Derzeit gehören auch Forderungsverkäufe und Commercial-Paper-Programme zu den Finanzierungsinstrumenten des Konzerns. Wie im Vorjahr hatte Continental 2025 im Wesentlichen zwei Commercial-Paper-Programme in Deutschland und den USA. Das Programm in Deutschland wurde zum Jahresende 2025 mit nominal 630 Mio € in Anspruch genommen, das Programm in den USA mit 51 Mio €.

Laufzeitenprofil

Continental strebt ein ausgewogenes Laufzeitenprofil insbesondere ihrer Kapitalmarktfälligkeiten an, um die im jeweiligen Jahr fällig werdenden Beträge möglichst aus dem Free Cashflow tilgen zu können. Im Jahr 2026 wird neben kurzfristigen Finanzschulden, die zum Großteil in das nächste Jahr weitergerollt werden können, auch eine Anleihe über 750 Mio € fällig. Die weiteren seit 2022 emittierten Anleihen führen zu Rückzahlungen in Höhe von 1.125 Mio € im Jahr 2027, 1.500 Mio € im Jahr 2028 und 1.200 Mio € im Jahr 2029.

Fälligkeit der Brutto-Finanzschulden (6.826 Mio €)



Continental-Kreditrating unverändert

Die Continental AG wurde im Berichtszeitraum von den drei Ratingagenturen Standard & Poor's, Fitch und Moody's eingestuft, die ihr jeweiliges Kreditrating im Jahr 2025 unverändert im Investment-Grade-Bereich beibehielten. Im Mai 2025 veränderte sich der Ratingausblick bei Standard & Poor's von „developing" auf stabil. Die letzte Ratinganpassung fand im Frühjahr 2020 statt, als alle drei Ratingagenturen das langfristige Kreditrating um eine Stufe nach unten anpassten. Unser Ziel ist mittelfristig ein Kreditrating von BBB+.

Kreditrating der Continental AG

	31.12.2025	31.12.2024
Standard & Poor's[1]		
Langfristig	BBB	BBB
Kurzfristig	A-2	A-2
Ausblick	stabil	developing
Fitch[2]		
Langfristig	BBB	BBB
Kurzfristig	F2	F2
Ausblick	positiv	positiv
Moody's[3]		
Langfristig	Baa2	Baa2
Kurzfristig	P-2	P-2
Ausblick	stabil	stabil

1 Vertragsverhältnis seit 19. Mai 2000.
2 Vertragsverhältnis seit 7. November 2013.
3 Vertragsverhältnis seit 1. Januar 2019.

Nachhaltigkeitsmanagement

Konzern-Nachhaltigkeitsambition

Für Continental bedeutet Nachhaltigkeit, das Richtige für Menschen und unseren Planeten zu tun sowie gleichzeitig Innovationen und den Geschäftserfolg voranzutreiben.

In unserer Konzern-Nachhaltigkeitsambition, die im Geschäftsjahr 2025 überarbeitet wurde, beschreiben wir, wie wir den Wandel in den relevanten Themenfeldern Menschen, Klima und Natur mit Blick auf Nachhaltigkeit gestalten wollen, um negative Auswirkungen zu reduzieren, positive Wirkungen zu stärken, Transformationschancen wahrzunehmen und Transformationsrisiken zu vermindern. Die Ambition bildet den übergeordneten Rahmen für bestehende Managementansätze, Strategien, Programme, Prozesse und Ziele sowie für deren kontinuierliche Weiterentwicklung.

Die themenfeldspezifischen Managementansätze, Strategien, Programme, Prozesse und Ziele stellen wir in einem dedizierten separaten Berichtsteil dieses Lageberichts, dem Nachhaltigkeitsbericht, ab Seite 93 dar. Die vollständige Ambition ist im Internet unter www.continental.com in der Rubrik Nachhaltigkeit abrufbar.

Verantwortlichkeit und Steuerung

Das Konzernsteuerungsgremium Nachhaltigkeit (Sustainability Steering Committee) ist verantwortlich für die Bewertung von bereichsübergreifenden Themen, die Abwägung von Chancen und Risiken sowie die Vorabstimmung zu relevanten Vorstandsentscheidungen. Es setzte sich im Geschäftsjahr 2025 aus dem gesamten Vorstand, der Unternehmensfunktion Group Sustainability und weiteren Funktionen auf Konzern- und Unternehmensbereichsebene zusammen. Das Gremium wird von Group Sustainability gesteuert.

Der Vorstand, Senior Executives und Executives weltweit werden an dem Fortschritt bestimmter Nachhaltigkeitskennzahlen gemessen. Die langfristigen Vergütungskomponenten (Long Term Incentive, LTI) sind u.a. an Nachhaltigkeitsaspekte gekoppelt. Auch die kurzfristige Vergütung (Short Term Incentive, STI) kann Nachhaltigkeitsaspekte enthalten. Seit dem Jahr 2024 ist eine Nachhaltigkeitskennzahl in den STI integriert. Für den LTI werden jährlich neue Tranchen aufgelegt. Zum Beginn der Laufzeit der jeweiligen Tranchen werden die darin verwendeten Nachhaltigkeitskennzahlen festgelegt. Die verwendeten Nachhaltigkeitskennzahlen können sich nach Tranchen unterscheiden.

Ausführliche Informationen zum Vergütungssystem finden sich im Vergütungsbericht auf unserer Internetseite in der Rubrik Unternehmen/Corporate Governance/Vorstand.

Weiterführende Informationen zu Nachhaltigkeitskennzahlen und deren Erhebung finden sich im Nachhaltigkeitsbericht.

Die bedeutsamsten Steuerungsgrößen des Konzerns umfassen finanzielle Leistungsindikatoren und finden sich im Unternehmensprofil im Kapitel Unternehmenssteuerung und im Prognosebericht im Kapitel Ausblick des Continental-Konzerns.

Immaterielle Ressourcen

Immaterielle Ressourcen stellen eine wesentliche Grundlage der Wertschöpfung von Continental dar und sind damit für das Geschäftsmodell essenziell. Unter immateriellen Ressourcen werden eine Reihe nichtfinanzieller Faktoren betrachtet, die einen hohen Wert besitzen. Diese werden teilweise auch bilanziell im Konzernabschluss erfasst und umfassen insbesondere:

- **Managementprozesse, Produktionsverfahren und -abläufe**
  Continental hat verschiedene Geschäftsmodelle entwickelt, um am Markt erfolgreich zu sein. Die Steuerung der Geschäftsmodelle basiert auf systematischen Managementprozessen. In unseren Geschäftsmodellen bauen wir zudem auf etablierte und innovative Produktionsverfahren sowie -abläufe. Weitere Informationen finden sich v.a. im Unternehmensprofil in den Kapiteln Unternehmenssteuerung und Konzernstrategie, im Wirtschaftsbericht im Kapitel Entwicklung der Unternehmensbereiche sowie unter Corporate Governance im Kapitel Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB.

- **Beziehungen zu Kunden, Lieferanten und Kapitalgebern**
  Continental ist Teil einer globalen Wertschöpfungskette, die von Kooperation abhängig ist. Als Reifenhersteller sowie Zulieferer für die Automobilindustrie und viele weitere Industrien stehen Kunden und deren Anforderungen im Mittelpunkt der Geschäftsmodelle von Continental. Hierzu ist die Kundennähe, auch im räumlichen Sinne, eine wesentliche Stärke des Unternehmens. Um innovative Produkte und Lösungen herzustellen, verarbeitet Continental eine Vielfalt an spezifischen Rohstoffen und Vorprodukten, die wir von einem weltweiten Lieferantennetzwerk beziehen. Aufgrund dessen sind enge und stabile Beziehungen zu unseren Lieferanten ebenfalls wesentlich. Als börsennotiertes Unternehmen mit Finanzierung an Finanzmärkten ist zudem die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit Investoren und Fremdkapitalgebern ein hohes Gut und Voraussetzung für den langfristigen Erfolg des Unternehmens. Weitere Informationen hierzu finden sich v.a. im Unternehmensprofil in den Kapiteln Konzernstruktur, Konzernstrategie und Unternehmenssteuerung.

- **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Unternehmenskultur**
  Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind die Grundlage für den Erfolg des Unternehmens und gleichzeitig auch Garant für andere immaterielle Ressourcen wie beispielsweise Innovationskraft und die Beziehungen zu Kunden, Lieferanten und Kapitalgebern. Gesunde, qualifizierte und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie gute Arbeitsbedingungen sind für die Leistungsfähigkeit des Unternehmens daher entscheidend. Weiterführende umfangreiche Informationen zu mitarbeiterbezogenen immateriellen Ressourcen finden sich im Nachhaltigkeitsbericht. Die Unternehmenswerte von Continental definieren eine erfolgreiche Unternehmenskultur. Für das Verhalten jedes Mitarbeitenden gibt der weltweit gültige Verhaltenskodex eine verbindliche Orientierung. Den Erfolg der Umsetzung messen wir u.a. an dem OUR-BASICS-Live-Index „Nachhaltiges Engagement“, der sich aus der jährlichen Mitarbeitendenbefragung errechnet. Der Index misst die Zustimmung der Mitarbeiterinnen und Mitarbei-

ter beispielsweise zu der Frage, ob sie persönlich hinter den Unternehmenswerten stehen oder ob sie stolz darauf sind, für Continental zu arbeiten.

› **Innovationskraft**
Die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten von Continental und die daraus entstehende Innovationskraft sind ein Treiber für den Erfolg von Continental in sich stetig verändernden Märkten. Weitere Informationen finden sich insbesondere im Unternehmensprofil in den Kapiteln Konzernstrategie sowie Forschung und Entwicklung und im Konzernabschluss v. a. im Kapitel 13 Goodwill und sonstige immaterielle Vermögenswerte.

Weiterführende umfangreiche Informationen zu nachhaltigkeitsbezogenen immateriellen Ressourcen, den damit verbundenen Managementansätzen, Interdependenzen, Auswirkungen, Risiken und Chancen finden sich im Nachhaltigkeitsbericht.

Verweis auf zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung nach §§ 315b und 315c i. V. m. §§ 289b bis 289e HGB für den Continental-Konzern und die Continental AG für das Geschäftsjahr 2025 findet sich im Nachhaltigkeitsbericht, der einen separaten Berichtsteil dieses Lageberichts darstellt.

Der Nachhaltigkeitsbericht enthält in einem separaten Abschnitt die für das Geschäftsjahr 2025 offenzulegenden Angaben nach Art. 8 EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852 i. V. m. Art. 10 Abs. 2 der delegierten Verordnung (EU) 2021/2178.

Vergütungsbezogene Indikatoren in Bezug auf Nachhaltigkeit mit Relevanz für das Berichtsjahr

	2025[1]	2024[2]
Kombinierte eigene Scope-1- und marktbasierte Scope-2-THG-Emissionen, in Mio t CO_2e[3]	0,707	0,833
Abfallverwertungsquote, in %[4]	87,2	87,2
Anteil von Frauen in Führungspositionen (exkl. USA), in %[5]	23,6	20,6
Unfallrate von Arbeitsunfällen mit Ausfalltagen (Anzahl der Unfälle pro 1 Mio Arbeitsstunden)[6]	3,1	2,1
OUR-BASICS-Live-Index „Nachhaltiges Engagement", in %[7]	80[8]	79
OUR-BASICS-Live-Index „Wahrgenommene Integrität", in %[7]	81[8]	79

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
1 Fortgeführte Aktivitäten.
2 Wie im Geschäftsbericht 2024 berichtet.
3 Brutto-Treibhausgas-Emissionen (THG-Emissionen) von Scope 1 und marktbasierte Scope 2 sind berücksichtigt. Folgende Treibhausgase sind abgedeckt: Kohlendioxid (CO_2); Methan (CH_4); Distickstoffmonoxid (N_2O); Schwefelhexafluorid (SF_6); Stickstofftrifluorid (NF_3); fluorierte Kohlenwasserstoffe (HFKW); perfluorierte Kohlenwasserstoffe (PFCs). Die marktbasierten Brutto-Scope-2-THG-Emissionen aus Strombezug lagen im Berichtsjahr bei 0 t CO_2e. Die Vorgehensweise zum hierfür bilanziell berücksichtigten Einkauf von Strom aus erneuerbaren Energiequellen basiert auf Qualitätskriterien, welche sich an den Kriterien der RE100 orientieren. Der Einkauf erfolgt mit vertraglichen Instrumenten für erneuerbare Energien (On-Site PPA, Off-Site PPA, Green Tariff, Energy Attribute Certificates) aus den Quellen Wind, Hydro, Geothermie sowie feste, flüssige und gasförmige Formen von Biomasse.
4 Abfallverwertungsquote: Die Kennzahl ist die Summe von gefährlichen Abfällen und ungefährlichen Abfällen für Wiederverwertung und Energierückgewinnung geteilt durch die Gesamtmenge der Abfälle. Bauabfälle sind nicht berücksichtigt. Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Für einzelne Standorte werden Modellrechnungen unter Berücksichtigung der Mitarbeiteranzahl und der Art des Betriebs verwendet.
5 Anteil von Frauen in Führungspositionen (exkl. USA): Gezählt werden die Mitarbeitenden des Continental-Konzerns mit einem gültigen, aktiven und unbefristeten Arbeitsvertrag per 31. Dezember des jeweiligen Berichtjahrs. Die Geschlechterverteilung basiert auf den eigens dokumentierten Angaben durch die Mitarbeitenden in den Systemen von Continental. Das weibliche und das männliche Geschlecht werden in der Kennzahl berücksichtigt. Senior Executives und Executives sind gemäß dem Einstufungssystem von Continental definiert. Relevante Gesellschaften sind in der Kennzahl enthalten. Gesellschaften in den USA sind ausgeschlossen, damit diese Kennzahl im Vergütungssystem nutzbar ist. Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns. Die Kennzahl errechnet sich aus der Anzahl der weiblichen Senior Executives und Executives durch die Gesamtanzahl der Senior Executives und Executives per 31. Dezember des Berichtsjahres. Die Bezeichnung der Kennzahl wurde im Berichtsjahr aktualisiert. Inhaltlich entspricht sie der bisherigen Kennzahl „Geschlechtervielfalt – Anteil weiblicher Senior Executives und Executives ohne USA".
6 Unfallrate von Arbeitsunfällen mit Ausfalltagen: Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag zum 31. Dezember des jeweiligen Jahres. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt. Arbeitsunfälle sind Unfälle, die während der Arbeitsstunden passieren und arbeitsbedingt sind. Der Unfall muss zu einem oder mehreren Ausfalltagen nach dem Tag des Unfalls führen, um gezählt zu werden. Arbeitsstunden werden als bezahlte Arbeitszeit definiert. Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte der Gesellschaften des Continental-Konzerns. Die Anzahl der Arbeitsunfälle wird mit einer Million multipliziert und anschließend durch die Gesamtarbeitsstunden dividiert.
7 OUR-BASICS-Live-Index „Nachhaltiges Engagement" und „Wahrgenommene Integrität": Unsere OUR-BASICS-Live-Indizes werden als die Zustimmung der eigenen Mitarbeitenden zu Fragen des jeweiligen Themenbereichs in der Mitarbeitendenbefragung OUR BASICS Live definiert. Die Umfrage basiert auf einer repräsentativen Zufallsstichprobe über alle Continental-Standorte weltweit.
8 Zum Zeitpunkt der Umfrage im Juni 2025 waren die Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing noch Teil des Continental-Konzerns. Das Ergebnis der Indikatoren mit diesen Unternehmensbereichen lag für den Continental-Konzern unverändert bei 79 % für das Berichtsjahr.

Weiterführende Informationen zu den genannten Indikatoren finden sich im Nachhaltigkeitsbericht ab Seite 93.

Forschung und Entwicklung

Continental entwickelt sichere, effiziente und komfortable Mobilitäts- und Materiallösungen der Zukunft.

Als ein führender Reifenhersteller und Industriespezialist entwickelt und produziert Continental sichere, effiziente und komfortable Mobilitäts- und Materiallösungen u. a. für Automobilhersteller sowie Industrie- und Endkunden weltweit. Sie erstrecken sich von der Herstellung energieeffizienter Reifen unter Verwendung erneuerbarer und recycelter Produktionsmaterialien, über Produkte für den Fahrzeuginnenraum der Zukunft bis hin zu Zukunftstechnologien entlang neuer Wertschöpfungsketten, wie beispielsweise Hochdruckleitungen zur CO_2-Speicherung. Im Berichtsjahr lagen die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung der fortgeführten Aktivitäten bei 579 Mio € (Vj. 552 Mio €), wovon 359 Mio € (Vj. 349 Mio €) auf den Unternehmensbereich Tires entfielen und 220 Mio € (Vj. 203 Mio €) auf den Unternehmensbereich ContiTech.

Continental entwickelt Reifen mit hohem Anteil an erneuerbaren und recycelten Materialien und setzt auf Sicherheit, Leistung und Effizienz
Continental ist Anfang März 2025 bei den „Tire Technology International Awards for Innovation and Excellence" als „Reifenhersteller des Jahres" ausgezeichnet worden. Damit würdigte die Jury die Bestrebungen zur Erhöhung des Anteils erneuerbarer und recycelter Materialien in der Reifenproduktion, hohe Energieeffizienzstandards sowie internationale Nachhaltigkeitszertifizierungen für mehrere Werke. Der Unternehmensbereich Tires forciert den Einsatz nachwachsender und recycelter Produktionsmaterialien. Deren Anteil an den eingekauften Produktionsmaterialien für Reifen lag 2025 bei 28,1 % und soll bis 2030 auf mindestens 40 % steigen (siehe Nachhaltigkeitsbericht, Seite 162). Dafür nutzt Continental beispielsweise synthetischen Kautschuk aus gebrauchtem Speiseöl, Silica aus der Asche von Reishülsen und Polyestergarne aus recycelten PET-Flaschen. Letztere werden ausschließlich aus Regionen bezogen, in denen es keine geschlossenen Flaschenrecyclingkreisläufe gibt. Weiterführende Informationen zu diesem Nachhaltigkeitsziel finden sich im Nachhaltigkeitsbericht im Kapitel Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften (ESRS E5).

Erhöhung der Laufleistung und Verringerung des Abriebs
Continental treibt die Reduzierung von Reifenabrieb mit innovativen Technologien, aktuellen Forschungsprojekten und starkem Engagement in verschiedenen Industrieinitiativen voran. Laut einer aktuellen ADAC-Auswertung von 160 seit 2023 getesteten Produkten zählen Continental-Reifen zu den abriebärmeren Produkten im Vergleich zum Durchschnitt der getesteten Reifen des Wettbewerbs – ein klarer Beleg für die Wirksamkeit der von Continental eingesetzten Technologien und Maßnahmen. In einer internen Versuchsreihe zeigte die Reifenlinie EcoContact 6 einen um rund 30 % geringeren Abrieb pro Kilometer im Vergleich zum Vorgängermodell. Unter den geprüften Bedingungen wurde zudem eine höhere Laufleistung festgestellt. Diese Eigenschaften können dazu beitragen, den Reifenverschleiß und damit verbundene Betriebskosten zu reduzieren, ohne Kompromisse bei Sicherheit und Leistung. Weiterführende Informationen zum Reifenabrieb finden sich im Nachhaltigkeitsbericht im Kapitel Emissionen und Substanzen (ESRS E2).

ISCC-PLUS-Zertifizierung für Continental-Reifenwerke
Alle Continental-Reifenwerke in Europa, in denen Neureifen produziert werden, haben die Nachhaltigkeitszertifizierung „International Sustainability and Carbon Certification PLUS" (ISCC PLUS) erhalten. Die weltweit anerkannte Zertifizierung bescheinigt Continental die Einhaltung von speziellen Dokumentationspflichten in Bezug auf die Verwendung von erneuerbaren und recycelten Rohstoffen. Darüber hinaus wird die Transparenz bei der Rückverfolgbarkeit der im Produktionsprozess eingesetzten Rohstoffe bestätigt. In der Asien-Pazifik-Region (APAC) erhielt die Produktionsstätte in Hefei, China, die Zertifizierung, und in der Region Americas das Werk in Mount Vernon, USA.

Busreifen Conti Urban HA 5 NXT für moderne Stadtmobilität
Die Innovation des Pkw-Reifens UltraContact NXT mit bis zu 65 % nachwachsenden, wiederverwerteten und Massenbilanz-zertifizierten Materialien überträgt Continental nun auf das Nutzfahrzeugsegment: Mit dem neuen Conti Urban HA 5 NXT bietet das Unternehmen einen Reifen für eine neue Ära moderner Stadtmobilität an. Besonders hervorzuheben ist der Materialanteil des Busreifens von bis zu 60 % aus nachwachsenden, recycelten und Massenbilanz-zertifizierten Quellen. Ein intern durchgeführter Vergleich zeigt, dass der um 25 % reduzierte Rollwiderstand im Vergleich zum Vorgängerprodukt zu einem effizienteren Betrieb von Elektrobussen führen kann, was zu einer Reichweitensteigerung beitragen kann.

Starke Marktposition für Ultra-High-Performance-Reifen
Continental baut ihre starke Position im globalen Markt für sogenannten Ultra-High-Performance-Reifen (UHP-Reifen) kontinuierlich aus. Dabei handelt es sich um technologisch besonders anspruchsvolle Reifen ab einer Größe von 18 Zoll, die auf sicheres und dynamisches Fahren bei hohen Geschwindigkeiten ausgelegt sind. Zwischen 2020 und 2025 hat Continental im Segment der Pkw- und Vanreifen das Absatzvolumen ihrer UHP-Reifen um durchschnittlich rund 9 % pro Jahr gesteigert. Im selben Zeitraum stieg der Umsatzanteil von UHP-Reifen aller Continental-Marken um jährlich fast 13 %. Für die Kernmarke Continental machte der Umsatz mit UHP-Reifen im Jahr 2025 rund 62 % aus. Fünf Jahre zuvor lag der Wert noch bei etwa 49 %.

Herausragende Leistungsfähigkeit: Bestnoten für Pkw-Reifen in unabhängigen Vergleichstests
Im Jahr 2025 behaupteten sich die Sommer-, Winter- und Ganzjahresreifen von Continental erneut eindrucksvoll in unabhängigen Vergleichstests. Das hat eine interne Analyse Anfang Februar 2026 belegt. In vier von fünf internationalen Reifentests erreichten Continental-Reifen eine Platzierung unter den Top drei (65 von 77). Continental feierte damit 2025 die erfolgreichste Testsaison der vergangenen fünf Jahre. In der Region EMEA gewann Continental fast jeden zweiten Reifentest (32 von 66).

So gewann der SportContact 7 weltweit acht von elf Sommerreifentests. Der deutsche ADAC, der österreichische ÖAMTC sowie der Schweizer TCS vergaben jeweils die höchste Note im Test. Der UltraContact NXT erzielte beim diesjährigen Test in der Kategorie „nachhaltiger, spritsparender Sommerreifen" von „auto motor und sport" ebenfalls das Prädikat „überragend". Und auch der PremiumContact 7 konnte in der aktuellen Saison punkten: Die britischen Magazine „WhatCar?" und „Tyre Reviews" kürten ihn jeweils zum

Sieger ihrer Sommerreifentests. Der WinterContact TS 870 P und der AllSeasonContact 2 erreichten ebenfalls Bestnoten in unabhängigen Tests.

Startschuss für die Herstellung von Wasserstoffschläuchen
Der Unternehmensbereich ContiTech hat im Jahr 2025 am Standort Korbach eine neue Produktionslinie für Wasserstoffschläuche in Betrieb genommen. Damit kann ContiTech zukünftig sichere und effiziente Lösungen entlang der gesamten Wasserstoff-Wertschöpfungskette in Serie anbieten: von der Produktion über den Transport und die Verteilung von Wasserstoff bis zur Nutzung in Brennstoffzellen und zur Betankung von Pkw, Lkw, Schiffen und Flugzeugen.

Zukunftstechnologie: Hochdruckleitung für Projekt zur CO_2-Speicherung
ContiTech ist an einem der ersten europäischen Projekte zur CO_2-Speicherung (Carbon Capture and Storage) in der Nordsee beteiligt. Der Unternehmensbereich lieferte eine rund 430 Meter lange Hochdruckleitung zur Einleitung und Speicherung von flüssigem Kohlenstoffdioxid in tiefen Erdschichten. Die Hochdruckleitung erfüllt besonders hohe Materialanforderungen und ist dadurch für extreme Offshore-Bedingungen ausgelegt. Zudem hält sie einem starken Innendruck von 200 bar stand.

Premium-Kühlungsschläuche für Rechenzentren
Der Unternehmensbereich ContiTech hat außerdem neue Premium-Kühlungsschläuche für Rechenzentren vorgestellt. Die Schläuche stellen stabile Servertemperaturen sicher, reduzieren den Energieverbrauch und senken Ausfallrisiken. Sie sind besonders hitzebeständig und erfüllen strenge Brandschutzstandards. Die Schläuche sind für moderne Kühlmethoden wie die Kühlung direkt auf einem Prozessor (Direct-to-Chip-Kühlung) ausgelegt. So können sie zur Senkung von Energiekosten und CO_2-Ausstoß in Rechenzentren beitragen.

Reduzierung des CO_2-Fußabdrucks von PVC-basierten Produkten
ContiTech treibt auch den Einsatz von Produkten mit reduzierten Umweltauswirkungen in ihrem Portfolio konsequent voran. Der Unternehmensbereich bezieht inzwischen den wichtigen Rohstoff PVC-Granulat zu einem überwiegenden Anteil aus Quellen mit verbessertem CO_2-Fußabdruck. 2025 stellte ContiTech auf „NEOVYN"-PVC des Zulieferers INEOS Inovyn um.

Die neue PVC-Rezeptur wird serienmäßig in einer Vielzahl von Continental-Produkten eingesetzt – wie bei funktionalen und designorientierten Oberflächenlösungen in Fahrzeugen, Schiffen und Gebäuden. Auch Lebensmittelschläuche, Förderbänder für den Bergbau sowie Verbindungselemente und Dichtungen für die Chemie- und Bauindustrie werden weltweit bereits mit dem neuen Material ausgestattet.

Zukunftsweisende Recycling-Technologie zur Rückgewinnung von Rohstoffen aus Gummiabfällen
Der Unternehmensbereich ContiTech hat in eine neue Pyrolyse-Technologie investiert, die das Recycling komplexer Gummimischungen im industriellen Maßstab ermöglicht und dadurch den Einsatz fossiler Rohstoffe reduziert. Dafür hält ContiTech Schutzrechte für ein thermisches Reinigungsverfahren und hat eine neu entwickelte Pilotanlage für die Herstellung von aufgereinigtem Pyrolyseöl in Betrieb genommen.

Die Technologie basiert auf einem thermischen Verfahren, bei dem Gummiabfälle zurück in ihre chemischen Grundbestandteile zerlegt werden. Dabei entsteht u.a. ein hochwertiges Öl, das in seiner Qualität mit fossilem Rohöl vergleichbar ist und künftig als Basis für neue Gummi- und Kunststoffprodukte dienen kann. Die neue Reinigungsanlage ermöglicht es, dieses Öl in einem speziellen Verfahren für die industrielle Nutzung aufzubereiten.

Wirtschaftsbericht
Rahmenbedingungen

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Im Jahr 2025 setzte sich das moderate globale Wachstum auf dem Niveau des Vorjahres fort, blieb aber weiterhin von geopolitischen Spannungen, Handelsunsicherheiten und strukturellen Herausforderungen geprägt. Die Inflationsraten gingen in vielen Regionen weiter zurück, wenngleich auch unterschiedlich schnell, Produktivitätszuwächse sowie Strukturreformen blieben hingegen vielerorts schwach. Nach dem World Economic Outlook Update des Internationalen Währungsfonds (IWF) vom Januar 2026 wuchs die Weltwirtschaft im Jahr 2025 um 3,3 %.

Im Euroraum stieg 2025 gemäß der Statistikbehörde Eurostat das Bruttoinlandsprodukt (BIP) um 1,5 % gegenüber dem Vorjahr. Frankreich und Italien wiesen laut IWF Wachstumsraten von 0,8 % bzw. 0,5 % aus. Die Volkswirtschaft in Spanien wuchs gemäß IWF um 2,9 %, in Deutschland stieg gemäß Statistischem Bundesamt das BIP um 0,2 %. Das Vereinigte Königreich erreichte gemäß IWF ein Wachstum von 1,4 %.

In Nordamerika erhöhte sich im Jahr 2025 das BIP der USA gemäß dem IWF um 2,1 %. Für Kanada und Mexiko wies der IWF Zuwächse von 1,6 % bzw. 0,6 % aus. Auch in weiteren amerikanischen Ländern setzte sich 2025 das wirtschaftliche Wachstum fort. Für Brasilien beispielsweise verzeichnete der IWF einen BIP-Anstieg um 2,5 %.

Die asiatischen Länder verzeichneten im Berichtsjahr gemäß IWF ebenfalls eine Fortsetzung der konjunkturellen Belebung. Ein anhaltend deutliches Wachstum erzielten 2025 die indische Wirtschaft mit einem BIP-Zuwachs um 7,3 %, China mit einem Anstieg um 5,0 % sowie die ASEAN-Staaten mit einem BIP-Anstieg um 4,2 %. Nach einer negativen Wachstumsrate im Jahr 2024 wies Japan gemäß IWF ein BIP-Wachstum von 1,1 % aus.

Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen und Absatzregionen

Das weltweite Ersatzreifengeschäft für Pkw und Nutzfahrzeuge bildet für Continental mit 53 % (Vj. 52 %) vom Umsatz der fortgeführten Aktivitäten im Geschäftsjahr 2025 das bedeutendste Marktsegment. Wegen des deutlich höheren Anteils von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen am Ersatzreifenmarkt ist dessen Entwicklung von besonderer Bedeutung für unseren wirtschaftlichen Erfolg.

Die Automobilindustrie – mit Ausnahme des Ersatzgeschäfts – bildet mit einem Anteil von 29 % (Vj. 30 %) am Umsatz der fortgeführten Aktivitäten weiterhin einen bedeutenden Kundenkreis für Continental.

Das drittgrößte Marktsegment ist mit rund 18 % (Vj. 18 %) vom Umsatz der fortgeführten Aktivitäten das weltweite Geschäft mit Industriekunden und Ersatzteilen des Unternehmensbereichs ContiTech.

Die größte Absatzregion von Continental ist weiterhin Europa mit einem Umsatzanteil von 49 % im Berichtsjahr (Vj. 49 %), gefolgt von Nordamerika mit 29 % (Vj. 30 %) und Asien-Pazifik mit 16 % (Vj. 16 %).

Entwicklung der Ersatzreifenmärkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge
Das Marktvolumen von Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge < 6 t hat sich weltweit insgesamt weitgehend stabil entwickelt, wobei nur geringe regionale Unterschiede zu verzeichnen waren. In Europa zeigte sich ein leichtes Wachstum von rund 1 %. Die rückläufigen Importmengen in der zweiten Jahreshälfte glichen sich weitestgehend mit größeren Importvolumina im ersten Quartal im Jahr 2025 aus. Damit ergab sich für das Gesamtjahr in Europa eine vergleichbare Marktentwicklung wie im Vorjahr. In Nordamerika blieb der Markt infolge sich ausgleichender Import- und regionaler Effekte insgesamt unverändert. China verzeichnet ein moderates Wachstum von etwa 1 %, getragen von einer stärkeren zweiten Jahreshälfte 2025. In allen Kernmärkten war dabei der Trend hin zu größeren Reifen in der Fahrzeugflotte zu beobachten. Weltweit wuchs der Ersatzreifenmarkt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge < 6 t um 1 %.

Entwicklung der Ersatzreifenmärkte für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge
In unserem Kernmarkt Europa (ohne Russland) ist die Nachfrage nach Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge > 6 t im Jahr 2025 gegenüber dem Vorjahr leicht um 2 % gestiegen, wobei das Wachstum v. a. durch Importe getragen wurde. In Nordamerika erhöhte sich die Nachfrage im Jahresvergleich um 6 %, unterstützt sowohl durch Importmengen als auch durch strukturelle Kompensationseffekte in Anbetracht des schwächelnden Erstausrüstungsgeschäfts.

Entwicklung der Pkw-Neuzulassungen
Im Jahr 2025 entwickelten sich die Neuzulassungen von Pkw in den großen internationalen Automobilmärkten insgesamt stabil bis leicht steigend. Gleichwohl bestanden regionale Unterschiede, insbesondere bei den Zulassungen von Elektrofahrzeugen infolge weiterhin angepasster oder auslaufender staatlicher Förderprogramme. Die Lieferfähigkeit vieler Pkw-Modelle blieb gegenüber dem Vorjahr auf hohem Niveau. Anhaltende geopolitische Spannungen und ein weiterhin restriktives Konsumklima führten jedoch in mehreren Kernmärkten zu einer verhaltenen Nachfrage.

Auf dem europäischen Pkw-Markt (EU27, EFTA und Vereinigtes Königreich) wurden 2025 nach vorläufigen Daten des Verbands der Automobilindustrie (VDA) mit 13,3 Mio Einheiten rund 2 % mehr Neufahrzeuge als im Vorjahr zugelassen. In Deutschland wurden im Jahr 2025 rund 1 % mehr Pkw zugelassen. Die USA verzeichneten einen leichten Anstieg um rund 2 %, wie auch Brasilien und Japan mit rund 3 %.

In China, dem größten Pkw-Markt der Welt, verzeichnete der VDA im Jahr 2025 einen Zuwachs. Die Neuzulassungen erhöhten sich um knapp 5 % auf 23,9 Mio Einheiten und entwickelten sich etwas schwächer als das Wachstum der chinesischen Gesamtwirtschaft. In Indien erhöhte sich der Absatz der Neufahrzeuge 2025 um 5 % auf 4,5 Mio Einheiten.

Entwicklung der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

Anhaltend anspruchsvolle wirtschaftliche Rahmenbedingungen und weiterhin begrenzte Planungssicherheit bei regulatorischen und förderpolitischen Vorgaben beeinflussten im Jahr 2025 branchenweit die Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen < 6 t und wirkten dämpfend auf die Produktionsentwicklung. Zugleich befanden sich insbesondere bei etablierten Automobilherstellern neue volumenstarke Modelle erst im Hochlauf, während alte Baureihen ausliefen. Davon profitierten erneut insbesondere jüngere Hersteller aus Asien und Nordamerika, die Marktanteile in dynamischen Segmenten ausbauen konnten.

Europa und Nordamerika verzeichneten in diesem Umfeld im Berichtsjahr nach vorläufigen Daten einen leichten Rückgang der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen um jeweils 1 %. In China erhöhte sich die Produktion im Jahr 2025 um 10 %.

Die weltweite Produktion stieg 2025 nach vorläufigen Zahlen um 4 % auf 92,4 Mio Einheiten.

Entwicklung der Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen

Die Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen > 6 t entwickelte sich im Berichtszeitraum in unseren Kernmärkten unterschiedlich. In Europa blieb das Produktionsvolumen infolge einer verhaltenen konjunkturellen Entwicklung, weiterhin erhöhter Kostenbelastungen und einer Erholung in der zweiten Jahreshälfte, gegenüber dem Vorjahr unverändert.

In Nordamerika kam es im Berichtsjahr zu einem deutlichen Rückgang der Produktionszahlen. Belastend wirkten insbesondere eine angesichts ökonomischer und regulatorischer Unsicherheiten nachlassende Nachfrage, sowie weiterhin restriktive Finanzierungsbedingungen. Infolgedessen verringerte sich die Produktion gegenüber dem Vorjahr um rund 23 %.

Entwicklung der Industrieproduktion

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

Im Jahr 2025 entwickelte sich die Industrieproduktion in den großen Wirtschaftsregionen unterschiedlich. Im Euroraum verbesserte sich die Industrieproduktion gegenüber dem Vorjahr und wies nach einem Rückgang im Jahr 2024 wieder ein positives Wachstum auf. Auch in den USA lag die Industrieproduktion 2025 über dem Vorjahresniveau. In China wuchs die Industrieproduktion erneut deutlich.

Veränderungen von Fahrzeugproduktion, Reifenersatzgeschäft und Industrieproduktion im Jahr 2025 (gegenüber 2024)

Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Reifenersatzgeschäft	Fahrzeugproduktion
Europa	1 %	–1 %
Nordamerika	0 %	–1 %
China	1 %	10 %
Weltweit	**1 %**	**4 %**

Mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge	Reifenersatzgeschäft	Fahrzeugproduktion
Europa	2 %	0 %
Nordamerika	6 %	–23 %

	Industrieproduktion
Eurozone	1,5 %
USA	1,3 %
China	5,8 %

Vorläufige Daten.
Quellen:
Reifenersatzgeschäft: LMC International Ltd. (Europa mit West-, Zentral- und Osteuropa (ohne Russland) und Türkei).
Fahrzeugproduktion: S&P Global (Europa mit West-, Zentral- und Osteuropa (ohne Russland) und Türkei).
Industrieproduktion: Bloomberg.

Entwicklung der Rohstoffmärkte

Die Rohstoffmärkte waren im Jahr 2025 in den für Continental relevanten Bereichen insgesamt von Preisrückgängen geprägt. Eine verbesserte Verfügbarkeit sowie deutlich gesunkene Energiepreise wirkten preisdämpfend, insbesondere bei rohölbasierten Vormaterialien. Die Marktpreise für Naturkautschuk blieben im Jahresverlauf weitgehend unverändert, lediglich die Preise für Kohlenstoffstahl stiegen leicht an. Der starke Rückgang der Rohölpreise führte bei verschiedenen Vormaterialien für Synthesekautschuke, insbesondere bei Butadien und Styrol, zu deutlichen Preisabschlägen. Insgesamt trugen die entspannteren Angebotsbedingungen zu einer Beruhigung der Rohstoffmärkte bei, auch wenn einzelne Rohstoffe weiterhin von marktbedingten Schwankungen beeinflusst blieben.

Kohlenstoffstahl, Edelstahl und Stahldraht sind Vormaterialien vieler Continental-Produkte. Stahldraht wird insbesondere in der Reifenproduktion als Stahlcord, aber auch in Förderbändern oder Zahnriemen zur Erhöhung der Zugfestigkeit eingesetzt.

Die Preise für Kohlenstoffstahl, die sich im Vorjahr verringerten, stiegen im Jahr 2025 im Jahresdurchschnitt auf Euro-Basis um ca. 9 %.

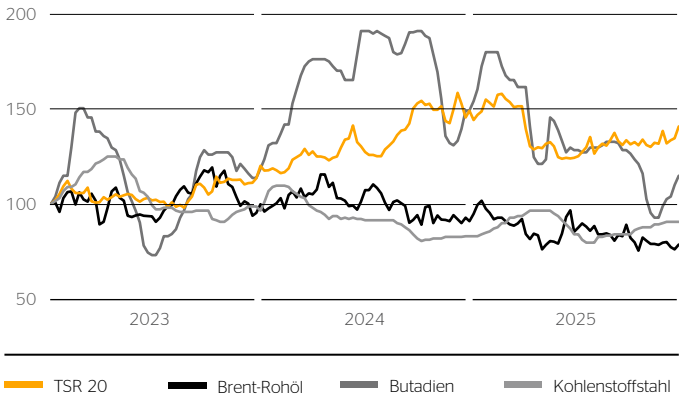
Continental verwendet Natur- und Synthesekautschuke in großer Menge für die Herstellung von Reifen und technischen Gummiprodukten. Außerdem werden in größerem Umfang Ruß als Füllstoff sowie Stahlcord und Nyloncord als Festigkeitsträger eingesetzt. Aufgrund der hohen Volumina und des direkten Bezugs der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

Bei Naturkautschuken zeigte sich eine differenzierte Preisentwicklung. Während der Preis für Naturkautschuk TSR 20 im Jahresdurchschnitt 2025 auf US-Dollar-Basis um 6 % im Vergleich zum Vorjahreswert sank, führte die erwartete Umsetzung der Entwaldungsverordnung der Europäischen Union zu einem Anstieg der Einkaufspreise für Naturkautschuk und entsprechende Vormaterialien und damit auch der Beschaffungskosten für Continental.

Rohöl ist der wichtigste Ausgangsgrundstoff für Synthesekautschukvormaterialien wie Butadien und Styrol, aber auch für Ruß und diverse andere Chemikalien sowie Kunststoffe. Die Preise von Rohöl reduzierten sich im Jahr 2025 stark gegenüber dem Vorjahr. Im Jahresdurchschnitt sank der Preis für die Rohölsorte Brent auf US-Dollar-Basis um 14 % gegenüber dem Vorjahreswert.

Den geringeren Rohölpreisen folgend sanken 2025 bei verschiedenen Vormaterialien für Synthesekautschuke die Preise, insbesondere für Butadien. Im Jahresdurchschnitt auf US-Dollar-Basis sank der Preis für Butadien um 23 % und für Styrol um 17 %. Kunststoffgranulate, sogenannte Resins, werden als technische Thermoplaste von Continental und unseren Zulieferern v. a. für die Herstellung diverser Kunststoffteile im Unternehmensbereich ContiTech benötigt. Die Preise für Resins entwickelten sich im Jahr 2025 in Summe rückläufig, zwischen 4 % auf Euro-Basis und 0 % auf US-Dollar-Basis.

TSR 20, Rohöl, Butadien und Kohlenstoffstahl indexiert auf den 1. Januar 2023

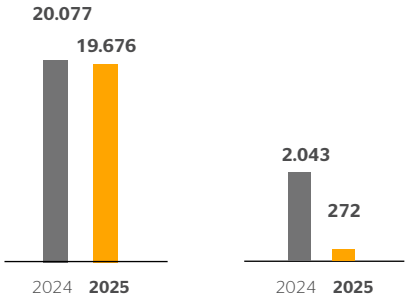


Quellen:
TSR 20: rollierende Einmonatskontrakte der Börse Singapur (US-Dollar-Cent/kg).
Rohöl: European-Brent-Spotpreis von Bloomberg (US-Dollar/Barrel).
Butadien: Südkorea-Spotpreis (FOB) von PolymerUpdate.com (US-Dollar/mt).
Kohlenstoffstahl: Warmbreitband Nordeuropa ab Werk, von Kallanish Commodities (€/metrische Tonne, mt).

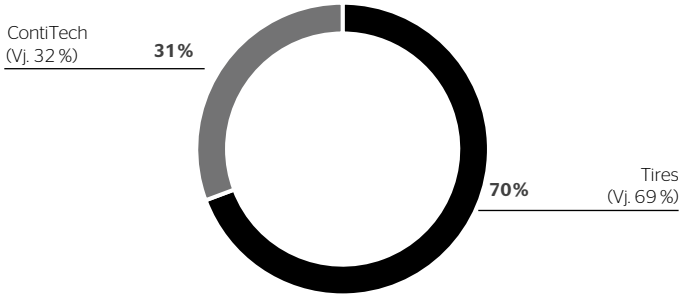
Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

› Umsatzrückgang um 2,0 % auf 19,7 Mrd €
› Organischer Umsatzanstieg um 0,8 %
› Bereinigte EBIT-Marge bei 10,3 %

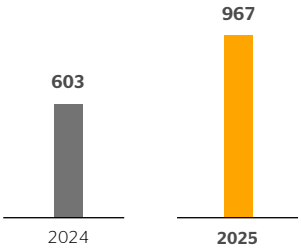
Umsatz; EBIT Mio €



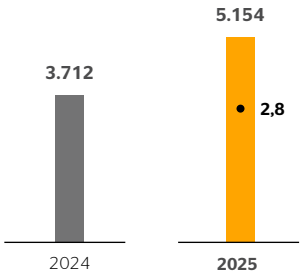
Umsatz nach Unternehmensbereichen



Free Cashflow Mio €



Netto-Finanzschulden Mio € **Leverage Ratio**



Die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing führt zur Anwendung von IFRS 5, *Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche*. Diese Teile stellen nicht fortgeführte Aktivitäten dar. Unter dem Begriff „Konzern" werden im Folgenden die fortgeführten Aktivitäten verstanden. Soweit nicht anders erläutert, werden in der Berichterstattung zur Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage folgende Werte dargestellt:

› in der Ertragslage für die Berichtsperiode und die Vergleichsperiode die Werte des Konzerns,

› in der Vermögenslage für die Berichtsperiode die Werte des Konzerns – wobei die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der Veräußerungsgruppe Original Equipment Solutions (OESL) in den zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerten und Verbindlichkeiten enthalten sind – und für die Vergleichsperiode die Werte der fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten,

› in der Finanzlage für Werte der Kapitalflussrechnung für die Berichtsperiode und die Vergleichsperiode sowie für Bilanzwerte für die Berichtsperiode die Werte des Konzerns – wobei die Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der Veräußerungsgruppe OESL in den zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerten und Verbindlichkeiten enthalten sind – und für die Vergleichsperiode die Werte der fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten,

› in der Berichterstattung über die Unternehmensbereiche für die Berichtsperiode und die Vergleichsperiode die Werte der fortgeführten Aktivitäten. Zur Vorbereitung der Abspaltung wurden in geringem Umfang bestimmte Geschäftsaktivitäten von Automotive und Contract Manufacturing zu Tires und ContiTech sowie zur Holding transferiert. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

Diese Grundsätze treffen auch auf die obigen Grafiken zu.

Ertragslage

› **Umsatzrückgang um 2,0 %**
› **Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 0,8 %**
› **Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 8,0 %**

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

Continental-Konzern in Mio €	**2025**	2024	Δ in %
Umsatz	19.676	20.077	-2,0
EBITDA	1.858	3.154	-41,1
in % vom Umsatz	9,4	15,7	
EBIT	272	2.043	-86,7
in % vom Umsatz	1,4	10,2	
Abschreibungen[1]	1.586	1.111	42,7
davon Wertminderungen[2]	514	7	7.448,7
Investitionen[3]	1.316	1.251	5,2
in % vom Umsatz	6,7	6,2	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	9.545	10.320	-7,5
Operative Aktiva (Durchschnitt)	10.499	10.532	-0,3
Kapitalrendite (ROCE) in %	2,6	19,4	
Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.)[4]	92.653	97.418	-4,9
Umsatz bereinigt[5]	19.666	20.066	-2,0
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)[6]	2.035	2.212	-8,0
in % des bereinigten Umsatzes	10,3	11,0	
Free Cashflow	967	603	60,6

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

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

Fortgeführte Aktivitäten und nicht fortgeführte Aktivitäten in Mio €	**2025**	2024	Δ in %
Umsatz	33.090	39.719	-16,7
EBITDA	2.532	4.498	-43,7
in % vom Umsatz	7,7	11,3	
EBIT	723	2.287	-68,4
in % vom Umsatz	2,2	5,8	
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	-165	1.168	-114,1
Ergebnis pro Aktie in €, unverwässert	-0,83	5,84	-114,1
Ergebnis pro Aktie in €, verwässert	-0,83	5,84	-114,1
Investitionen[1]	1.752	2.204	-20,5
in % vom Umsatz	5,3	5,5	
Free Cashflow	775	1.114	-30,4

1 Investitionen in Sachanlagen und Software.

Geschäftsverlauf und Umsatzentwicklung

Der Konzernumsatz reduzierte sich im Jahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 401 Mio € bzw. 2,0 % auf 19.676 Mio € (Vj. 20.077 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein organischer Umsatzanstieg um 0,8 %. Wechselkurseffekte wirkten sich in Höhe von 562 Mio € negativ auf die Umsatzentwicklung aus, während Konsolidierungskreisveränderungen kaum einen Effekt hatten.

Im Unternehmensbereich Tires wurden das Wachstum in den weltweiten Ersatzmärkten für Pkw-Reifen und die weiterhin positiven Mixeffekte im Umsatz durch negative Wechselkurseffekte und eine schwache Nachfrage im Pkw-Erstausrüstungsgeschäft sowie im Bereich Lkw-Reifen überkompensiert. Es ergab sich ein leichter Rückgang des Umsatzes um 0,5 % bei einem organischen Umsatzwachstum in Höhe von 2,4 %.

Im Unternehmensbereich ContiTech führten neben negativen Wechselkurseffekten die erneut rückläufige Entwicklung des Automobilerstausrüstungsgeschäfts in Europa und Nordamerika sowie die anhaltende Marktschwäche v. a. im Industrieumfeld sowie im Nutzfahrzeug- und Off-Highway-Geschäft zu rückläufigen Umsatzerlösen.

Die Umsatzerlöse aus nicht fortgeführten Aktivitäten beliefen sich bis zur Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing auf 13.415 Mio € im Vergleich zu einem Vorjahreswert von 19.642 Mio € für das gesamte Geschäftsjahr 2024. Somit ergab sich für die fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten insgesamt ein Umsatz in Höhe von 33.090 Mio € (Vj. 39.719 Mio €).

Die Umsatzanteile nach Regionen im Jahr 2025 stellen sich wie folgt dar:

Umsatz nach Regionen in %	**2025**	2024
Deutschland	14	14
Europa ohne Deutschland	35	35
Nordamerika	29	30
Asien-Pazifik	16	16
Übrige Länder	6	6

Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)
Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Konzerns reduzierte sich im Jahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 177 Mio € bzw. 8,0 % auf 2.035 Mio € (Vj. 2.212 Mio €) und entspricht 10,3 % (Vj. 11,0 %) des bereinigten Umsatzes.

Operatives Ergebnis (EBIT)
Das operative Konzernergebnis (EBIT) verringerte sich 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 1.771 Mio € bzw. 86,7 % auf 272 Mio € (Vj. 2.043 Mio €). Die Umsatzrendite reduzierte sich auf 1,4 % (Vj. 10,2 %). Dabei verringerten sich die Herstellungskosten entsprechend den rückläufigen Umsatzerlösen um 207 Mio € auf 14.565 Mio € (Vj. 14.772 Mio €). Das operative Ergebnis wurde von Aufwendungen im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung der ausländischen Gesellschaften der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing und der Bewertung der Veräußerungsgruppe OESL sowie Restrukturierungsaufwendungen deutlich belastet. Ergänzend wirkten sich US-amerikanische Zollerhöhungen auf Importe sowie Wechselkurseffekte insbesondere im Unternehmensbereich Tires und zusätzlich das weiterhin schwache Industrieumfeld im Unternehmensbereich ContiTech negativ aus.

Das operative Ergebnis (EBIT) aus nicht fortgeführten Aktivitäten belief sich auf 451 Mio € (Vj. 244 Mio €), sodass sich für die fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten insgesamt ein EBIT in Höhe von 723 Mio € (Vj. 2.287 Mio €) mit einer Umsatzrendite von 2,2 % (Vj. 5,8 %) ergab.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) der fortgeführten Aktivitäten des Konzerns im Berichtsjahr um 45 Mio € (Vj. 54 Mio €).

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 2,6 % (Vj. 19,4 %).

Sondereffekte 2025
Für den Konzern ergab sich insgesamt eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2025 in Höhe von 1.718 Mio €. Hiervon entfielen 89 Mio € auf Tires, 832 Mio € auf ContiTech und 797 Mio € auf die Holding.

Im Zusammenhang mit der Bewertung der Veräußerungsgruppe OESL entstanden Wertminderungen des Goodwill in Höhe von 124 Mio €, Wertminderungen auf sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen in Höhe von 367 Mio € sowie sonstige Aufwendungen in Höhe von 71 Mio €.

Darüber hinaus ergaben sich Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 8 Mio € bei Tires und 1 Mio € bei ContiTech sowie Wertminderungen auf sonstige immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 3 Mio € bei der Holding, sodass insgesamt Wertminderungen auf Sachanlagen und sonstige immaterielle Vermögenswerte in Höhe von 379 Mio € entstanden. In diesen Werten sind Wertminderungen und Wertaufholungen, die im Rahmen von Restrukturierungen entstanden sind, nicht enthalten.

Aus Abfindungen entstand ein Sondereffekt in Höhe von insgesamt 73 Mio € (Tires 16 Mio €, ContiTech 36 Mio €, Holding 21 Mio €).

Im Unternehmensbereich Tires entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 55 Mio €. Darin sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 8 Mio € enthalten. Darüber hinaus ergaben sich Erträge im Zusammenhang mit Restrukturierungen in Höhe von 1 Mio €.

Im Unternehmensbereich ContiTech entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 197 Mio €. Darin sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 3 Mio € enthalten. Darüber hinaus ergaben sich Erträge im Zusammenhang mit Restrukturierungen in Höhe von 5 Mio €.

Im Bereich der Holding entstanden darüber hinaus weitere Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 1 Mio €.

Aus restrukturierungsbezogenen Belastungen entstand ein Aufwand in Höhe von 13 Mio € (Tires 9 Mio €, ContiTech 4 Mio €).

Veräußerungsgewinne und -verluste aus Abgängen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen im Bereich der Holding beinhalten im Wesentlichen Verluste im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung der ausländischen Gesellschaften der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing in Höhe von 680 Mio €. Im Unternehmensbereich Tires ergaben sich darüber hinaus Aufwendungen im Zusammenhang mit der Veräußerung von Teilaktivitäten des Geschäftsfelds Replacement EMEA in Höhe von 1 Mio €.

Im Unternehmensbereich ContiTech entstanden Aufwendungen für die organisatorisch unabhängige Aufstellung des Geschäftsfelds Original Equipment Solutions (OESL) in Höhe von 34 Mio €.

Im Bereich der Holding ergaben sich aus der Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing Aufwendungen in Höhe von 40 Mio € sowie aus der organisatorisch unabhängigen Aufstellung des Unternehmensbereichs ContiTech in Höhe von 17 Mio €.

Ausgelöst durch die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing kam es zur Auflösung einer steuerlichen Organschaft. Dies führte zu Aufwendungen in Höhe von 12 Mio € im Bereich der Holding. Darüber hinaus wurden auf Basis der Konzerntrennungsvereinbarung Rückstellungen für Rückerstattungen an Aumovio in Höhe von 22 Mio € gebildet.

Im Rahmen der Liquidation einer Gesellschaft ergab sich ein Aufwand in Höhe von 4 Mio € (ContiTech 3 Mio €, Holding 1 Mio €).

Sondereffekte 2024
Für den Konzern ergab sich insgesamt eine Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2024 in Höhe von 114 Mio €. Hiervon entfielen 27 Mio € auf Tires, 85 Mio € auf ContiTech und 3 Mio € auf die Holding.

Aus Wertminderungen auf Sachanlagen ergaben sich Aufwendungen in Höhe von insgesamt 2 Mio € (Tires 0 Mio €, ContiTech 1 Mio €). In diesen Werten sind Wertminderungen und Wertaufholungen, die im Rahmen von Restrukturierungen entstanden sind, nicht enthalten.

Im Unternehmensbereich Tires entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 4 Mio €. Darin sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 2 Mio € enthalten. Darüber hinaus ergaben sich Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 9 Mio €.

Im Unternehmensbereich ContiTech entstanden Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 32 Mio €. Darin sind Wertminderungen auf Sachanlagen in Höhe von 3 Mio € enthalten. Darüber hinaus resultierten Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen in Höhe von 20 Mio €.

Aus restrukturierungsbezogenen Belastungen entstand ein Aufwand in Höhe von insgesamt 23 Mio € (Tires 21 Mio €, ContiTech 2 Mio €).

Aus Abfindungen entstand ein negativer Sondereffekt in Höhe von insgesamt 49 Mio € (Tires 10 Mio €, ContiTech 41 Mio €). Darüber hinaus ergab sich ein Ertrag aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 1 Mio € im Bereich der Holding.

Aus der Veräußerung von Teilaktivitäten des Geschäftsfelds Replacement EMEA ergaben sich Aufwendungen in Höhe von 3 Mio €.

Im Unternehmensbereich Tires ergab sich aus einem Unternehmenserwerb ein Ertrag in Höhe von 1 Mio €.

Im Unternehmensbereich ContiTech wurde das Geschäftsfeld Original Equipment Solutions organisatorisch unabhängig aufgestellt. In diesem Zusammenhang entstanden Aufwendungen in Höhe von 29 Mio €.

Für die Holding ergaben sich aus der Abspaltung der Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing Aufwendungen in Höhe von 4 Mio €.

Beschaffung

Nach einer Phase erhöhter Rohstoffpreise zu Jahresbeginn sowie gestiegener Kosten infolge der in den USA erhobenen Importzölle wirkten sich die Preisreduzierungen bei zahlreichen Rohstoffen im zweiten Halbjahr 2025 für die Unternehmensbereiche Tires und ContiTech entlastend aus.

Überleitung EBIT zum Konzernergebnis

Mio €	**2025**	2024	Δ in %
Tires	1.776	1.870	-5,1
ContiTech	-556	259	-314,9
Sonstiges/Holding/Konsolidierung	-948	-86	-1.003,3
EBIT	**272**	**2.043**	**-86,7**
Finanzergebnis	-303	-287	-5,4
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten vor Ertragsteuern	**-31**	**1.756**	**-101,7**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-384	-398	3,3
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten nach Ertragsteuern	-415	1.358	-130,5
Ergebnis aus nicht fortgeführten Aktivitäten nach Ertragsteuern	280	-159	276,3
Konzernergebnis	**-135**	**1.200**	**-111,2**
Auf Anteile in Fremdbesitz entfallender Gewinn	-30	-32	5,0
Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen	**-165**	**1.168**	**-114,1**

Überleitung Umsatz zum Umsatz bereinigt sowie EBITDA zum bereinigten operativen Ergebnis (EBIT bereinigt) 2025

Mio €	Tires	ContiTech	Sonstiges/ Holding/ Konsolidierung	Konzern
Umsatz	**13.798**	**6.005**	**–127**	**19.676**
Konsolidierungskreisveränderungen[1]	–	-9	–	-9
Umsatz bereinigt	**13.798**	**5.995**	**–127**	**19.666**
EBITDA	**2.595**	**195**	**–932**	**1.858**
Abschreibungen[2]	-819	-751	-16	-1.586
EBIT	**1.776**	**–556**	**–948**	**272**
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA)	4	41	–	45
Konsolidierungskreisveränderungen[1]	0	0	0	0
Sondereffekte				
Wertminderungen auf Goodwill[3]	–	124	–	124
Wertminderungen[4]	8	368	3	379
Restrukturierungen[5]	55	192	1	248
Restrukturierungsbezogene Belastungen	9	4	–	13
Abfindungen	16	36	21	73
Veräußerungsgewinne und -verluste aus Abgängen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen[6]	1	–	680	681
Sonstiges[7]	–	108	92	199
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)	**1.870**	**316**	**–151**	**2.035**

1 Konsolidierungskreisveränderungen beinhalten Zu- und Abgänge im Rahmen von Share und Asset Deals. Dabei werden Zugänge im Berichtsjahr und Abgänge in der Vergleichsperiode bereinigt.
2 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.
3 Die Wertminderungen auf Goodwill beziehen sich auf die Wertminderung im Zusammenhang mit der Bewertung der Veräußerungsgruppe OESL in Höhe von 124 Mio €.
4 Wertminderungen beinhalten außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen. Hierin sind im Wesentlichen Wertminderungen auf sonstige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen in Höhe von 367 Mio € im Zusammenhang mit der Bewertung der Veräußerungsgruppe OESL enthalten. Darin nicht enthalten sind Wertminderungen, die im Rahmen einer Restrukturierung entstanden sind, sowie Wertminderungen auf Finanzanlagen und Goodwill.
5 Hierin sind restrukturierungsbedingte Wertminderungen in Höhe von insgesamt 11 Mio € enthalten (Tires 8 Mio €, ContiTech 3 Mio €).
6 Veräußerungsgewinne und -verluste aus Abgängen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen beinhalten im Wesentlichen Verluste im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung der ausländischen Gesellschaften der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing in Höhe von 680 Mio €.
7 Unter Sonstiges werden im Wesentlichen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing, der geplanten unabhängigen Aufstellung des Unternehmensbereichs ContiTech sowie der Bewertung und dem Verkauf der Veräußerungsgruppe OESL ausgewiesen. Darüber hinaus werden Aufwendungen im Zusammenhang mit Rückerstattungen an Aumovio sowie der Auflösung einer steuerlichen Organschaft ausgewiesen.

Überleitung Umsatz zum Umsatz bereinigt sowie EBITDA zum bereinigten operativen Ergebnis (EBIT bereinigt) 2024

Mio €	Tires	ContiTech	Sonstiges/ Holding/ Konsolidierung	Konzern
Umsatz	**13.861**	**6.387**	**–171**	**20.077**
Konsolidierungskreisveränderungen[1]	–11	–	–	–11
Umsatz bereinigt	**13.850**	**6.387**	**–171**	**20.066**
EBITDA	**2.663**	**562**	**–70**	**3.154**
Abschreibungen[2]	–792	–303	–16	–1.111
EBIT	**1.870**	**259**	**–86**	**2.043**
Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA)	6	48	–	54
Konsolidierungskreisveränderungen[1]	0	–	0	0
Sondereffekte				
Wertminderungen auf Goodwill	–	–	–	–
Wertminderungen[3]	0	1	–	2
Restrukturierungen[4]	–5	11	–	6
Restrukturierungsbezogene Belastungen	21	2	–	23
Abfindungen	10	41	–1	49
Veräußerungsgewinne und -verluste aus Abgängen von Gesellschaften und Geschäftsbereichen	3	–	–	3
Sonstiges[5]	–1	29	4	32
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)	**1.903**	**392**	**–83**	**2.212**

1 Konsolidierungskreisveränderungen beinhalten Zu- und Abgänge im Rahmen von Share und Asset Deals. Dabei werden Zugänge im Berichtsjahr und Abgänge in der Vergleichsperiode bereinigt.
2 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.
3 Wertminderungen beinhalten außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen. Darin nicht enthalten sind Wertminderungen, die im Rahmen einer Restrukturierung entstanden sind, sowie Wertminderungen auf Finanzanlagen und Goodwill.
4 Hierin sind restrukturierungsbedingte Wertminderungen in Höhe von 5 Mio € (Tires 2 Mio €, ContiTech 3 Mio €) enthalten.
5 Unter Sonstiges werden im Wesentlichen Aufwendungen im Zusammenhang mit der organisatorisch unabhängigen Aufstellung des Geschäftsfelds OESL ausgewiesen.

Forschung und Entwicklung

Die Kosten für Forschung und Entwicklung stiegen gegenüber dem Vorjahr um 27 Mio € auf 579 Mio € (Vj. 552 Mio €). Davon entfielen 359 Mio € (Vj. 349 Mio €) auf den Unternehmensbereich Tires und 220 Mio € (Vj. 203 Mio €) auf den Unternehmensbereich ContiTech. Aufgrund der Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing und der dadurch signifikant reduzierten Bedeutung der Kosten für Forschung und Entwicklung für den Gesamtkonzern wurde die Berichterstattung über die Forschungs- und Entwicklungskosten (netto), bei denen Erstattungen und Zuschüsse zu den Forschungs- und Entwicklungskosten in Abzug gebracht wurden, im Berichtsjahr nicht mehr vorgenommen.

Abschreibungen

Die Abschreibungen erhöhten sich um 475 Mio € auf 1.586 Mio € (Vj. 1.111 Mio €) und entsprechen 8,1 % vom Umsatz (Vj. 5,5 %). Sie enthalten im Jahr 2025 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 514 Mio € (Vj. 7 Mio €). Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen Wertminderungen im Zusammenhang mit der Bewertung der Veräußerungsgruppe OESL.

Finanzergebnis

Das negative Finanzergebnis erhöhte sich im Jahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 16 Mio € auf 303 Mio € (Vj. 287 Mio €).

Die Zinserträge erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 15 Mio € auf 77 Mio € (Vj. 62 Mio €).

Die Zinsaufwendungen beliefen sich im Jahr 2025 auf insgesamt 352 Mio € (Vj. 365 Mio €) und sind damit um 13 Mio € gegenüber dem Vorjahr gesunken. Aufwendungen aus der Aufzinsung von langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer und erwartete Erträge aus langfristig fälligen Leistungen an Arbeitnehmer sowie aus den Pensionsfonds führten im Berichtsjahr in Summe zu einem Aufwand in Höhe von 48 Mio € (Vj. 44 Mio €). In diesen Zinseffekten sind die Zinserträge auf das Fondsvermögen der Pensionskassen und der Aufwand aus der Aufzinsung der Anwartschaftsverpflichtungen der Pensionskassen nicht enthalten. Der Zinsaufwand, der im Wesentlichen aus Kreditaufnahmen bei Banken, Kapitalmarkttransaktionen und sonstigen Finanzierungsinstrumenten resultierte, lag bei 304 Mio € (Vj. 321 Mio €). Hiervon entfielen 21 Mio € (Vj. 20 Mio €) auf Aufwendungen aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeiten. Die begebenen Anleihen führten zu Aufwendungen in Höhe von 140 Mio € (Vj. 111 Mio €). Zinsaufwendungen im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme des syndizierten Kredits beliefen sich insgesamt auf 21 Mio € (Vj. 32 Mio €).

Die Effekte aus Währungsumrechnung lieferten im Berichtsjahr eine Ergebnisbelastung in Höhe von 40 Mio € (Vj. Ertrag in Höhe von 48 Mio €). Effekte aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstige Bewertungseffekte führten zu einem Ertrag in Höhe von 12 Mio € (Vj. Aufwand in Höhe von 32 Mio €). Hiervon entfiel auf sonstige Bewertungseffekte ein Aufwand in Höhe von 10 Mio € (Vj. Ertrag in Höhe von 4 Mio €). Wird die Summe der Effekte aus Währungsumrechnung und aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten betrachtet, ergab sich im Jahr 2025 eine Ergebnisbelastung in Höhe von 18 Mio € (Vj. Ergebnisentlastung in Höhe von 12 Mio €).

Steueraufwand

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beliefen sich im Geschäftsjahr 2025 auf 384 Mio € (Vj. 398 Mio €). Die Steuerquote beträgt 52,0 % nach 22,6 % im Vorjahr. Die Steuerquote des aktuellen Jahres ist bereinigt um die permanenten Effekte aus den vorgenommenen Wertminderungen des Goodwill und der Entkonsolidierung ausländischer Gesellschaften der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing dargestellt.

Im Berichtsjahr wirkten sich wie im Vorjahr Besteuerungsunterschiede im Ausland sowie Förderungen und Befreiungen positiv aus. Die Steuerquote wurde jedoch durch nicht zahlungswirksame Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern in Höhe von insgesamt 49 Mio € (Vj. 212 Mio €) belastet, davon 4 Mio € (Vj. 243 Mio €) für Vorjahre. Zusätzlich wurde die Steuerquote wie im Vorjahr durch nicht abzugsfähige Betriebsausgaben und nicht anrechenbare ausländische Quellensteuern in Höhe von 181 Mio € (Vj. 177 Mio €) belastet. Im Berichtsjahr ergaben sich weitere steuerliche Entlastungen aus lokalen Ertragsteuern mit abweichender Bemessungsgrundlage und aus Rückstellungsauflösung für Mindestbesteuerung sowie weitere steuerliche Belastungen aus Steuern für Vorjahre und Effekte aus Änderungen des Steuersatzes.

Konzernergebnis den Anteilseignern zuzurechnen

Das den Anteilseignern zuzurechnende Konzernergebnis verringerte sich im Jahr 2025 um 1.333 Mio € auf -165 Mio € (Vj. 1.168 Mio €). Das unverwässerte Ergebnis pro Aktie lag bei -0,83 € (Vj. 5,84 €), das unverwässerte Ergebnis pro Aktie aus fortgeführten Aktivitäten bei -2,10 € (Vj. 6,72 €). Das unverwässerte Ergebnis pro Aktie entspricht jeweils dem verwässerten Ergebnis pro Aktie.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Zum 31. Dezember 2025 lag die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Continental-Konzern mit 92.653 Beschäftigten um 4.765 unter dem Vorjahreswert von 97.418.

Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmensbereichs Tires reduzierte sich um 882. Dies resultierte im Wesentlichen aus Anpassungen an eine bedarfsgerechte Produktion.

Im Unternehmensbereich ContiTech führten im Wesentlichen Anpassungen an das Produktionsvolumen zu einer Verringerung der Beschäftigtenzahl um 3.207.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach Regionen in %	**2025**	2024
Deutschland	21	21
Europa ohne Deutschland	37	36
Nordamerika	19	19
Asien-Pazifik	16	16
Übrige Länder	8	8

Finanzlage

› **Free Cashflow bei 967 Mio €**
› **Netto-Finanzschulden bei 5,2 Mrd €**

Cashflow-Überleitung
Die folgenden Erläuterungen zur Cashflow-Überleitung beziehen sich auf die fortgeführten Aktivitäten des Continental-Konzerns. Die Werte der Vergleichsperiode sind entsprechend angepasst dargestellt.

Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit lag 2025 mit 2.014 Mio € um 386 Mio € über dem Vorjahresvergleichswert (Vj. 1.628 Mio €) und erreichte 10,2 % vom Umsatz (Vj. 8,1 %). Das Vorjahr war durch die Auszahlung für den Rückkauf von Anteilen an der ContiTech AG (nunmehr firmierend unter ContiTech Deutschland GmbH) wesentlich belastet. Das EBIT verringerte sich um 1.771 Mio € auf 272 Mio € (Vj. 2.043 Mio €). Dies ist im Wesentlichen auf nicht zahlungswirksame Effekte infolge der Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing und der Bewertung der Veräußerungsgruppe OESL zurückzuführen. Darüber hinaus wirkten sich Restrukturierungsaufwendungen und Zölle auf Importe in die USA sowie Wechselkurseffekte negativ aus.

Der zahlungsmittelwirksame Aufbau des Working Capital führte zu einem Mittelabfluss in Höhe von 231 Mio € (Vj. 69 Mio €). Dieser Mittelabfluss resultierte im Wesentlichen aus einem Abbau der operativen Verbindlichkeiten in Höhe von 337 Mio € (Vj. Aufbau in Höhe von 53 Mio €). Gegenläufig wirkten der Rückgang der Vorräte um 89 Mio € (Vj. Erhöhung 97 Mio €) sowie der Abbau der operativen Forderungen in Höhe von 17 Mio € (Vj. Aufbau in Höhe von 25 Mio €).

Die Zinszahlungen verringerten sich um 27 Mio € auf 293 Mio € (Vj. 320 Mio €). Die Auszahlungen für Ertragsteuern erhöhten sich um 5 Mio € auf 562 Mio € (Vj. 557 Mio €).

Aus Investitionstätigkeit resultierte ein Mittelabfluss in Höhe von 1.047 Mio € (Vj. 1.026 Mio €). Die Investitionen in Sachanlagen und Software, ohne Berücksichtigung von aktivierten Fremdkapitalkosten und aktivierten Nutzungsrechten aus Leasingverhältnissen, erhöhten sich von 1.056 Mio € um 16 Mio € auf 1.072 Mio €.

Der Saldo aus dem Erwerb und der Veräußerung von Gesellschaften und Geschäftsbereichen führte im Jahr 2025 zu einem Mittelzufluss in Höhe von 9 Mio € (Vj. 5 Mio €). Dieser Mittelzufluss ist hauptsächlich auf die Veräußerung von Geschäftsaktivitäten im Unternehmensbereich Tires zurückzuführen.

Aus den genannten Effekten ergab sich für das Geschäftsjahr 2025 ein Free Cashflow in Höhe von 967 Mio € (Vj. 603 Mio €), was einer Erhöhung von 365 Mio € gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Für die nicht fortgeführten Aktivitäten ergab sich ein Free Cashflow in Höhe von -192 Mio € (Vj. 511 Mio €), sodass der Free Cashflow für die fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten im Berichtsjahr bei 775 Mio € im Vergleich zu 1.114 Mio € für das Gesamtjahr 2024 lag.

Investitionen (Bilanzzugang)
Die Investitionen der fortgeführten Aktivitäten erhöhten sich um 65 Mio € auf 1.316 Mio € (Vj. 1.251 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 6,7 % (Vj. 6,2 %).

Für die fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten belief sich der Bilanzzugang für Sachanlagen und Software 2025 auf 1.752 Mio € (Vj. 2.204 Mio €). Die Investitionsquote lag bei 5,3 % (Vj. 5,5 %).

Finanzierung und Finanzschulden
Die Netto-Finanzschulden lagen zum Ende des Geschäftsjahres 2025 mit 5.154 Mio € um 1.442 Mio € über dem Stand zum Jahresende 2024 (Vj. 3.712 Mio €). Diese Veränderung ist im Wesentlichen auf die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing im September 2025 zurückzuführen.

Die Leverage Ratio wird anstelle der Gearing Ratio seit Mitte 2025 als neue Kennzahl zur Beurteilung der Finanzierungsstruktur berichtet, da sie die Relation zwischen Verschuldung und Ertragskraft widerspiegelt und sich aus Sicht von Continental damit besser als Steuerungsgröße eignet. Zudem wird der Leverage Ratio eine höhere Relevanz in der Kapitalmarktkommunikation beigemessen. Ende Dezember 2025 lag die Leverage Ratio bei 2,8.

Die Brutto-Finanzschulden beliefen sich zum Jahresende 2025 auf 6.826 Mio € (Vj. 6.909 Mio €) und unterschritten das Vorjahresniveau um 83 Mio €.

Basierend auf den Quartalsendwerten waren im Jahresdurchschnitt 69,7 % (Vj. 68,5 %) der Brutto-Finanzschulden nach Sicherungsmaßnahmen mit festen Zinssätzen ausgestattet.

Der Buchwert der Anleihen erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr von 3.861 Mio € auf 4.626 Mio € zum Ende des Geschäftsjahres 2025. Unter dem Rahmen-Emissionsprogramm (Debt Issuance Programme, DIP) hat die Continental AG am 22. Mai 2025 eine börsennotierte Euro-Anleihe mit einem Emissionsvolumen in Höhe von 750 Mio € emittiert. Der Ausgabekurs dieser Anleihe mit einer Laufzeit von dreieinhalb Jahren und einem festen Zinssatz von 2,875 % p.a. lag bei 99,610 %. Am 9. September 2025 wurde eine weitere börsennotierte Euro-Anleihe von der Continental AG mit einem Emissionsvolumen in Höhe von 600 Mio € emittiert. Der Ausgabekurs dieser Anleihe mit einer Laufzeit von drei Jahren und neun Monaten und einem festen Zinssatz von ebenfalls 2,875 % p.a. lag bei 99,494 %. Zudem wurde die am 27. Juni 2025 fällige Euro-Anleihe der Continental AG über 600 Mio € zu einem Kurs von 100,000 % zurückgezahlt. Diese Anleihe wurde mit 0,375 % p.a. verzinst und hatte eine Laufzeit von fünf Jahren und neun Monaten.

Im April 2025 hat Continental Tire Andina S.A., Cuenca, Ecuador, zwei US-Dollar-Anleihen im Gesamtvolumen von 15 Mio US-Dollar mit Festzinssätzen von 7,500 % p.a. bzw. 7,750 % p.a. und Laufzeiten von vier bzw. fünf Jahren emittiert. Zum 31. Dezember 2025 lag der Buchwert dieser Anleihen bei 11 Mio €.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten lagen am 31. Dezember 2025 bei 534 Mio € (Vj. 1.042 Mio €) und damit 508 Mio € unter dem Vorjahresniveau. Dies ist zurückzuführen auf eine Vertragsanpassung eines bestehenden Cash Pools zwischen Konzerngesellschaften und einem Kreditinstitut. Die Vertragsanpassung führte im vierten Quartal 2025 dazu, dass die Continental AG einen Rechtsanspruch auf die Saldierung der betreffenden Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie Verbindlichkeiten gegenüber diesem Kreditinstitut hat. Damit findet erstmals 2025 eine Saldierung gemäß IAS 32.42 statt. Der Saldierungseffekt lag bei 484 Mio €.

Der syndizierte Kredit wurde im Dezember 2019 vorzeitig erneuert. Er bestand aus einer revolvierenden Tranche in Höhe von 4.000 Mio € mit einer ursprünglichen Laufzeit von fünf Jahren. Infolge der Ausübung von zwei Optionen auf Verlängerung der Laufzeit um jeweils ein Jahr war diese Finanzierungszusage bis Dezember 2026 gültig. Im ersten Halbjahr 2025 wurden mit dem Bankenkonsortium nachfolgende Anpassungen beschlossen: Zum einen wurde die Laufzeit um ein weiteres Jahr bis Dezember 2027 verlängert, wobei sich eine Bank mit einem Anteil von 90 Mio € nicht an der Verlängerung beteiligte. Diese Bank wird im Dezember 2026 aus dem syndizierten Kredit ausscheiden. Zum anderen wurde eine Volumenreduzierung ab dem Vollzug der Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing im September 2025 vereinbart. Seit dem 17. September 2025 beträgt das Volumen des syndizierten Kredits nunmehr 2.500 Mio €. Des Weiteren wird die Marge künftig nicht mehr mit der Nachhaltigkeitsleistung des Konzerns verknüpft. Dieser revolvierende Kredit in Höhe von 2.500 Mio € wurde am 31. Dezember 2025 von der Continental AG in Höhe von 250 Mio € (Vj. –) und der Continental Rubber of America, Corp., Wilmington, USA, in Höhe von 128 Mio € (Vj. –) in Anspruch genommen.

Die sonstigen Finanzschulden reduzierten sich zum Jahresende 2025 um 340 Mio € auf 1.666 Mio € (Vj. 2.005 Mio €). Dieser Rückgang ist v.a. auf niedrigere Leasing- und sonstige Verbindlichkeiten mit Kreditcharakter zurückzuführen. Die Ausnutzung von Forderungsverkaufsprogrammen lag Ende 2025 mit 238 Mio € (Vj. 299 Mio €) unter dem Vorjahresniveau. Im Continental-Konzern wurden zum Jahresende 2025 zwei (Vj. drei) Forderungsverkaufsprogramme mit einem Finanzierungsvolumen in Höhe von insgesamt 350 Mio € (Vj. 400 Mio €) genutzt.

Die flüssigen Mittel, derivativen Finanzinstrumente und verzinslichen Anlagen reduzierten sich um 1.525 Mio € auf 1.672 Mio € (Vj. 3.197 Mio €). Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing im September 2025 zurückzuführen.

Zum 31. Dezember 2025 verfügt der Continental-Konzern über ein Liquiditätspolster in Höhe von insgesamt 4.236 Mio € (Vj. 7.931 Mio €), davon 1.503 Mio € (Vj. 2.966 Mio €) an flüssigen Mitteln sowie zugesagte, ungenutzte Kreditlinien im Volumen von 2.733 Mio € (Vj. 4.966 Mio €). Von den vorab genannten flüssigen Mitteln sind zum 31. Dezember 2025 insgesamt 1.424 Mio € (Vj. 2.720 Mio €) unbeschränkt verfügbar. Die Beurteilung der flüssigen Mittel hinsichtlich etwaiger Beschränkungen erfolgt zum jeweiligen Stichtag.

Herleitung der Netto-Finanzschulden

Mio €	**31.12.2025**	31.12.2024
Langfristige Finanzschulden	4.751	4.112
Kurzfristige Finanzschulden	2.075	2.797
Langfristige derivative Finanzinstrumente und verzinsliche Anlagen	-31	-81
Kurzfristige derivative Finanzinstrumente und verzinsliche Anlagen	-138	-151
Flüssige Mittel	-1.503	-2.966
Netto-Finanzschulden	**5.154**	**3.712**

Herleitung der Veränderung der Netto-Finanzschulden

Mio €	**2025**	2024
Netto-Finanzschulden der fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten am Anfang der Periode	**3.712**	**4.038**
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	2.193	2.934
Cashflow aus Investitionstätigkeit	-1.418	-1.821
Cashflow vor Finanzierungstätigkeit (Free Cashflow)	**775**	**1.114**
Gezahlte Dividende	-500	-440
Sonstiges[1]	-494	-345
Wechselkurseffekte	-128	-3
Veränderung der Netto-Finanzschulden	**-346**	**326**
Abzüglich Überhang an flüssigen Mitteln der nicht fortgeführten Aktivitäten zum Zeitpunkt des Abgangs	-1.095	–
Netto-Finanzschulden am Ende der Periode	**5.154**	**3.712**

1 Unter Sonstiges werden im Wesentlichen Dividenden an Minderheitsgesellschafter und Veränderungen aus Eigenkapitaltransaktionen bei Gesellschaften mit Minderheitsanteilseignern sowie nicht zahlungswirksame Veränderungen ausgewiesen.

Vermögenslage

› **Eigenkapital bei 4,2 Mrd €**
› **Eigenkapitalquote bei 23,4 %**

Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing
Im Rahmen der Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing gingen Netto-Vermögenswerte in Höhe von 10.014 Mio € ab. Dadurch wurde die Vermögenslage im Geschäftsjahr 2025 maßgeblich beeinflusst.

Bilanzsumme
Die Bilanzsumme sank zum 31. Dezember 2025 gegenüber dem Vorjahresstichtag um 19.174 Mio € auf 17.792 Mio € (Vj. 36.966 Mio €).

Langfristige Vermögenswerte
Die langfristigen Vermögenswerte verringerten sich im Vergleich zum Vorjahreswert um 10.701 Mio € auf 8.315 Mio € (Vj. 19.016 Mio €). Der Goodwill reduzierte sich um 2.309 Mio € auf 856 Mio € (Vj. 3.165 Mio €), ebenso sanken die sonstigen immateriellen Vermögenswerte um 504 Mio € auf 115 Mio € (Vj. 619 Mio €). Die Sachanlagen sanken um 5.619 Mio € auf 6.179 Mio € (Vj. 11.798 Mio €). Die aktiven latenten Steuern reduzierten sich um 1.616 Mio € auf 907 Mio € (Vj. 2.523 Mio €).

Kurzfristige Vermögenswerte
Die kurzfristigen Vermögenswerte verringerten sich um 8.473 Mio € auf 9.477 Mio € (Vj. 17.950 Mio €). Die Vorräte sanken im Berichtsjahr um 3.046 Mio € auf 3.067 Mio € (Vj. 6.113 Mio €). Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen reduzierten sich um 3.875 Mio € auf 3.228 Mio € (Vj. 7.104 Mio €). Die flüssigen Mittel sind mit 1.503 Mio € um 1.462 Mio € niedriger als am Vorjahresstichtag (Vj. 2.966 Mio €). Die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte in Höhe von 782 Mio € (Vj. —) enthalten im Wesentlichen die Vermögenswerte der Veräußerungsgruppe OESL.

Eigenkapital
Das Eigenkapital inklusive der Anteile in Fremdbesitz ist mit 4.158 Mio € (Vj. 14.798 Mio €) um 10.640 Mio € niedriger als im Vorjahr. Dies spiegelt sich insbesondere in dem Rückgang der kumulierten einbehaltenen Gewinne in Höhe von 8.291 Mio € wider. Wesentlicher Grund hierfür ist die Abbildung der Sachdividende in Verbindung mit der Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing. Die erfolgsneutralen Rücklagen stiegen um 320 Mio € auf -1.482 Mio € (Vj. -1.801 Mio €). Die Eigenkapitalquote sank auf 23,4 % (Vj. 40,0 %). Anstelle der Gearing Ratio berichtet Continental seit Mitte 2025 die Leverage Ratio als neue Kennzahl zur Beurteilung der Finanzierungsstruktur. Zur Erläuterung der Leverage Ratio verweisen wir auf den Abschnitt Finanzierung und Finanzschulden im Unterkapitel Finanzlage.

Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten
Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten sanken um 1.661 Mio € auf 6.238 Mio € (Vj. 7.899 Mio €). Dabei reduzierten sich die langfristigen Leistungen an Arbeitnehmer um 1.901 Mio € auf 1.214 Mio € (Vj. 3.116 Mio €), und die langfristigen Rückstellungen für sonstige Risiken und Verpflichtungen sanken um 335 Mio € auf 187 Mio € (Vj. 522 Mio €). Gegenläufig erhöhten sich die langfristigen Finanzschulden um 639 Mio € auf 4.751 Mio € (Vj. 4.112 Mio €).

Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten
Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten sanken um 6.872 Mio € auf 7.396 Mio € (Vj. 14.269 Mio €). Dies ist auf den Rückgang der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen um 4.121 Mio € auf 2.349 Mio € (Vj. 6.471 Mio €) sowie die Verringerung der kurzfristigen Leistungen an Arbeitnehmer um 697 Mio € auf 683 Mio € (Vj. 1.380 Mio €) zurückzuführen. Ebenso reduzierten sich die kurzfristigen Rückstellungen für sonstige Risiken und Verpflichtungen um 685 Mio € auf 279 Mio € (Vj. 964 Mio €). Die kurzfristigen Finanzschulden sind mit 2.075 Mio € um 722 Mio € geringer als am Vorjahresstichtag (Vj. 2.797 Mio €). Die zur Veräußerung gehaltenen Verbindlichkeiten in Höhe von 613 Mio € (Vj. —) enthalten die Verbindlichkeiten der Veräußerungsgruppe OESL.

Operative Aktiva
Die operativen Aktiva der fortgeführten Aktivitäten verringerten sich zum 31. Dezember 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 775 Mio € auf 9.545 Mio € (Vj. 10.320 Mio €). Die operativen Aktiva der fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten des Vorjahres beliefen sich auf 19.365 Mio €. Die folgenden Erläuterungen für das Vorjahr umfassen die Werte für die fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten.

Das Working Capital reduzierte sich um 3.046 Mio € auf 3.958 Mio € (Vj. 7.005 Mio €). Diese Entwicklung ist auf eine Verringerung sowohl der operativen Forderungen um 4.122 Mio € auf 3.241 Mio € (Vj. 7.362 Mio €) als auch der operativen Verbindlichkeiten um 4.121 Mio € auf 2.349 Mio € (Vj. 6.471 Mio €) zurückzuführen. Ebenso verringerten sich die Vorräte um 3.046 Mio € auf 3.067 Mio € (Vj. 6.113 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 7.309 Mio € (Vj. 16.170 Mio €) auf und lagen damit um 8.861 Mio € unter dem Vorjahreswert. Der Goodwill verringerte sich um 2.309 Mio € auf 856 Mio € (Vj. 3.165 Mio €). Dieser Rückgang resultierte im Wesentlichen aus der Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing sowie einer Wertberichtigung im Unternehmensbereich ContiTech im Zusammenhang mit der Bewertung der Veräußerungsgruppe OESL. Das Sachanlagevermögen reduzierte sich um 5.619 Mio € auf 6.179 Mio € (Vj. 11.798 Mio €). Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 504 Mio € auf 115 Mio € (Vj. 619 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 45 Mio € (Vj. 109 Mio €) wirkten sich wertmindernd auf die immateriellen Vermögenswerte aus.

Im Unternehmensbereich Tires führte die Veräußerung von Teilaktivitäten des Geschäftsfelds Replacement EMEA zu einer Verminderung der operativen Aktiva um 10 Mio €. Darüber hinaus verringerten sich die operativen Aktiva um 1 Mio € durch den Ausgleich einer Kaufpreisforderung aus dem Vorjahr.

Im Unternehmensbereich ContiTech erhöhten sich die operativen Aktiva durch die erfolgswirksame Auflösung einer Kaufpreisverbindlichkeit aus dem Erwerb der Printing Solutions Sweden Holding AB, Trelleborg, Schweden, aus dem Jahr 2023 um 1 Mio €. Des Weiteren ergab sich aus der erstmaligen Konsolidierung einer bisher nicht vollkonsolidierten Tochtergesellschaft eine Reduzierung der operativen Aktiva um 1 Mio €.

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

Wechselkurseffekte wirkten sich im Berichtsjahr mit 521 Mio € vermindernd (Vj. erhöhend um 58 Mio €) auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Konzerns aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva der fortgeführten Aktivitäten verringerten sich gegenüber dem Vorjahr um 33 Mio € auf 10.499 Mio € (Vj. 10.532 Mio €). Die durchschnittlichen operativen Aktiva der fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten des Vorjahres beliefen sich auf 19.980 Mio €.

Konzernbilanz

Aktiva in Mio €	**31.12.2025**	31.12.2024
Goodwill	856	3.165
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	115	619
Sachanlagen	6.179	11.798
Anteile an nach der Equity-Methode bilanzierten Unternehmen	83	326
Langfristige übrige Vermögenswerte	1.081	3.108
Langfristige Vermögenswerte	**8.315**	**19.016**
Vorräte	3.067	6.113
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.228	7.104
Kurzfristige übrige Vermögenswerte	1.678	1.768
Flüssige Mittel	1.503	2.966
Kurzfristige Vermögenswerte	**9.477**	**17.950**
Bilanzsumme	**17.792**	**36.966**

Passiva in Mio €	**31.12.2025**	31.12.2024
Eigenkapital	**4.158**	**14.798**
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	**6.238**	**7.899**
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.349	6.471
Kurzfristige sonstige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	5.047	7.798
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	**7.396**	**14.269**
Bilanzsumme	**17.792**	**36.966**

Überleitung zu operativen Aktiva 2025

Mio €	Tires	ContiTech	Sonstiges/ Holding/ Konsolidierung	Konzern
Summe Aktiva/Bilanzsumme	**10.591**	**3.759**	**3.442**	**17.792**
Flüssige Mittel	–	–	1.503	1.503
Kurz- und langfristige derivative Finanzinstrumente, verzinsliche Anlagen	–	–	169	169
Andere finanzielle Vermögenswerte	30	2	16	48
Abzüglich finanzieller Vermögenswerte	**30**	**2**	**1.688**	**1.720**
Abzüglich sonstiger nicht operativer Vermögenswerte	**29**	**26**	**448**	**503**
Aktive latente Steuern	–	–	907	907
Ertragsteuerforderungen	–	–	157	157
Abzüglich Ertragsteuervermögen	**–**	**–**	**1.065**	**1.065**
Segmentvermögen	**10.531**	**3.731**	**241**	**14.504**
Summe Verbindlichkeiten und Rückstellungen	**3.983**	**1.966**	**7.685**	**13.634**
Kurz- und langfristige Finanzschulden	–	–	6.826	6.826
Andere finanzielle Verbindlichkeiten	–	–	7	7
Abzüglich finanzieller Verbindlichkeiten	**–**	**–**	**6.833**	**6.833**
Passive latente Steuern	–	–	72	72
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	–	284	284
Abzüglich Ertragsteuerverpflichtungen	**–**	**–**	**356**	**356**
Abzüglich sonstiger nicht operativer Verbindlichkeiten	**689**	**512**	**284**	**1.486**
Segmentschulden	**3.294**	**1.453**	**212**	**4.959**
Operative Aktiva	**7.238**	**2.278**	**30**	**9.545**

Überleitung zu operativen Aktiva 2024

Mio €	Tires	ContiTech	Sonstiges/ Holding/ Konsolidierung	Konzern
Summe Aktiva/Bilanzsumme	**10.826**	**4.434**	**6.559**	**21.818**
Flüssige Mittel	–	–	2.966	2.966
Kurz- und langfristige derivative Finanzinstrumente, verzinsliche Anlagen	–	–	231	231
Andere finanzielle Vermögenswerte	36	11	21	67
Abzüglich finanzieller Vermögenswerte	**36**	**11**	**3.218**	**3.264**
Abzüglich sonstiger nicht operativer Vermögenswerte	**-7**	**7**	**519**	**520**
Aktive latente Steuern	–	–	2.523	2.523
Ertragsteuerforderungen	–	–	285	285
Abzüglich Ertragsteuervermögen	**–**	**–**	**2.808**	**2.808**
Segmentvermögen	**10.798**	**4.415**	**13**	**15.226**
Summe Verbindlichkeiten und Rückstellungen	**4.138**	**1.916**	**8.220**	**14.275**
Kurz- und langfristige Finanzschulden	–	–	6.909	6.909
Andere finanzielle Verbindlichkeiten	–	–	20	20
Abzüglich finanzieller Verbindlichkeiten	**–**	**–**	**6.929**	**6.929**
Passive latente Steuern	–	–	97	97
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	–	531	531
Abzüglich Ertragsteuerverpflichtungen	**–**	**–**	**628**	**628**
Abzüglich sonstiger nicht operativer Verbindlichkeiten	**718**	**561**	**532**	**1.811**
Segmentschulden	**3.421**	**1.355**	**131**	**4.906**
Operative Aktiva	**7.377**	**3.060**	**-117**	**10.320**

Entwicklung der Unternehmensbereiche

Tires

› **Umsatzrückgang um 0,5 %**
› **Anstieg des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 2,4 %**
› **Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 1,8 %**

Tires in Mio €	**2025**	2024	Δ in %
Umsatz	13.798	13.861	–0,5
EBITDA	2.595	2.663	–2,5
in % vom Umsatz	18,8	19,2	
EBIT	1.776	1.870	–5,1
in % vom Umsatz	12,9	13,5	
Abschreibungen[1]	819	792	3,4
davon Wertminderungen[2]	17	2	691,1
Investitionen[3]	1.035	996	3,9
in % vom Umsatz	7,5	7,2	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	7.238	7.377	–1,9
Operative Aktiva (Durchschnitt)	7.632	7.517	1,5
Kapitalrendite (ROCE) in %	23,3	24,9	
Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.)[4]	56.187	57.069	–1,5
Umsatz bereinigt[5]	13.798	13.850	–0,4
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)[6]	1.870	1.903	–1,8
in % des bereinigten Umsatzes	13,6	13,7	

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

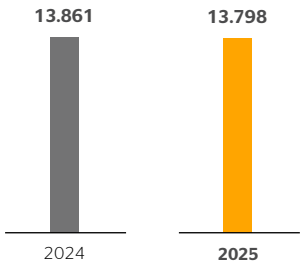
Struktur
Der Unternehmensbereich Tires (70 % des Konzernumsatzes) steht mit seinem Premiumportfolio im Pkw-, Lkw-, Bus-, Zweirad- und Spezialreifensegment für innovative Reifenlösungen. Intelligente Produkte und Services rund um Reifen runden das Angebot ab. Für den Fachhandel und Flottenmanager bietet Tires digitale Reifenüberwachungs- und -managementsysteme sowie weitere Dienstleistungen an, die Flotten mobil halten und deren Effizienz erhöhen. Mit seinen Reifen leistet der Unternehmensbereich einen Beitrag zu sicherer, effizienter und komfortabler Mobilität. Der Unternehmensbereich gliederte sich im Berichtsjahr in fünf Geschäftsfelder:

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

Im Rahmen einer Neuausrichtung wurden die Geschäftsfelder Original Equipment und Specialty Tires zum 1. Januar 2026 in regionale Geschäftsfelder überführt.

Geschäftsverlauf und Umsatzentwicklung
Im Unternehmensbereich Tires ergab sich ein leichter Umsatzrückgang auf 13.798 Mio € (Vj. 13.861 Mio €), bedingt durch negative Wechselkurseffekte und eine schwache Nachfrage im Pkw-Erstausrüstungsgeschäft sowie im Bereich Lkw-Reifen. Gegenläufig wirkten Effekte aus dem Wachstum in den weltweiten Ersatzmärkten für Pkw-Reifen sowie weiterhin positive Mixeffekte im Umsatz. Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Anstieg um 2,4 %.

Umsatz Mio €



Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)
Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Unternehmensbereichs Tires reduzierte sich im Jahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 34 Mio € bzw. 1,8 % auf 1.870 Mio € (Vj. 1.903 Mio €) und entspricht 13,6 % (Vj. 13,7 %) des bereinigten Umsatzes.

Operatives Ergebnis (EBIT)
Der Unternehmensbereich Tires verzeichnete 2025 einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 94 Mio € bzw. 5,1 % auf 1.776 Mio € (Vj. 1.870 Mio €). Die Umsatzrendite reduzierte sich auf 12,9 % (Vj. 13,5 %). Dabei sanken die Herstellungskosten um 15 Mio € auf 9.747 Mio € (Vj. 9.762 Mio €). Dies ist im Wesentlichen auf niedrigere Umsatzerlöse und Wechselkurseffekte zurückzuführen, während gestiegene Rohmaterial- und Zollkosten die Herstellungs- und Vertriebskosten im Vergleich zum Vorjahr erhöhten. Zusätzlich haben Aufwendungen für die Schließung des Produktionsstandorts Alor Setar, Malaysia, der Lkw-Reifenproduktion am Standort Modipuram, Indien, sowie der Rückzug aus dem Landwirtschaftssegment in Lousado, Portugal, das Ergebnis belastet. Diese negativen Effekte konnten nur teilweise durch bessere Mixeffekte und ein konsequentes Fixkostenmanagement kompensiert werden.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 4 Mio € (Vj. 6 Mio €).

Für den Unternehmensbereich Tires beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2025 insgesamt 89 Mio € (Vj. 27 Mio €).
Zu weiteren Details verweisen wir auf unsere Erläuterungen zu den Sondereffekten 2025 und 2024 auf Seite 49 f.

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei 23,3 % (Vj. 24,9 %).

Beschaffung
Auf den Märkten für Stahl, Chemikalien und Textilien verringerten sich die Preise im Jahresdurchschnitt. Während die Marktpreise für Naturkautschuk an der Singapore Commodity Exchange im Jahresvergleich weitgehend stabil blieben, führte die erwartete Entwaldungsverordnung der Europäischen Union zu einem Anstieg der Einkaufspreise für Naturkautschuk und entsprechender Vormaterialien.

Die Marktpreise für Butadien stiegen zum Beginn des Jahres leicht an, reduzierten sich jedoch im zweiten Halbjahr 2025 deutlich gegenüber dem Vorjahr. Das Preisniveau rohölbasierter Vorprodukte erhöhte sich im ersten Quartal leicht, ging aber ab dem zweiten Quartal kontinuierlich zurück. Die in den USA erhobenen Importzölle zeigten im Jahresverlauf eine spürbare Kostenbelastung.

Abschreibungen
Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2024 um 27 Mio € auf 819 Mio € (Vj. 792 Mio €) und betragen 5,9 % vom Umsatz (Vj. 5,7 %). Sie enthalten im Jahr 2025 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 17 Mio € (Vj. 2 Mio €).

Operative Aktiva
Die operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Tires verringerten sich zum 31. Dezember 2025 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 139 Mio € auf 7.238 Mio € (Vj. 7.377 Mio €).

Das Working Capital reduzierte sich um 115 Mio € auf 3.098 Mio € (Vj. 3.213 Mio €). Im Vorratsbereich kam es zu einem Bestandsabbau von 186 Mio € auf 2.398 Mio € (Vj. 2.584 Mio €). Die operativen Forderungen verringerten sich zum Stichtag um 125 Mio € auf 2.460 Mio € (Vj. 2.585 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten verringerten sich um 196 Mio € auf 1.760 Mio € (Vj. 1.956 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 5.439 Mio € (Vj. 5.464 Mio €) auf und reduzierten sich damit um 26 Mio €. Der Goodwill verringerte sich aufgrund von Wechselkurseffekten um 15 Mio € auf 392 Mio € (Vj. 407 Mio €). Das Sachanlagevermögen erhöhte sich um 15 Mio € auf 4.899 Mio € (Vj. 4.884 Mio €). Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 7 Mio € auf 18 Mio € (Vj. 26 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 4 Mio € (Vj. 6 Mio €) reduzierten den Wert der immateriellen Vermögenswerte.

Im Unternehmensbereich Tires führte die Veräußerung von Teilaktivitäten des Geschäftsfelds Replacement EMEA zu einer Verminderung der operativen Aktiva um 10 Mio €. Darüber hinaus verringerten sich die operativen Aktiva um 1 Mio € durch den Ausgleich einer Kaufpreisforderung aus dem Vorjahr.

Wechselkurseffekte wirkten sich im Berichtsjahr mit 387 Mio € vermindernd (Vj. erhöhend um 105 Mio €) auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Tires aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva des Unternehmensbereichs Tires erhöhten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2024 um 114 Mio € auf 7.632 Mio € (Vj. 7.517 Mio €).

Investitionen (Bilanzzugang)
Der Bilanzzugang des Unternehmensbereichs Tires erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 38 Mio € auf 1.035 Mio € (Vj. 996 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 7,5 % (Vj. 7,2 %).

Es wurde im Wesentlichen in die Optimierung und Erweiterung der Fertigungskapazitäten bestehender Werke an den europäischen Niedrigkostenstandorten, in den USA, Thailand, Deutschland, China sowie in Brasilien investiert. Bedeutende Bilanzzugänge flossen dabei in den Ausbau der Produktionsstandorte in Rayong, Thailand, Mount Vernon, USA, sowie Hefei, China. Weiterhin wurden Maßnahmen zur Qualitätssicherung und Kostensenkung durchgeführt. Zur weiteren Stärkung unserer kundenbezogenen Lieferketten wurde im Berichtsjahr in den Aufbau eines eigenen regionalen Distributionszentrums in den USA investiert.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmensbereichs Tires reduzierte sich zum 31. Dezember 2025 um 882 Personen auf 56.187 (Vj. 57.069). Dies resultierte im Wesentlichen aus Anpassungen an eine bedarfsgerechte Produktion.

ContiTech

› **Umsatzrückgang um 6,0 %**
› **Rückgang des um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen bereinigten Umsatzes um 3,3 %**
› **Rückgang des bereinigten operativen Ergebnisses (EBIT bereinigt) um 19,3 %**

ContiTech in Mio €	**2025**	2024	Δ in %
Umsatz	6.005	6.387	-6,0
EBITDA	195	562	-65,3
in % vom Umsatz	3,3	8,8	
EBIT	-556	259	-314,9
in % vom Umsatz	-9,3	4,0	
Abschreibungen[1]	751	303	147,6
davon Wertminderungen[2]	495	5	10.415,9
Investitionen[3]	276	241	14,6
in % vom Umsatz	4,6	3,8	
Operative Aktiva (zum 31.12.)	2.278	3.060	-25,6
Operative Aktiva (Durchschnitt)	2.695	3.187	-15,4
Kapitalrendite (ROCE) in %	-20,6	8,1	
Anzahl Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (zum 31.12.)[4]	36.188	39.395	-8,1
Umsatz bereinigt[5]	5.995	6.387	-6,1
Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)[6]	316	392	-19,3
in % des bereinigten Umsatzes	5,3	6,1	

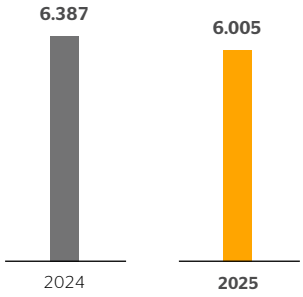
1 Ohne Abschreibungen auf Finanzanlagen.
2 Wertminderungen beinhalten außerplanmäßige Abschreibungen sowie erforderliche Wertaufholungen.
3 Investitionen in Sachanlagen und Software.
4 Ohne Auszubildende.
5 Bereinigt um Konsolidierungskreisveränderungen.
6 Bereinigt um Abschreibungen auf immaterielle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

Struktur
Der Unternehmensbereich ContiTech (31 % des Konzernumsatzes) erstellt dank seiner Materialkompetenz Lösungen für industrielle Anwendungen aus Kautschuk, Metall und Gewebe. Das breite Portfolio aus Schläuchen, Förderbändern, Luftfedern und Antriebsriemen ist ausgelegt für die teilweise herausfordernden Einsatzbedingungen im industriellen Umfeld. Gleichzeitig bietet ContiTech optisch wie haptisch ansprechende Oberflächenmaterialien für Anwendungen in Innenräumen in Häusern und Fahrzeugen an. Die industriellen Wachstumsfelder von ContiTech liegen v. a. in den Bereichen Energie-, Bergbau-, Land- und Bauwirtschaft sowie Ex- und Interior Design. Der Unternehmensbereich gliederte sich im Berichtsjahr in fünf Geschäftsfelder:

› Industrial Solutions Americas
› Industrial Solutions APAC
› Industrial Solutions EMEA
› Original Equipment Solutions
› Surface Solutions

Geschäftsverlauf und Umsatzentwicklung
Der Umsatz des Unternehmensbereichs ContiTech reduzierte sich im Jahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 6,0 % auf 6.005 Mio € (Vj. 6.387 Mio €). Bereinigt um Konsolidierungskreis- und Wechselkursveränderungen ergibt sich ein Rückgang um 3,3 %. Dieser Rückgang ist zum einen auf die negative Entwicklung des Automobilerstausrüstungsgeschäfts in Europa und Nordamerika zurückzuführen. Zum anderen verzeichnete das Industrie- und Automobilersatzgeschäft aufgrund der anhaltenden Marktschwäche v. a. im Industrieumfeld, insbesondere in der Druck- und Verpackungsindustrie, sowie im Nutzfahrzeug- und Off-Highway-Geschäft rückläufige Umsätze gegenüber dem Vorjahr.

Umsatz Mio €



Bereinigtes operatives Ergebnis (EBIT bereinigt)
Das bereinigte operative Ergebnis (EBIT bereinigt) des Unternehmensbereichs ContiTech reduzierte sich im Jahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 76 Mio € bzw. 19,3 % auf 316 Mio € (Vj. 392 Mio €) und entspricht 5,3 % (Vj. 6,1 %) des bereinigten Umsatzes.

Operatives Ergebnis (EBIT)
Der Unternehmensbereich ContiTech verzeichnete 2025 einen Rückgang des operativen Ergebnisses (EBIT) im Vergleich zum Vorjahr um 814 Mio € bzw. 314,9 % auf -556 Mio € (Vj. 259 Mio €). Die Umsatzrendite reduzierte sich auf -9,3 % (Vj. 4,0 %). Das operative Ergebnis wurde von negativen Margeneffekten aus Volumenrückgängen sowie Restrukturierungsaufwendungen, Abfindungszahlungen und Aufwendungen im Zusammenhang mit der Bewertung der Veräußerungsgruppe OESL deutlich belastet. Bei den Herstellungskosten ergab sich hingegen eine Reduzierung um 230 Mio € auf 4.951 Mio € (Vj. 5.181 Mio €) insbesondere aufgrund der niedrigeren Volumina sowie erneut deutlicher Effizienzverbesserungen in der Produktion. Die Kosten für Löhne und Gehälter stiegen jedoch an.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) reduzierten das operative Ergebnis (EBIT) um 41 Mio € (Vj. 48 Mio €).

Für den Unternehmensbereich ContiTech beträgt die Belastung durch Sondereffekte im Jahr 2025 insgesamt 832 Mio € (Vj. 85 Mio €). Zu weiteren Details verweisen wir auf unsere Erläuterungen zu den Sondereffekten 2025 und 2024 auf Seite 49 f.

Die Kapitalrendite (ROCE) lag bei -20,6 % (Vj. 8,1 %).

Beschaffung
Die Preise für wichtige chemische Rohstoffe und Vorprodukte wie Styrol und Butadien waren im Jahr 2025 volatil, gingen jedoch zum Jahresende aufgrund globaler Unsicherheiten insgesamt zurück. Während die Marktpreise für Naturkautschuk an der Singapore Commodity Exchange im Jahresvergleich weitgehend stabil blieben, führte die erwartete Entwaldungsverordnung der Europäischen Union zu einem Anstieg der Einkaufspeise für Naturkautschuk und entsprechender Vormaterialien. Die Kosten für Stahl und Kunststoff bei Komponenten blieben 2025 stabil oder stiegen leicht an. Die Einführung von Zöllen in den USA, Kanada und Mexiko stellt unmittelbare Herausforderungen in der Region dar.

Abschreibungen
Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Geschäftsjahr 2024 um 448 Mio € auf 751 Mio € (Vj. 303 Mio €) und betragen 12,5 % vom Umsatz (Vj. 4,7 %). Sie enthalten im Jahr 2025 insgesamt Wertminderungen in Höhe von 495 Mio € (Vj. 5 Mio €). Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen Wertminderungen im Zusammenhang mit der Bewertung der Veräußerungsgruppe OESL. Die ausgesetzten Abschreibungen für die Veräußerungsgruppe hatten einen gegenläufigen Effekt auf die Höhe der Abschreibungen.

Operative Aktiva
Die operativen Aktiva des Unternehmensbereichs ContiTech verringerten sich zum 31. Dezember 2025 im Vergleich zum Ende des Vorjahres um 782 Mio € auf 2.278 Mio € (Vj. 3.060 Mio €).

Das Working Capital reduzierte sich um 316 Mio € auf 908 Mio € (Vj. 1.224 Mio €). Im Vorratsbereich ergab sich ein Bestandsabbau von 277 Mio € auf 669 Mio € (Vj. 947 Mio €). Die operativen Forderungen verringerten sich zum Stichtag um 300 Mio € auf 767 Mio € (Vj. 1.067 Mio €). Die operativen Verbindlichkeiten verringerten sich um 261 Mio € auf 529 Mio € (Vj. 790 Mio €).

Die operativen langfristigen Vermögenswerte wiesen einen Betrag von 1.652 Mio € (Vj. 2.262 Mio €) auf und reduzierten sich damit um 611 Mio €. Der Goodwill reduzierte sich um 165 Mio € auf 464 Mio € (Vj. 629 Mio €). Im Wesentlichen ist dies auf eine Wertberichtigung in Höhe von 124 Mio € im Zusammenhang mit der Bewertung der Veräußerungsgruppe OESL sowie auf Währungseffekte in Höhe von 40 Mio € zurückzuführen. Das Sachanlagevermögen lag mit 1.064 Mio € um 335 Mio € unter dem Vorjahresniveau von 1.398 Mio €. Die sonstigen immateriellen Vermögenswerte verringerten sich um 78 Mio € auf 97 Mio € (Vj. 175 Mio €). Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 41 Mio € (Vj. 48 Mio €) reduzierten den Wert der immateriellen Vermögenswerte.

Im Unternehmensbereich ContiTech erhöhten sich die operativen Aktiva durch die erfolgswirksame Auflösung einer Kaufpreisverbindlichkeit aus dem Erwerb der Printing Solutions Sweden Holding AB, Trelleborg, Schweden, aus dem Jahr 2023 um 1 Mio €. Des Weiteren ergab sich aus der erstmaligen Konsolidierung einer bisher nicht vollkonsolidierten Tochtergesellschaft eine Reduzierung der operativen Aktiva um 1 Mio €.

Wechselkurseffekte wirkten sich im Berichtsjahr mit 138 Mio € vermindernd (Vj. erhöhend um 13 Mio €) auf den Gesamtbestand der operativen Aktiva des Unternehmensbereichs ContiTech aus.

Die durchschnittlichen operativen Aktiva des Unternehmensbereichs ContiTech verringerten sich gegenüber dem Geschäftsjahr 2024 um 492 Mio € auf 2.695 Mio € (Vj. 3.187 Mio €).

Investitionen (Bilanzzugang)
Der Bilanzzugang des Unternehmensbereichs ContiTech erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 35 Mio € auf 276 Mio € (Vj. 241 Mio €). Die Investitionsquote beträgt 4,6 % (Vj. 3,8 %).

Es wurde im Wesentlichen in die Fertigungskapazitäten in Deutschland, Mexiko, den USA, China sowie in Rumänien und Ungarn investiert. Bedeutende Bilanzzugänge entfielen dabei auf die Ausweitung der Fertigungskapazitäten in ausgewählten Wachstumsmärkten für die Geschäftsfelder Industrial Solutions Americas, Original Equipment Solutions, Industrial Solutions EMEA und Surface Solutions. In Aguascalientes, Mexiko, wurde in den Aufbau eines weiteren Produktionsstandorts für das Geschäftsfeld Industrial Solutions Americas investiert. Darüber hinaus wurden in allen Geschäftsfeldern Investitionen zur Optimierung bestehender Produktionsabläufe durchgeführt.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
Die Anzahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmensbereichs ContiTech verringerte sich zum 31. Dezember 2025 um 3.207 Personen auf 36.188 (Vj. 39.395). Dies resultierte im Wesentlichen aus Anpassungen an das Produktionsvolumen.

Gesamtaussage zum Geschäftsverlauf und zur Lage des Konzerns

Continental hat im Berichtsjahr in einem schwierigen Marktumfeld wichtige Meilensteine ihrer strategischen Neuaufstellung erreicht. Der Geschäftsverlauf und die Ergebnislage wurden durch externe Faktoren wie Handelsbarrieren, protektionistische Zollpolitik und negative Wechselkurseffekte geprägt. Hinzu kamen wesentliche nicht zahlungswirksame Sondereffekte infolge der Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing und des Verkaufs der Veräußerungsgruppe OESL, die das operative Ergebnis des Konzerns belasteten.

In diesem Umfeld ging der Umsatz der fortgeführten Aktivitäten von Continental leicht um 0,4 Mrd € auf 19,7 Mrd € zurück (Vj. 20,1 Mrd €) und die bereinigte EBIT-Marge sank auf 10,3 % (Vj. 11,0 %). Der bereinigte Free Cashflow belief sich auf 959 Mio €. Der Vorjahreswert in Höhe von 598 Mio € war durch die Auszahlung für den Rückkauf von Anteilen an der ContiTech AG (nunmehr firmierend unter ContiTech Deutschland GmbH) belastet.

Im Unternehmensbereich Tires ergab sich ein leichter Umsatzrückgang auf 13,8 Mrd € (Vj. 13,9 Mrd €), bedingt durch negative Wechselkurseffekte und eine schwache Nachfrage im Pkw-Erstausrüstungsgeschäft sowie im Bereich Lkw-Reifen. Gegenläufig wirkten Effekte aus dem Wachstum in den weltweiten Ersatzmärkten für Pkw-Reifen sowie weiterhin positive Mixeffekte im Umsatz. Trotz der Belastungen durch Zölle und Wechselkurseffekte lag die bereinigte EBIT-Marge mit 13,6 % etwa auf Vorjahresniveau (Vj. 13,7 %).

Neben negativen Wechselkurseffekten führten die erneut rückläufige Entwicklung des Automobilerstausrüstungsgeschäfts in Europa und Nordamerika sowie die anhaltende Marktschwäche v. a. im Industrieumfeld zu rückläufigen Umsatzerlösen im Unternehmensbereich ContiTech. Der Unternehmensbereich erreichte einen Umsatz in Höhe von 6,0 Mrd € (Vj. 6,4 Mrd €). Das schwache Marktumfeld belastete gleichzeitig die Ergebnissituation von ContiTech. Die bereinigte EBIT-Marge verringerte sich auf 5,3 % (Vj. 6,1 %).

Die Continental AG – Kurzfassung nach HGB

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

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

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

Die Continental AG hat mit Eintragung in das Handelsregister am 17. September 2025 auf Beschluss der Hauptversammlung vom 25. April 2025 ihre Beteiligung an der Continental Automotive Technologies GmbH, Hannover, mit ihren unmittelbaren und mittelbaren Tochtergesellschaften sowie Beteiligungen und den Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag der Continental Automotive Technologies GmbH wirtschaftlich rückwirkend auf den 1. Januar 2025 auf die AUMOVIO SE, Frankfurt am Main, Deutschland, abgespalten.

Im Vorwege der Abspaltung der Continental Automotive Technologies GmbH wurde mit Handelsregistereintragung am 1. Juli 2025 auf Beschluss der Hauptversammlung vom 25. April 2025 die direkte Beteiligung der Continental AG an der Continental Automotive GmbH wirtschaftlich rückwirkend auf den 1. Januar 2025 unter Aufdeckung von stillen Reserven und Lasten auf die Continental AG verschmolzen.

Im Geschäftsjahr 2025 reduzierte sich die Bilanzsumme gegenüber dem Vorjahr um 5.394 Mio € auf 17.856 Mio € (Vj. 23.250 Mio €). Die Veränderung auf der Aktivseite resultierte im Wesentlichen aus dem Rückgang der Forderungen gegen verbundene Unternehmen um 5.718 Mio € auf 5.583 Mio € (Vj. 11.300 Mio €). Gegenläufig dazu erhöhten sich die Anteile an verbundenen Unternehmen um 337 Mio € auf 11.622 Mio € (Vj. 11.285 Mio €).

Vermögens- und Finanzlage der Continental AG	**31.12.2025**	31.12.2024
Aktiva in Mio €		
Immaterielle Vermögensgegenstände	0	7
Sachanlagen	250	261
Finanzanlagen	11.622	11.378
Anlagevermögen	**11.872**	**11.647**
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5.624	11.320
Flüssige Mittel	342	164
Umlaufvermögen	**5.966**	**11.483**
Rechnungsabgrenzungsposten	**17**	**120**
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	**0**	**–**
Bilanzsumme	**17.856**	**23.250**
Passiva in Mio €		
Gezeichnetes Kapital	512	512
Kapitalrücklage	1.734	4.179
Gewinnrücklagen	–	3.401
Bilanzgewinn	4.437	5.317
Eigenkapital	**6.683**	**13.409**
Rückstellungen	**546**	**616**
Verbindlichkeiten	**10.627**	**9.224**
Bilanzsumme	**17.856**	**23.250**
Eigenkapitalquote in %	37,4	57,7

Das Finanzanlagevermögen erhöhte sich gegenüber der Vergleichsperiode um 244 Mio € auf 11.622 Mio € (Vj. 11.378 Mio €) und entsprach damit einem Anteil von 65,1 % an der Bilanzsumme (Vj. 48,9 %). Im Zuge der wirtschaftlich rückwirkenden Verschmelzung der Continental Automotive GmbH zum 1. Januar 2025 auf die Continental AG wurden die handelsrechtlichen Tauschgrundsätze angewandt und stille Reserven und Lasten aufgedeckt. Dabei ist der Buchwert an der Continental Automotive GmbH in Höhe von 9.137 Mio € untergegangen. Zugegangen in den Finanzanlagen der Continental AG sind infolge dieser Verschmelzung die 100-%-Beteiligung an der Continental Automotive Technologies GmbH mit ihrem Zeitwert in Höhe von 9.519 Mio € sowie die 51-%-Beteiligung an der Continental Caoutchouc-Export-GmbH, Hannover, mit ihrem Zeitwert in Höhe von 9.474 Mio €. Der Beteiligungsbuchwert an der Continental Automotive Technologies GmbH hat sich im Geschäftsjahr 2025 infolge einer Kapitalerhöhung in Höhe von 1.144 Mio € auf 10.663 Mio € erhöht. Mit diesem Wert ist die Beteiligung im Rahmen der Abspaltung aus den Finanzanlagen der Continental AG abgegangen.

Das Sachanlagevermögen reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 11 Mio € auf 250 Mio € (Vj. 261 Mio €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen haben sich im Geschäftsjahr von 11.300 Mio € um 5.718 Mio € auf 5.583 Mio € reduziert. Dies steht u.a. im Zusammenhang mit der Abspaltung der Continental Automotive Technologies GmbH mit ihren unmittelbaren und mittelbaren Tochtergesellschaften und einem damit reduzierten Volumen von seitens der Continental AG an Tochterunternehmen bereitgestellten Krediten und Tagesgeldern.

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten reduzierten sich um 103 Mio € auf 17 Mio € (Vj. 120 Mio €). Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus einem im Vergleich zum Vorjahr geringeren Abgrenzungsvolumen für IT-Dienstleistungen.

Die Veränderung auf der Passivseite resultierte im Wesentlichen aus dem Rückgang des Eigenkapitals um 6.726 Mio € auf 6.683 Mio € (Vj. 13.409 Mio €). Dies wurde teilweise kompensiert durch einen Anstieg der Anleihen um 1.076 Mio € auf 5.259 Mio € (Vj. 4.183 Mio €) sowie einen Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen um 432 Mio € auf 4.639 Mio € (Vj. 4.208 Mio €).

Der Anstieg der Anleihen ist zum einen auf die Emission von zwei neuen Euro-Anleihen im Geschäftsjahr 2025 mit einem Nominalvolumen von insgesamt 1.350 Mio € zurückzuführen. Gegenläufig wirkte sich die fristgerechte Rückzahlung einer Euro-Anleihe am 27. Juni 2025 mit einem Nominalvolumen von 600 Mio € aus.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten erhöhten sich um 2 Mio € auf 712 Mio € (Vj. 710 Mio €).

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 432 Mio € auf 4.639 Mio € (Vj. 4.208 Mio €). Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der erhöhten Bereitstellung von Krediten und Tagesgeldern, die der Continental AG von Tochterunternehmen zur Verfügung gestellt wurden.

Die Rückstellungen reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr um 71 Mio € auf 546 Mio € (Vj. 616 Mio €), bedingt durch den Rückgang der Pensionsrückstellungen um 72 Mio € auf 213 Mio € (Vj. 285 Mio €) und den Rückgang der Steuerrückstellungen um 53 Mio € auf 191 Mio € (Vj. 244 Mio €). Gegenläufig wirkte der Anstieg der sonstigen Rückstellungen um 55 Mio € auf 142 Mio € (Vj. 87 Mio €).

Der Rückgang der Pensionsrückstellungen um 72 Mio € resultiert zum einen aus Übertragungen von Pensionsverpflichtungen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die konzernintern in eine andere Konzerngesellschaft gewechselt sind. Zum anderen führte ein im Vergleich zum Vorjahr erhöhter Diskontierungszinssatz der Pensionsverpflichtungen zum Rückgang der Pensionsrückstellungen.

Das Eigenkapital sank um 6.726 Mio € von 13.409 Mio € im Vorjahr auf 6.683 Mio €. Zunächst reduzierte die im Geschäftsjahr vorgenommene Dividendenausschüttung von 500 Mio € den Bilanzgewinn der Continental AG. Nach Beschluss der Hauptversammlung 2025 wurde der nach Dividendenausschüttung verbleibende Bilanzgewinn in Höhe von 4.817 Mio € in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt. Infolge der Abspaltung der Continental Automotive Technologies GmbH wurden die Kapitalrücklage um 2.445 Mio € auf 1.734 Mio € (Vj. 4.179 Mio €) und die Gewinnrücklagen vollständig um 8.218 Mio € reduziert (Vj. 3.401 Mio €). Der Jahresüberschuss 2025 von 4.437 Mio € wirkte sich eigenkapitalerhöhend aus. Aufgrund der genannten Effekte verringerte sich die Eigenkapitalquote somit von 57,7 % im Vorjahr auf 37,4 %.

Die Umsatzerlöse des Geschäftsjahres 2025 reduzierten sich um 116 Mio € auf 280 Mio € (Vj. 396 Mio €), im Wesentlichen bedingt durch den Rückgang der Umsatzerlöse aus Konzerndienstleistungen.

Die sonstigen betrieblichen Erträge reduzierten sich im Vergleich zum Vorjahr um 271 Mio € auf 50 Mio € (Vj. 321 Mio €). Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus im Vorjahr erfassten Weiterbelastungen von Aufwendungen an Konzerngesellschaften.

Das Beteiligungsergebnis reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 2.115 Mio € auf 4.928 Mio € (Vj. 7.043 Mio €). Dies ist im Wesentlichen durch den Rückgang der Erträge aus den Ergebnisabführungen der Tochterunternehmen um 6.707 Mio € auf 336 Mio € (Vj. 7.043 Mio €) begründet. Das hohe Niveau des Vorjahres war insbesondere auf vorbereitende Maßnahmen für die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing zurückzuführen. Gegenläufig zu diesem Rückgang wirkte sich der im Geschäftsjahr 2025 realisierte Gewinn in Höhe von 4.590 Mio € aus, der im Zuge der wirtschaftlich rückwirkenden Verschmelzung der Continental Automotive GmbH auf die Continental AG zum 1. Januar 2025 entstanden ist.

Das negative Zinsergebnis des Geschäftsjahres 2025 reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 44 Mio € auf 249 Mio € (Vj. 293 Mio €).

Die Zinsaufwendungen reduzierten sich im Geschäftsjahr um 79 Mio € auf 378 Mio € (Vj. 457 Mio €). Dabei reduzierten sich die Zinsaufwendungen gegenüber verbundenen Unternehmen um 108 Mio € auf 185 Mio € (Vj. 293 Mio €). Weiterhin führten die von der Continental AG begebenen Euro-Anleihen zu Aufwendungen in

Höhe von 136 Mio € (Vj. 104 Mio €). Der Anstieg um 32 Mio € resultierte zum einen aus den beiden im Geschäftsjahr 2025 begebenen Euro-Anleihen mit einem Nominalvolumen von 750 Mio € bzw. 600 Mio €, die jeweils mit einem Festzinssatz von 2,875 % p. a. verzinst werden. Zum anderen wurden die Zinsaufwendungen aus der im Oktober 2024 begebenen Euro-Anleihe mit einem Nominalvolumen von 600 Mio € im Geschäftsjahr 2025 erstmals für das gesamte Geschäftsjahr erfasst und führten somit zu einem Anstieg der Zinsaufwendungen aus den begebenen Anleihen.

Die Zinserträge reduzierten sich im Geschäftsjahr um 35 Mio € auf 129 Mio € (Vj. 164 Mio €). Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus Zinserträgen von verbundenen Unternehmen.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von 8 Mio € (Vj. Steueraufwand 29 Mio €) resultierten im Wesentlichen aus Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen für steuerliche Risikopositionen sowie Aufwendungen aus nicht anrechenbaren Quellensteuern für den ertragsteuerlichen Organkreis der Continental AG.

Nach Berücksichtigung der Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergab sich für die Continental AG ein Jahresüberschuss in Höhe von 4.437 Mio € (Vj. 6.692 Mio €). Die Eigenkapitalrendite nach Steuern belief sich auf 66,4 % (Vj. 49,9 %).

Die Continental AG hat für die Dividendenausschüttung einen Zielkorridor von 40 % bis 60 % des den Anteilseignern zuzurechnenden Konzernergebnisses definiert. Unter Berücksichtigung des Bilanzgewinns aus dem Vorjahr in Höhe von 5.317 Mio € und der Dividendenausschüttung in Höhe von 500 Mio € sowie der Einstellung in die Gewinnrücklage von 4.817 Mio € ergibt sich ein Bilanzgewinn in Höhe von 4.437 Mio €. Aufsichtsrat und Vorstand werden der Hauptversammlung vorschlagen, die Auszahlung einer Dividende von 2,70 € je dividendenberechtigte Stückaktie zu beschließen. Die Ausschüttungssumme beträgt somit bei 200.005.983 dividendenberechtigten Stückaktien 540.016.154,10 €. Der verbleibende Bilanzgewinn soll auf neue Rechnung vorgetragen werden.

Für das Geschäftsjahr 2026 erwarten wir weiterhin Erträge aus Ergebnisabführungen und Beteiligungserträgen der Tochtergesellschaften im Rahmen der Holdingtätigkeit der Continental AG. Darüber hinaus wird die Continental AG die Finanzierungsfunktion für ihre Tochtergesellschaften fortsetzen.

Geschäftsverlauf der Continental AG in Mio €	**2025**	2024
Umsatzerlöse	280	396
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	–274	–381
Bruttoergebnis vom Umsatz	**6**	**15**
Allgemeine Verwaltungskosten	–238	–272
Sonstige betriebliche Erträge	50	321
Sonstige betriebliche Aufwendungen	–74	–94
Beteiligungsergebnis	4.928	7.043
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	7	2
Zinsergebnis	–249	–293
Ergebnis der Geschäftstätigkeit	**4.429**	**6.721**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	8	–29
Jahresüberschuss	**4.437**	**6.692**
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	4.817	1.972
Einstellung in andere Gewinnrücklagen	–4.817	–3.346
Bilanzgewinn	**4.437**	**5.317**

Sonstige Angaben
Abhängigkeitsbericht

Schlusserklärung zum Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG
Die Continental AG war im Geschäftsjahr 2025 ein von der INA-Holding Schaeffler GmbH & Co. KG, Herzogenaurach, Deutschland, abhängiges Unternehmen i. S. d. § 312 AktG. Der Vorstand der Continental AG hat deshalb gemäß § 312 Abs. 1 AktG einen Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgestellt, der die folgende Schlusserklärung enthält:

„Wir erklären, dass die Gesellschaft bei den im Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgeführten Rechtsgeschäften und Maßnahmen vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 nach den Umständen, die uns in dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen oder Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhalten hat. In dem Umfang, in dem die Gesellschaft hierdurch benachteiligt worden ist, wurde ihr vor Ablauf des Geschäftsjahres 2025 als Ausgleich ein Rechtsanspruch auf einen adäquaten Vorteil eingeräumt. Dadurch, dass Maßnahmen getroffen oder unterlassen wurden, ist die Gesellschaft nicht benachteiligt worden."

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

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

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

3. Beteiligungen am Kapital, die zehn vom Hundert der Stimmrechte überschreiten
Zu den Beteiligungen am Kapital, die zehn vom Hundert der Stimmrechte überschreiten (gemeldete Beteiligungshöhe), wird auf die Angaben im Anhang (Kapitel 42) sowie auf den Anhang des Einzelabschlusses der Continental AG, Mitteilungen nach dem Wertpapierhandelsgesetz, verwiesen.

4. Inhaber von Aktien mit Sonderrechten
Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen nicht.

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

6. Vorschriften zur Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands und über die Änderung der Satzung
a) Gemäß Satzung besteht der Vorstand aus mindestens zwei Mitgliedern, im Übrigen bestimmt der Aufsichtsrat die Anzahl der Vorstandsmitglieder. Die Bestellung und die Abberufung der Mitglieder des Vorstands erfolgen gemäß § 84 AktG in Verbindung mit § 31 MitbestG. Danach ist für die Bestellung und Abberufung eines Vorstandsmitglieds der Aufsichtsrat zuständig. Er entscheidet mit einer Mehrheit von zwei Dritteln seiner Mitglieder. Kommt im Falle einer Bestellung diese Mehrheit nicht zustande, so hat der sogenannte Vermittlungsausschuss innerhalb eines Monats nach der Abstimmung dem Aufsichtsrat einen Vorschlag für die Bestellung zu unterbreiten. Neben dem Vorschlag des Vermittlungsausschusses können dem Aufsichtsrat auch andere Vorschläge unterbreitet werden. Bei Abstimmung über die dem Aufsichtsrat unterbreiteten Vorschläge ist die einfache Stimmenmehrheit ausreichend. Für den Fall, dass die Abstimmung Stimmengleichheit ergibt, hat der Aufsichtsratsvorsitzende gemäß § 31 Abs. 4 MitbestG bei einer erneuten Abstimmung zwei Stimmen.

b) Satzungsänderungen werden durch die Hauptversammlung vorgenommen. Die Hauptversammlung hat in § 20 Abs. 3 der Satzung von der in § 179 Abs. 1 Satz 2 AktG eingeräumten Möglichkeit Gebrauch gemacht, dem Aufsichtsrat die Befugnis zu Änderungen, die nur die Fassung der Satzung betreffen, zu übertragen.

Beschlüsse der Hauptversammlung zu einer Satzungsänderung werden gemäß § 20 Abs. 2 der Satzung in der Regel mit einfacher Stimmenmehrheit und, soweit eine Kapitalmehrheit erforderlich ist, mit einfacher Kapitalmehrheit gefasst, sofern nicht zwingende Vorschriften des Gesetzes oder besondere Regelungen der Satzung jeweils etwas anderes vorschreiben. Das Gesetz schreibt zwingende Kapitalmehrheiten von drei Vierteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals, z. B. für Satzungsänderungen, vor, die mit wesentlichen Kapitalmaßnahmen einhergehen, wie etwa Beschlüsse über die Schaffung von genehmigtem oder bedingtem Kapital.

7. Befugnisse des Vorstands, insbesondere hinsichtlich der Möglichkeit, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen
a) Der Vorstand kann neue Aktien nur auf der Grundlage von Beschlüssen der Hauptversammlung ausgeben. Am Bilanzstichtag besteht für den Vorstand weder eine Ermächtigung,

neue Aktien im Zusammenhang mit einer Kapitalerhöhung (genehmigtes Kapital) auszugeben, noch eine Ermächtigung, Wandel-, Optionsschuldverschreibungen oder andere Finanzinstrumente auszugeben, die zum Bezug neuer Aktien berechtigen könnten.

b) Der Vorstand darf Aktien nur unter den in § 71 AktG normierten Voraussetzungen zurückkaufen. Eine Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien durch die Hauptversammlung gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 8 AktG ist dem Vorstand nicht erteilt.

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

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

a) Der am 3. Dezember 2019 abgeschlossene Vertrag über einen syndizierten revolvierenden Kredit in Höhe von ursprünglich 4,0 Mrd €, der mit der Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing im September 2025 auf 2,5 Mrd € reduziert wurde, gibt jedem Kreditgeber das Recht, den Vertrag vorzeitig zu kündigen und Rückzahlung der von ihm gewährten Darlehen zu verlangen, falls eine Person oder gemeinsam handelnde Personen die Kontrolle über die Continental AG erwerben und anschließende Verhandlungen über eine Fortsetzung des Kredits zu keiner Einigung geführt haben. Der Begriff „Kontrolle" ist als das Halten von mehr als 50 % der Stimmrechte sowie als Abschluss eines Beherrschungsvertrags im Sinne von § 291 AktG durch die Continental AG als beherrschte Gesellschaft definiert.

b) Die von der Continental AG emittierten Anleihen, begeben im Mai 2020 mit einem Nominalbetrag von 750 Mio €, im November 2022 mit einem Nominalbetrag von 625 Mio €, im Juni 2023 mit einem Nominalbetrag von 750 Mio €, im August 2023 mit einem Nominalbetrag von 500 Mio €, im Oktober 2024 mit einem Nominalbetrag von 600 Mio €, im Mai 2025 mit einem Nominalbetrag von 750 Mio € und im September 2025 mit einem Nominalbetrag von 600 Mio € berechtigen jeden Anleihegläubiger, im Falle eines Kontrollwechsels bei der Continental AG („Change of Control") zu verlangen, die vom Anleihegläubiger gehaltenen Anleihen zu einem in den Anleihebedingungen festgelegten Kurs einzulösen bzw. zu erwerben. Die Anleihebedingungen definieren einen Kontrollwechsel als die Veräußerung aller oder aller wesentlichen Vermögenswerte der Gesellschaft an nicht mit der Gesellschaft verbundene Dritte sowie das Halten von mehr als 50 % der Stimmrechte an der Continental AG durch eine Person oder durch mehrere im Sinne des § 2 Abs. 5 Wertpapiererwerbs- und Übernahmegesetz (WpÜG) gemeinsam handelnde Personen infolge Erwerbs oder als Ergebnis einer Verschmelzung oder einer anderen Form des Zusammenschlusses unter Beteiligung der Continental AG.

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

c) Im Jahr 1996 haben die damalige Compagnie Financière Michelin SCmA, Granges-Paccot, Schweiz (nunmehr Compagnie Financière Michelin SAS, Clermont-Ferrand, Frankreich), und die Continental AG die MC Projects B.V., Maastricht, Niederlande, gegründet, an der beide mit je 50 % beteiligt sind. Michelin hat die Rechte für Europa an der Marke Uniroyal in das Unternehmen eingebracht. Die MC Projects B.V. lizenziert diese Rechte an Continental. Nach den Vereinbarungen kann u.a. diese Lizenz außerordentlich gekündigt werden, wenn ein wesentlicher Reifenwettbewerber mehr als 50 % der Stimmrechte an Continental erwirbt. Darüber hinaus hat Michelin in diesem Fall das Recht, die Mehrheit an der MC Projects B.V. zu erwerben und die MC Projects B.V. zu veranlassen, ihre Minderheitsbeteiligung am Produktionsbetrieb der Continental Barum s.r.o., Otrokovice, Tschechien, auf 51 % zu erhöhen. Im Falle eines solchen Kontrollwechsels und der Ausübung dieser Rechte könnten sich Einbußen in den Umsatzerlösen des Unternehmensbereichs Tires und Einschränkungen bei den diesem Unternehmensbereich zur Verfügung stehenden Produktionskapazitäten ergeben.

9. Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft mit Vorstandsmitgliedern oder Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots

Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft, die für den Fall eines Übernahmeangebots mit den Mitgliedern des Vorstands oder Arbeitnehmern getroffen worden sind, bestehen nicht.

Vergütung des Vorstands

Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder besteht aus einer Reihe von Vergütungsbestandteilen. Sie umfassen eine erfolgsunabhängige Festvergütung mit bestimmten Nebenleistungen und der Zusage einer betrieblichen Altersversorgung sowie eine erfolgsabhängige variable Vergütung, die aus einer kurzfristigen Vergütungskomponente und langfristigen Vergütungskomponenten besteht. Nähere Einzelheiten einschließlich der individualisierten Bezüge enthält der Vergütungsbericht, der auf unserer Internetseite in der Rubrik Unternehmen/Corporate Governance/Vorstand verfügbar ist.

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

Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB ist den Aktionären auf unserer Internetseite in der Rubrik Unternehmen/Corporate Governance/Grundsätze und Erklärungen zugänglich. Im Übrigen verweisen wir auf die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f und § 315d HGB im Corporate Governance Bericht (Seite 20 ff.).

Risiko- und Chancenbericht

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

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

Unter Risiko verstehen wir die Möglichkeit des Eintretens interner oder externer Ereignisse, die das Erreichen unserer strategischen und operativen Ziele negativ beeinflussen können. Als weltweit tätiger Konzern ist Continental vielfältigen Risiken ausgesetzt, die das Geschäft beeinträchtigen und im Extremfall den Bestand des Unternehmens gefährden könnten. Gleichzeitig wollen wir sich ergebende Chancen, wie im Kapitel Konzernstrategie beschrieben, konsequent nutzen. Risiken, die sich überschauen und handhaben lassen, akzeptieren wir, wenn die ihnen gegenüberstehenden Chancen eine nachhaltige Wertsteigerung erwarten lassen. Unter Wertsteigerung verstehen wir die im Kapitel Unternehmenssteuerung beschriebene Systematik der Continental Value Contribution (CVC).

Continentals internes Kontroll- und Risikomanagementsystem

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

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

Wesentliche Merkmale des internen Kontrollsystems
Um in einem komplexen Geschäftsumfeld als Unternehmen erfolgreich agieren zu können und dabei die Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und Ordnungsmäßigkeit sämtlicher Prozesse sowie die Einhaltung der maßgeblichen gesetzlichen und untergesetzlichen Vorschriften zu sichern, hat Continental ein internes Kontrollsystem etabliert, das in seiner Gesamtheit alle relevanten Geschäftsprozesse umfasst. Zusätzlich werden Aspekte der Nachhaltigkeit, in Übereinstimmung mit den regulatorischen Vorgaben, berücksichtigt und kontinuierlich weiterentwickelt. Die Überführung der Steuerung und Überwachung des internen Kontrollsystems in eine holistische IKS-Governance ist im Berichtsjahr weiter vorangeschritten. Zudem sind die Dokumentation und das Reporting in eine neue Anwendung überführt worden.

Das Governance, Risk und Compliance (GRC) Committee, unter Vorsitz des Finanzvorstands, trägt die Verantwortung für die Überwachung des IKS und des RMS sowie – als Teilbereich dieser Systeme – des CMS.

Das konzernweite IKS hat als wesentliche Elemente eine klare Zuordnung von Verantwortlichkeiten und systemimmanenten Kontrollen in den jeweiligen Prozessabläufen. Das Vieraugenprinzip und die Funktionstrennung sind dabei grundlegende Prinzipien der Organisation. Darüber hinaus stellt die Geschäftsleitung von Continental durch Richtlinien für alle Geschäftsprozesse ein wirtschaftliches, ordnungsgemäßes und gesetzeskonformes Handeln sicher. Konzern- und bereichsspezifische Richtlinien werden zentral im sogenannten House of Rules verwaltet und stehen den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Continental damit zur Verfügung.

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

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

In der **zweiten Linie** unseres IKS werden die Richtlinien für die Prozessabläufe entwickelt, implementiert, ggf. aktualisiert und die Einhaltung der Kontrollen und Richtlinien überwacht. Neben den Geschäftsfeldern und Unternehmensbereichen sind dafür v.a. die Unternehmensfunktionen verantwortlich. Zu diesen Verantwortlichkeiten gehören u.a. das RMS und das CMS. Zur Wahrnehmung dieser Aufsichts- und Überwachungsfunktion wurde u.a. ein integriertes Reportingsystem etabliert, das beispielsweise das IKS, das RMS, das Compliance Risk Management und das Tax Compliance Management System umfasst. Im Zuge der weiter voranschreitenden Formalisierung der Governance-Systeme und der kontinuierlichen Verbesserung der Prozesse wurden das IKS und das RMS in verschiedenen

Projekten weiterentwickelt und standardisiert. Die Aufsichts- und Überwachungsfunktion wird anhand von regelmäßigen Reportings wahrgenommen und ggf. durch Effektivitätstests im Rahmen von Selbstbeurteilungen („Self Audits") und regelmäßigen internen wie externen Nachschauen ergänzt.

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

Grundlage der Vorbeugung ist eine effektive Compliance-Kultur. Sie beginnt mit dem Setzen eines entsprechenden „Tone from the Top" durch den Vorstand sowie durch das gesamte Management und umfasst neben einer Risikoanalyse insbesondere die Schulung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Compliance-Beratung, die interne Veröffentlichung von Leitlinien sowie die aktive Kontrolle ihrer wirksamen Umsetzung in der Organisation durch interne Kontrollen bzw. Monitoring.

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

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

Interne Kontrollen mit Bezug zu den vorgenannten Aufgabenschwerpunkten sind risikoorientiert implementiert. Deren Überwachung durch stichprobenbasierte Prüfungen trägt vorbeugend zur Sicherstellung eines regelkonformen Verhaltens bei. Im Rahmen einer nachgelagerten Überwachung von relevanten Kennzahlen wie etwa Trainingsquoten, Kommunikationsmaßnahmen usw. wird in regelmäßigen Abständen quantitativ die Wirksamkeit von Compliance-Maßnahmen überwacht.

Um Compliance-Verstöße durch Zulieferer, Dienstleister, Vertreter oder vergleichbare Dritte zu vermeiden, hat Continental einen „Business Partner Code of Conduct" eingeführt. Dessen Anerkennung ist grundsätzlich Voraussetzung für eine Geschäftsbeziehung mit Continental.

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

Die Aufdeckung umfasst auch die Unterstützung regelmäßiger und anlassbezogener Prüfungen durch Group Internal Audit. Compliance-relevante Fragestellungen sind ebenfalls und regelmäßig Gegenstand von Prüfungen durch Group Internal Audit. Die Reaktion befasst sich mit den Maßnahmen als Konsequenz festgestellter Compliance-Verstöße. In die Entscheidung über notwendige Maßnahmen ist Group Compliance einbezogen. Hierbei erfolgt eine sorgfältige Analyse, um sicherzustellen, dass Einzelfälle nicht Symptom systemischer Schwächen sind. So können entsprechende Lücken präventiv geschlossen und sowohl das CMS als auch das IKS konsequent weiterentwickelt werden.

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

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

Die **dritte Linie** unseres IKS stellt unsere Interne Revision – die Unternehmensfunktion Group Internal Audit – dar.

Group Internal Audit hat eine unabhängige und objektive Prüfungs- und Beratungsfunktion und hilft durch einen systematischen, risikoorientierten Ansatz, die Angemessenheit und Wirksamkeit der Governance-Systeme der Organisation zu prüfen, zu bewerten und

zu verbessern. Der Continental-Vorstand ermächtigt Group Internal Audit, Prüfungen in allen Regionen, Gesellschaften und Funktionen der Continental AG und ihrer verbundenen vollkonsolidierten Unternehmen weltweit durchzuführen.

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

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

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

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

Die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen IKS wird in wesentlichen Bereichen durch die im Rahmen des ganzheitlichen IKS durchgeführten Effektivitätstests der berichtenden Einheiten beurteilt. Darüber hinaus prüft Group Internal Audit die Effizienz und Effektivität der Kontrollprozesse sowie die Einhaltung interner und externer Vorgaben. Bei etwaigen Schwächen leitet das Konzernmanagement die erforderlichen Maßnahmen ein.

Wesentliche Merkmale des Risikomanagementsystems
In den vom Vorstand verabschiedeten GRC und RMS Policies hat Continental die Rahmenbedingungen für ein integriertes GRC und Risikomanagementsystem definiert, das die Identifikation, Bewertung, Steuerung sowie die Berichterstattung und Dokumentation von Risiken regelt. Dadurch wird zusätzlich das konzernweite Risikobewusstsein weiter erhöht und der Rahmen für eine einheitliche Risikokultur geschaffen.

Im Rahmen des GRC-Systems sind alle Komponenten der Risikoberichterstattung sowie der Wirksamkeitsprüfung des internen Kontrollsystems integriert. Die Identifizierung, die Bewertung und die Berichterstattung von Risiken erfolgen dabei auf der organisatorischen Ebene, die auch für die Steuerung der identifizierten Risiken verantwortlich ist. Über einen mehrstufigen Bewertungs- und Reviewprozess werden die übergeordneten organisatorischen Einheiten ebenfalls eingebunden. Somit umfasst das GRC-System alle Berichtsebenen, von der Gesellschafts- bis hin zur obersten Konzernebene.

Auf Konzernebene ist das GRC Committee u. a. dafür verantwortlich, auf Basis des mehrstufigen Berichtsprozesses die für den Konzern wesentlichen Risiken zu identifizieren sowie die Einhaltung und Umsetzung der GRC Policy und der RMS Policy sicherzustellen. Der Vorstand sowie der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats werden durch das GRC Committee regelmäßig über die wesentlichen Risiken, etwaige Kontrollschwächen und ergriffene Maßnahmen informiert. Darüber hinaus ist der Abschlussprüfer verpflichtet, dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats über wesentliche Schwächen im rechnungslegungsbezogenen IKS zu berichten, die er im Rahmen seiner Prüfungstätigkeit festgestellt hat.

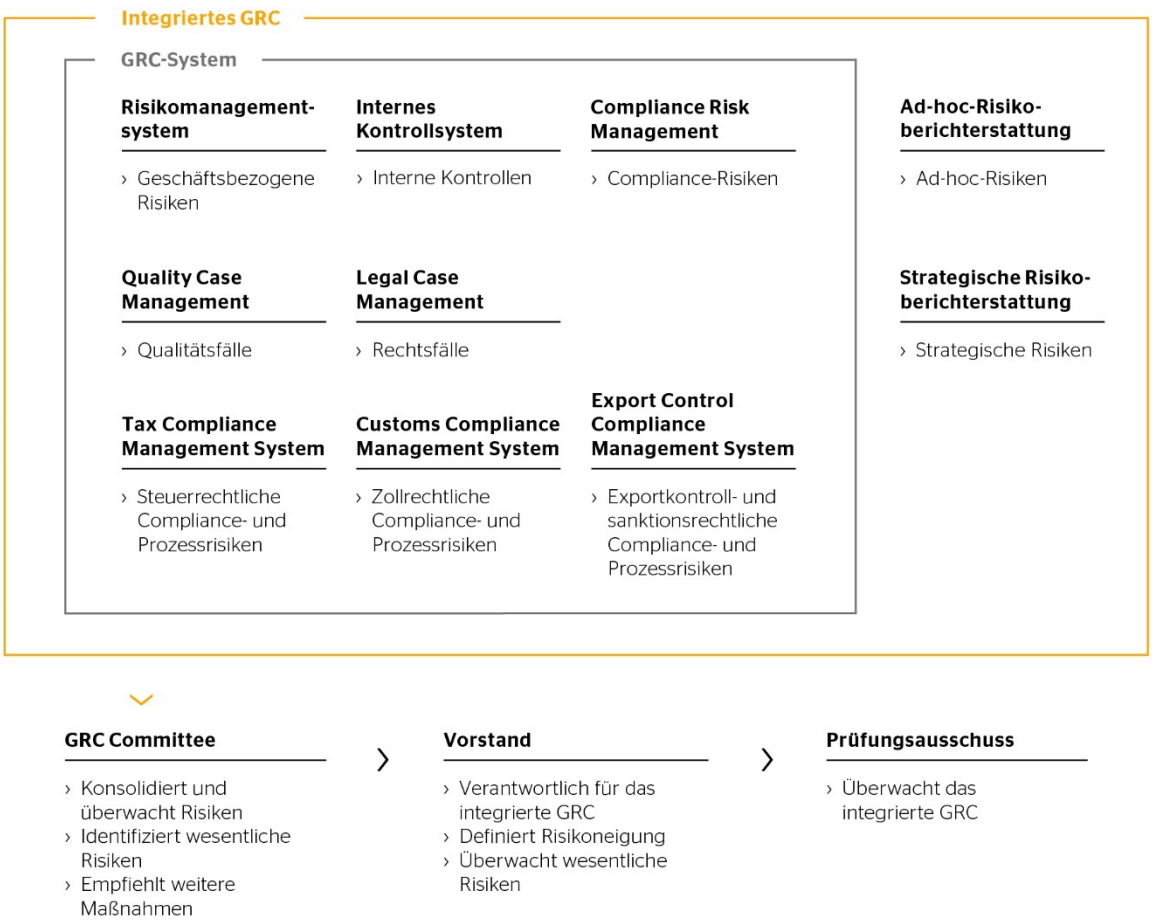
Grundsätzlich gilt für die Einschätzung der Chancen und Risiken ein Betrachtungszeitraum von einem Jahr. Zusätzlich erfolgt bei strategischen und nachhaltigkeitsbezogenen Risiken auch eine Betrachtung des mittel- und langfristigen Zeitraums. Die Bewertung der Risiken und ihrer Auswirkungen erfolgt anhand einer durchgehenden Brutto- und Netto-Bewertungsmethodik, wodurch die Auswirkung von risikomitigierenden Maßnahmen ersichtlich wird. Dabei werden die Risiken vornehmlich nach quantitativen Kriterien in verschiedenen Kategorien bewertet. Ist eine quantitative Bewertung eines Risikos nicht möglich, so erfolgt die Bewertung qualitativ auf Basis der potenziellen negativen Auswirkungen des Risikoeintritts auf die Erreichung der Konzernziele sowie anhand weiterer qualitativer Kriterien, wie z. B. der Auswirkung auf die Reputation von Continental. Eine Verrechnung von Risiken und Chancen erfolgt nicht.

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

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

Das durch eine Monte-Carlo-Simulation aggregierte Risikoinventar wird unter Berücksichtigung möglicher wesentlicher Wechselwirkungen und quantitativer Annahmen zu qualitativ bewerteten Risiken der zum Stichtag ermittelten Risikotragfähigkeit gegenübergestellt sowie durch eine qualitative Einschätzung des GRC Committee zu übergeordneten, nicht quantifizierbaren Risiken ergänzt, um eine Aussage über eine mögliche Bestandsgefährdung abzuleiten.

Risikoberichterstattung



Bei der Risikobewertung kann das lokale Management auf verschiedene Instrumente zurückgreifen. Dazu zählen vordefinierte Risikokategorien (z B. Wechselkursrisiken, Produkthaftungsrisiken, rechtliche Risiken) und Bewertungskriterien, zentral entwickelte funktionsspezifische Fragebögen sowie die Prozess- und Kontrollbeschreibungen des IKS. Damit werden die wesentlichen Kontrollen in den Geschäftsprozessen (z. B. Purchase to Pay, HR, IT-Berechtigungen, Abschlusserstellungsprozess, Nachhaltigkeitsberichterstattung) im Hinblick auf ihre Effektivität getestet.

In der IT-gestützten Risikomanagementanwendung des GRC-Systems erfolgt durch alle wesentlichen Konzerngesellschaften eine halbjährliche Bewertung von geschäftsbezogenen Risiken sowie eine regelmäßige Bottom-up-Identifizierung bzw. -Bewertung von Compliance-Risiken. Bei der Bewertung dieser Risiken werden ergänzend auch tatsächlich eingetretene Qualitäts-, Rechts- und Compliance-Fälle berücksichtigt. Das GRC-System umfasst darüber hinaus das Tax Compliance Management System, das Customs Compliance Management System sowie das Export Control Compliance Management System, um eine einheitliche und regelmäßige Überprüfung und Berichterstattung entsprechender Risiken sicherzustellen. Im Rahmen des IKS komplettieren das Testen der Kontrollen und die Durchführung von sogenannten Spot-Checks die regelmäßige GRC-Berichterstattung, die im Jahr 2025 in eine neue GRC-Anwendung überführt wurde.

Im Berichtsjahr hat Continental den Prozess zur Identifikation und Berichterstattung von strategischen sowie nachhaltigkeitsbezogenen Risiken und Chancen weiterentwickelt und in das GRC-System integriert. Darüber hinaus haben sich durch die erfolgte Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing die Prozesse im Risikomanagement nicht wesentlich verändert. Kommt es ad hoc zu neuen wesentlichen Risiken außerhalb der Regelberichterstattung, sind diese umgehend zu melden

und vom GRC Committee zu berücksichtigen. Hierunter fallen auch die Risiken, die im Rahmen der Audits durch Unternehmensfunktionen identifiziert worden sind.

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

Für jedes identifizierte Einzelrisiko leitet das verantwortliche Management geeignete Gegenmaßnahmen ein, die für die wesentlichen Risiken auch im GRC-System dokumentiert werden. Die wesentlichen Risiken und die entsprechenden Gegenmaßnahmen werden durch das GRC Committee auf Konzernebene überwacht und konsolidiert. Es berichtet dem Vorstand regelmäßig und empfiehlt ggf. weitere Maßnahmen. Der Vorstand erörtert und beschließt die Maßnahmen und berichtet dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Die zuständigen Gremien überwachen laufend die Entwicklung aller identifizierten Risiken und den Stand der eingeleiteten Maßnahmen. Group Internal Audit überprüft regelmäßig den Risikomanagementprozess, wodurch dessen Effektivität und Weiterentwicklung fortlaufend überwacht werden.

Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems

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

In die funktionsspezifischen Stellungnahmen, die auf Basis eines risikoorientierten Auswahlprozesses erhoben wurden, sind verschiedene Aspekte entsprechend dem umgesetzten Three-Lines-Model eingegangen. Dazu wurden u. a. das Vorhandensein und die Durchführung von dokumentierten Prozessabläufen und Kontrollen innerhalb der ersten Linie und die entsprechende Kommunikation dieser Elemente überprüft. Die Verantwortung für Richtlinien obliegt dabei insbesondere der zweiten Linie, welche sich im Rahmen der Überprüfung der Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, einschließlich des Compliance-Managementsystems, vom Stand der Implementierung der Regelungen auf Basis von Stichprobenprüfungen sowie durch die Verwertung externer Nachweise wie beispielsweise Zertifizierungen nach der International Organization of Standardization (ISO), dem Trusted Information Security Assessment Exchange (TISAX) oder der International Automotive Task Force (IATF) in der Regel überzeugt hat. Letztere untermauern nicht nur die Einhaltung regulatorischer Vorschriften, sondern betonen ebenfalls die angemessene und wirksame Funktionsweise der bei Continental implementierten Governance-Systeme entsprechend den Industriestandards. Zusätzlich wurden im Geschäftsjahr 2025 die funktionsspezifischen Stellungnahmen durch die Formalisierung und den Ausbau des IKS weiter gestärkt sowie anhand strukturierter Fragebögen standardisiert. Dieser Prozess wurde für die ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing vor der erfolgten Abspaltung unterjährig durchgeführt und die Ergebnisse in der Aussage für das Gesamtjahr des Konzerns berücksichtigt. Die im Rahmen des ganzheitlichen IKS identifizierten und formalisierten Schlüsselkontrollen wurden risikoorientiert in der Organisation geprüft. Dies geschah für einen ausgewählten Umfang der Organisation. Die Überwachung des IKS und des RMS ist eine der Kernaufgaben von Group Internal Audit als dritter Linie. Im Rahmen ihrer Prüfungen evaluiert Group Internal Audit u. a. die Umsetzung risikosteuernder Maßnahmen und der internen Kontrollen. Dies erfolgt unter Zuhilfenahme anerkannter Standards und Methoden. Festgestellte Abweichungen und Schwachstellen werden für die jeweils Verantwortlichen in einem Bericht zusammengefasst und etwaige Verbesserungsmaßnahmen initiiert. Im Rahmen der Berichterstattung an den Vorstand und den Prüfungsausschuss werden wesentliche Risiken und Verbesserungspotenziale im Bereich der internen Kontrollen vorgestellt. Die Umsetzung der im Rahmen der Prüfungen empfohlenen Maßnahmen durch das Management wird durch Group Internal Audit überwacht und ebenfalls an den Vorstand und den Prüfungsausschuss berichtet.

Auf Basis der Stellungnahmen der jeweiligen Funktionsbereiche, ihrer Würdigung durch Group Internal Audit und der konsolidierten Gesamtaussage des GRC Committee, sind dem Vorstand keine Sachverhalte bekannt, die zu der Einschätzung führen, dass das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem, einschließlich des Compliance Managementsystems, im Geschäftsjahr 2025 in allen wesentlichen Belangen nicht angemessen und wirksam ist.

Das IKS und das RMS, einschließlich des CMS, der Continental AG unterliegen darüber hinaus einer kontinuierlichen Verbesserung, um bestehende Prozesse und Kontrollen auszubauen und neuen regulatorischen Anforderungen gerecht zu werden. Im Zuge der Neuaufstellung des Konzerns wurden weitere Maßnahmen zur Verbesserung der unternehmensbereichsspezifischen Governance-Systeme implementiert. Teil der kontinuierlichen Verbesserung waren im Berichtsjahr u. a. die weitere Ausgestaltung eines technischen Compliance Managementsystems (tCMS) sowie verschiedene Maßnahmen im Steuerbereich, in den Vertriebsorganisationen und innerhalb der IT-Organisationen der Unternehmensbereiche. Dabei ist die Formalisierung eines integrierten IKS im Berichtsjahr weiter vorangeschritten. Darüber hinaus betreffen Maßnahmen zur Verbesserung der Governance-Systeme u. a. die weitere Stärkung der Cybersicherheit, die funktionsspezifische Governance sowie verschiedene Maßnahmen im Steuerbereich und in der Zoll- und Export Compliance Organisation. Zusätzlich wird in den Unternehmensbereichen kontinuierlich an einem verstärkt integrativen Ansatz, der Steigerung der Transparenz innerhalb von Prozessen und Entscheidungsfindungen sowie der weiteren Stärkung der Risikokultur gearbeitet.

Dessen ungeachtet gibt es inhärente Grenzen in jedem IKS bzw. RMS einschließlich des CMS. Auch ein als angemessen und wirksam beurteiltes System bietet keine Garantie dafür, dass alle tatsächlichen Risiken oder möglichen – insbesondere auch gezielt vorsätzlichen – Verstöße vorab aufgedeckt sowie jedwede Prozessstörungen vollständig ausgeschlossen werden können.

Der Prüfungsausschuss ist systematisch in die Überwachung des IKS und des RMS einschließlich des CMS eingebunden. Er befasst sich insbesondere mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des IKS bzw. RMS sowie des internen Revisionssystems.

Chancenmanagement

Im Rahmen unseres Chancenmanagements werten wir Markt- und Konjunkturanalysen sowie die Veränderung rechtlicher Vorschriften (z. B. im Bereich der Nachhaltigkeit sowie bei Sicherheitsvorschriften) aus. Darüber hinaus befassen wir uns mit den entsprechenden Auswirkungen auf die für uns relevanten Branchen und Märkte, unsere Produktionsfaktoren sowie die Gestaltung und Weiterentwicklung unseres Produktportfolios.

Wesentliche Risiken

Die Reihenfolge der dargestellten Risikokategorien bzw. Einzelrisiken innerhalb der vier Risikogruppen spiegelt die gegenwärtige Einschätzung des relativen Risikoausmaßes für Continental wider und bietet daher einen Anhaltspunkt für die gegenwärtige Bedeutung dieser Risiken. Sind keine quantitativen Angaben zur Schadenhöhe gemacht, so erfolgt die Bewertung auf Basis qualitativer Kriterien.

Aufgrund der vollzogenen Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing haben sich die berichtspflichtigen Risiken verändert. Die nachfolgenden Angaben beinhalten die für den verbleibenden Konzern wesentlichen Risiken. Sofern ein Risiko nur einen Unternehmensbereich betrifft, ist dieser explizit benannt.

Finanzrisiken

Continental ist Risiken im Zusammenhang mit ihren Finanzierungsvereinbarungen und dem syndizierten Kredit ausgesetzt.
Continental ist Risiken in Verbindung mit ihren Finanzierungsvereinbarungen ausgesetzt. Risiken ergeben sich aus den Anleihen, die die Continental AG unter dem Rahmen-Emissionsprogramm begeben hat. Diese Finanzierungsvereinbarungen enthalten Bedingungen, die Continental in ihrer Handlungsfähigkeit einschränken könnten, sowie Bestimmungen für den Fall eines Kontrollwechsels.

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

Die Voraussetzungen und Folgen eines Kontrollwechsels nach den Bedingungen der Anleihen bzw. des syndizierten Kreditvertrags sind im Einzelnen im Kapitel Ergänzende Angaben und Erläuterungen gemäß § 289a und § 315a HGB (Seite 71 f.) beschrieben. Die hier genannten Kredite und Anleihen könnten außerdem unverzüglich fällig gestellt werden, wenn andere Finanzierungsvereinbarungen in Höhe von mehr als 75 Mio € nicht fristgerecht bedient oder vorzeitig zur Rückzahlung fällig gestellt werden. Continental überwacht fortlaufend die Einhaltung der geltenden Bedingungen.

Das zugesagte Volumen des syndizierten Kredits besteht aus einer revolvierenden Tranche in Höhe von 2,5 Mrd € (Fälligkeit Dezember 2027). Sie wurde zum Ende des Geschäftsjahres 2025 mit 378 Mio € in Anspruch genommen.

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

Externe und interne Transaktionen, bei denen Produkte und Leistungen an Dritte und an Unternehmen des Continental-Konzerns geliefert werden, können mit Barmittelzuflüssen und -abflüssen verbunden sein, die in anderen Währungen als der funktionalen Währung der betreffenden Continental-Konzerngesellschaft geführt werden (Transaktionsrisiko). Im Rahmen des operativen Währungsmanagements werden diese bekannten und erwarteten Fremdwährungszahlungsströme zu operativen Währungs-Exposures in Form von saldierten Netto-Cashflows je Transaktionswährung auf rollierender Zwölf-Monats-Basis zusammengefasst. Seit mehreren Jahren wird ein Natural-Hedge-Ansatz zur Reduzierung des Währungskursrisikos verfolgt, sodass der Saldo zwischen Ein- und Auszahlungen in den jeweiligen Fremdwährungen möglichst gering gehalten wird. Darüber hinaus werden im Einzelfall Sicherungsmaßnahmen durch derivative Finanzinstrumente mit einer Laufzeit von bis zu zwölf Monaten vorgenommen. Deren Umfang darf ohne gesonderte Vorstandsgenehmigung 30 % des Zwölf-Monats-Exposure je Währung nicht überschreiten.

Darüber hinaus ist Continental Wechselkursrisiken in Verbindung mit externen und internen Kreditvereinbarungen ausgesetzt, aus denen Barmittelzuflüsse und -abflüsse entstehen, die in anderen Währungen als der funktionalen Währung der betreffenden Continental-Konzerngesellschaft geführt werden. Diese Wechselkursrisiken werden in der Regel durch geeignete derivative Finanzinstrumente, insbesondere Devisentermingeschäfte, Devisenswaps und kombinierte Zins-Währungsswaps, abgesichert. Grundsätzlich können alle in Form von derivativen Finanzinstrumenten durchgeführten Sicherungstransaktionen zu Verlusten führen.

Für die Quantifizierung der möglichen Auswirkungen des transaktionsbezogenen Wechselkursrisikos aus Finanzinstrumenten auf die Ertragslage des Continental-Konzerns werden auf Basis des aktuellen Netto-Exposure die Transaktionswährungen mit einem signifikanten Wechselkursrisiko innerhalb der kommenden zwölf Monate bestimmt. Sofern sich die Wechselkurse dieser Währungen alle gleichzeitig für Continental nachteilig entwickeln, beläuft sich der aus einer Veränderung um 10 % des aktuellen Stichtagskurses ermittelte hypothetische negative Effekt auf die Ertragslage des Konzerns in der Größenordnung von etwa 400 Mio €.

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

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

Marktrisiken

Continental könnte erheblichen Risiken in Verbindung mit einer weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise ausgesetzt sein.
Das Berichtsjahr war von einem moderaten globalen Wachstum sowie anhaltenden geopolitischen Spannungen und hohen Unsicherheiten geprägt. Sollten sich diese Entwicklungen fortsetzen oder einen gesamtwirtschaftlichen Abschwung verursachen, müsste Continental mit Umsatz- und Ertragseinbußen rechnen.

Continental erwirtschaftete 49 % des Gesamtumsatzes der fortgeführten Aktivitäten 2025 in Europa, 14 % allein in Deutschland. Im Vergleich dazu wurden 29 % des Gesamtumsatzes 2025 in Nordamerika, 16 % in Asien-Pazifik und 6 % in anderen Ländern generiert. So könnte z. B. eine anhaltende Rezession in Europa und insbesondere in Deutschland die Geschäfts- und Ertragslage von Continental stärker beeinträchtigen als die ihrer Wettbewerber. Zudem sind der Automobil- und der Reifenmarkt in Europa und in Nordamerika zu einem großen Teil gesättigt. Zur Minimierung dieser Abhängigkeit strebt Continental eine Diversifizierung der regionalen Umsatzverteilung an.

Auf Basis einer Szenarioanalyse, die verschiedene Ursachen für eine Wirtschaftskrise, wie z. B. anhaltende geoökonomische und geopolitische Konflikte sowie einen steigenden Preisdruck durch asiatische Wettbewerber, berücksichtigt und von einem möglichen Umsatzrückgang im mittleren einstelligen Prozentsatzbereich gegenüber den Planungsprämissen im Jahr 2026 ausgeht, rechnen wir unter Berücksichtigung dadurch notwendiger Maßnahmen mit einer möglichen Verschlechterung der bereinigten EBIT-Marge der Unternehmensbereiche um etwa einen Prozentpunkt.

Continental ist geopolitischen Risiken ausgesetzt.
Aktuelle geopolitische Entwicklungen wie z. B. der anhaltende Krieg in der Ukraine sowie die Konflikte im Nahen Osten, der Konflikt zwischen China und Taiwan und die Situation in Lateinamerika könnten weitreichende Auswirkungen auf die Absatz- und Beschaffungsmärkte von Continental haben. Dazu gehören u. a. Sanktionen und andere Risiken in den Lieferketten sowie nicht absehbare Auswirkungen auf die Weltwirtschaft. Continental beobachtet aktuelle Entwicklungen stetig und leitet daraus mögliche Szenarien und erforderliche Maßnahmen ab.

Continental ist dem Risiko von zusätzlichen bzw. steigenden Zöllen ausgesetzt.
Aufgrund der weltweit anhaltend starken protektionistischen Tendenzen und der jüngsten Handelskonflikte ist Continental dem Risiko von zusätzlichen bzw. steigenden Zöllen auf Automobile sowie Produkte, Komponenten und Rohmaterialien, die Continental liefert oder einkauft, sowohl direkt als auch indirekt, ausgesetzt. Diese Zölle könnten zu einem Rückgang der Nachfrage nach Produkten von Continental bzw. zu Kostensteigerungen führen und damit eine negative Auswirkung auf die Geschäfts- und Ertragslage von Continental haben. Continental prüft mögliche Auswirkungen und entsprechende risikominimierende Maßnahmen fortlaufend.

Continental ist Preisschwankungen bei Rohstoffen und Energie sowie dem Risiko von steigenden Logistikkosten ausgesetzt.
Die Unternehmensbereiche Tires und ContiTech setzen im Wesentlichen Natur- und Synthesekautschuke sowie ölbasierte Rohstoffe ein. Die Preise für diese Rohmaterialien und Komponenten sind weltweit zum Teil erheblichen Schwankungen ausgesetzt. Continental sichert derzeit das Risiko steigender Preise für Rohstoffe oder Energie nicht mithilfe von derivativen Finanzinstrumenten ab. Darüber hinaus können sich Steigerungen der Logistikkosten ergeben. Sollte es dem Unternehmen nicht möglich sein, die steigenden Kosten auszugleichen oder an die Kunden weiterzugeben, könnten diese Preissteigerungen die Ertragslage von Continental mit 100 Mio € bis 200 Mio € belasten.

Operative Risiken

Continental ist bei bestimmten Rohstoffen und Produkten abhängig von einer begrenzten Anzahl wichtiger Lieferanten.
Für Continental besteht das potenzielle Risiko, dass gewisse Roh- und Produktionsmaterialien nicht verfügbar sind. Wenngleich Continental grundsätzlich die Strategie verfolgt, Produktkomponenten von mehreren Anbietern zu beziehen, kommt es vor, dass ein Produkt nur bei einer Bezugsquelle eingekauft wird. Folglich ist Continental abhängig von einigen Lieferanten. Lieferverzögerungen, -stornierungen, Streiks, Fehlmengen und Qualitätsmängel können zu Produktionsunterbrechungen führen und sich damit negativ auf den Geschäftsbetrieb von Continental in diesen Bereichen auswirken. Continental ist darum bemüht, diese Risiken durch sorgfältige Auswahl und regelmäßige Überwachung der Lieferanten zu verringern. Sollte jedoch ein Lieferant seinen Lieferverpflichtungen nicht nachkommen können (beispielsweise wegen Insolvenz, Beschädigung von Produktionsanlagen durch Naturkatastrophen oder einer Leistungsverweigerung nach einem Kontrollwechsel) oder entsprechende Lieferungen von Sanktionen aufgrund geopolitischer Auseinandersetzungen betroffen sein, kann Continental unter Umständen die für die Herstellung ihrer eigenen Erzeugnisse benötigten Produkte kurzfristig nicht in den benötigten Mengen von anderen Lieferanten beziehen. Dementsprechend können solche Entwicklungen und Ereignisse Verzögerungen bei der Auslieferung oder Fertigstellung von Continental-Produkten mit sich bringen und dazu führen, dass Continental Rohstoffe und Produkte zu höheren Kosten beziehen muss, und damit eine negative Auswirkung auf die Geschäfts- und Ertragslage von Continental haben.

Continental ist informationstechnischen Risiken ausgesetzt.
Continental ist im Hinblick auf ihre Geschäfts- und Produktionsprozesse, ihre Produkte sowie ihre interne und externe Kommunikation in hohem Maße von zentralisierten und standardisierten Informationstechnologiesystemen und -netzwerken abhängig. Diese Systeme und Netzwerke sowie die Produkte an sich sind potenziell dem Risiko verschiedenster Formen von Cyberkriminalität sowie Schäden und Störungen, die eine Vielzahl anderer Ursachen haben können, ausgesetzt. Im Rahmen von Hackerangriffen könnten Dritte versuchen, unberechtigt Zugriff auf vertrauliche Informationen und Daten, die in den Systemen und Netzwerken gespeichert, verarbeitet bzw. kommuniziert werden, oder auf die Systeme selbst zu erhalten. Darüber hinaus könnten Daten, Produkte und Systeme durch eine Infizierung mit Viren oder Malware gesperrt, beschädigt, kontrolliert oder zerstört werden.

Wenngleich Continental entsprechende Vorkehrungen für das Management der mit System- und Netzwerkstörungen und entsprechenden Angriffen verbundenen Risiken getroffen hat, könnte ein längerer Ausfall in einem Rechenzentrum oder Telekommunikationsnetzwerk oder ein vergleichbares Ereignis dazu führen, dass Systeme oder Netzwerke unvorhergesehen und über längere Zeit hinweg nicht einsatzbereit sind. Die getroffenen Maßnahmen zur Minimierung solcher Risiken umfassen technische und organisatorische Vorkehrungen wie doppelte Datenhaltung und Notfallpläne, aber auch entsprechende Schulungsmaßnahmen, die insbesondere zur Steigerung des Bewusstseins für die zunehmende Bedrohung durch Cyberkriminalität kontinuierlich erweitert werden. Darüber hinaus sind die Erkenntnisse aus der Aufarbeitung des Cyberangriffs im August 2022 in die Stärkung der IT-Systeme eingeflossen.

Sollten die Vorkehrungen zum angemessenen Schutz der Systeme, Netzwerke, Produkte und Informationen nicht ausreichen, könnten Continental durch Ausfälle oder die Kenntnis und Nutzung ihrer Informationen durch Dritte erhebliche Schäden und Nachteile entstehen.

Continental ist Risiken in Verbindung mit ihren Pensionsverpflichtungen ausgesetzt.
Continental bietet in Deutschland, in den USA, im Vereinigten Königreich und in bestimmten anderen Ländern eine betriebliche Altersvorsorge mit Leistungszusage. Zum 31. Dezember 2025 beliefen sich die Pensionsverpflichtungen auf 2.254 Mio €. Diese Verpflichtungen werden v. a. über extern investierte Pensionsplanvermögen finanziert. 2006 richtete Continental zur Finanzierung der Pensionsverpflichtungen bestimmter deutscher Tochtergesellschaften im Rahmen von Treuhandvereinbarungen rechtlich unabhängige Treuhandfonds (Contractual Trust Arrangements, CTAs) ein. Zum 31. Dezember 2025 beliefen sich die Netto-Pensionsverpflichtungen von Continental (Anwartschaftsbarwerte abzüglich des Fondsvermögens zum Zeitwert) auf 1.445 Mio €.

Das extern investierte Fondsvermögen wird von extern gemanagten Fonds und Versicherungsgesellschaften verwaltet. Continental legt zwar die grundsätzlichen Vorgaben für die Anlagestrategien dieser Fonds fest und berücksichtigt diese bei der Auswahl der externen Fondsmanager, hat jedoch keinen Einfluss auf deren Investmententscheidungen im Einzelnen. Die Mittel werden in verschiedenen Anlageklassen wie Aktien, festverzinslichen Wertpapieren, Immobilien und anderen Anlageinstrumenten investiert. Die Werte des extern investierten Fondsvermögens unterliegen Schwankungen an den Kapitalmärkten, auf die Continental keinen Einfluss hat. Ungünstige Kapitalmarktentwicklungen könnten bei diesen Pensionsverpflichtungen zu erheblichen Deckungsausfällen führen und die Netto-Pensionsverpflichtungen von Continental deutlich steigern.

Eine solche Steigerung der Netto-Pensionsverpflichtungen könnte die Finanzlage der Gesellschaft wegen des vermehrten zusätzlichen Mittelabflusses zur Finanzierung der Pensionsverpflichtungen beeinträchtigen. Zudem ist Continental Risiken im Zusammenhang mit der Lebenserwartung und den Zinsänderungen bei ihren Pensionsverpflichtungen ausgesetzt, da sich eine Zinssenkung negativ auf die im Rahmen dieser Pensionspläne bestehenden Verbindlichkeiten von Continental auswirken könnte. Ferner haben sich einige Tochtergesellschaften von Continental in den USA dazu verpflichtet, Beiträge zu den Gesundheitsvorsorgekosten ihrer ehemaligen Arbeitnehmer bzw. Pensionäre zu leisten. Insofern besteht für Continental das potenzielle Risiko, dass sich diese Kosten künftig erhöhen.

Sollten sich, bei sonst unveränderten Annahmen, die für die Ermittlung der Netto-Pensionsverpflichtungen zu verwendenden Diskontierungssätze am Jahresende um 0,5 Prozentpunkte verringern, hätte dies einen Anstieg der Netto-Pensionsverpflichtungen von etwa 300 Mio € zur Folge, der sich nicht durch risikominimierende Maßnahmen reduzieren ließe. Eine Auswirkung auf das EBIT hätte dies jedoch nicht.

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

Continental könnte durch den Verlust von Sachanlagevermögen und durch Betriebsunterbrechungen Schaden nehmen.
Brände, Naturkatastrophen, terroristische Handlungen, Stromausfälle oder andere Störungen in den Produktionseinrichtungen oder innerhalb der Lieferkette von Continental – bei Kunden oder Zulieferern – können erhebliche Schäden und Verluste verursachen. Solche weitreichenden nachteiligen Folgen können auch aufgrund politischer Unruhen oder Instabilität entstehen. Naturkatastrophen und dabei im Wesentlichen Extremwetterereignisse sind vor dem Hintergrund des Klimawandels mit einer anhaltend steigenden Wahrscheinlichkeit sowie mit einem höheren Schadensausmaß zu erwarten. Continental hat für Risiken, die aus Geschäftsunterbre-

chungen, Produktionsverlusten oder Anlagenfinanzierungen hervorgehen, Versicherungen in aus kaufmännischer Sicht angemessener Höhe abgeschlossen, doch könnte sich dieser Versicherungsschutz im Einzelfall als unzureichend erweisen. Zudem könnten durch solche Ereignisse Menschen, das Eigentum Dritter oder die Umwelt zu Schaden kommen, wodurch Continental u. a. Kosten in erheblicher Höhe entstehen könnten.

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

Rechtliche, steuerliche und umweltbezogene Risiken

Aufgrund der vollzogenen Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing haben sich Art und Umfang der berichtspflichtigen Sachverhalte verändert. Nach dem Konzerntrennungsvertrag liegen Rechtsrisiken – sofern nicht anderweitig darin geregelt –, die ihren Ursprung in der Zeit vor der Abspaltung und einen Bezug zu den ehemaligen Unternehmensbereichen Automotive und Contract Manufacturing haben, wirtschaftlich bei der AUMOVIO SE. Die nachfolgenden Angaben wurden entsprechend angepasst und konzentrieren sich auf die für den verbleibenden Konzern wesentlichen Informationen und fortgeführten Aktivitäten.

Continental könnten Geldbußen und Schadenersatzforderungen wegen angeblich oder tatsächlich rechtswidrigen Verhaltens drohen.
Trotz des bei Continental eingerichteten Compliance Managementsystems ist es aufgrund der globalen Ausrichtung der wirtschaftlichen Tätigkeit des Continental-Konzerns nicht ausgeschlossen, dass es im Einzelfall zu rechtswidrigem Verhalten (z. B. Korruption, Betrug, Verstößen gegen das Kartell- und Wettbewerbsrecht, Geldwäsche) kommt oder dass Continental rechtswidriges Verhalten vorgeworfen wird. Aus solchem tatsächlichen oder angeblich rechtswidrigen Verhalten könnten insbesondere Geldbußen und Schadenersatzforderungen drohen. Wesentliche Verfahren in diesem Zusammenhang sind nachstehend dargestellt.

Am 2. Oktober 2006 ging bei der südafrikanischen Kartellbehörde die Anzeige eines Dritten wegen angeblich kartellrechtswidrigen Verhaltens gegen mehrere südafrikanische Reifenhersteller ein, darunter die Continental Tyre South Africa (Pty.) Ltd., Port Elizabeth, Südafrika (CTSA), ein Tochterunternehmen von Continental. Am 31. August 2010 ist die südafrikanische Kartellbehörde zu dem Ergebnis gekommen, CTSA habe gegen südafrikanisches Kartellrecht verstoßen, und hat die Sache dem zuständigen Kartellgericht zur Entscheidung vorgelegt. CTSA weist den Vorwurf von Verstößen gegen südafrikanisches Kartellrecht zurück. Das Kartellgericht könnte jedoch ein Bußgeld von bis zu 10 % des Umsatzes von der CTSA verhängen. Darüber hinaus drohen CTSA im Falle der Verletzung südafrikanischen Kartellrechts u. U. auch Schadenersatzforderungen Dritter.

Im Zuge von branchenweiten Durchsuchungen durchsuchte die Europäische Kommission beginnend mit dem 30. Januar 2024 Räumlichkeiten der Continental AG wegen angeblicher kartellrechtswidriger Verhaltensweisen. Am gleichen Tag durchsuchte ferner das deutsche Bundeskartellamt Räumlichkeiten der TON Tyres Over Night Trading GmbH, Schondra-Schildeck, Deutschland, eines inzwischen nicht mehr aktiven Tochterunternehmens der Continental, ebenfalls wegen angeblicher branchenweiter kartellrechtswidriger Verhaltensweisen. Beide Verfahren befinden sich weiterhin in einem frühen Stadium. Sollte ein Verstoß festgestellt werden und Continental hierfür verantwortlich sein, könnten die Europäische Kommission sowie das deutsche Bundeskartellamt jeweils Geldbußen in beträchtlicher Höhe gegen Continental verhängen. Ferner könnten Kunden, die angeblich vom vorgeworfenen Verhalten betroffen sind, Schadenersatzansprüche geltend machen. In diesem Zusammenhang sind in den USA und in Kanada bereits Sammelklagen eingereicht worden, die sich gegen Continental und andere Reifenhersteller richten. Die Klagen in den USA wurden vor dem United States District Court, Northern District of Ohio, zusammengefasst. Das Gericht gab den Anträgen der beklagten Reifenhersteller auf Abweisung statt, erlaubte den Klägern aber zugleich, ihre zusammengefassten Klagen zu ändern. Die Kläger haben die Zulassung von Änderungen der Ausgangsklage beantragt. Die beklagten Reifenhersteller haben die Zurückweisung dieses Antrags beantragt. Eine Entscheidung des Gerichts steht aus. Weitergehende Angaben zu den Verfahren und den damit verbundenen Maßnahmen unterbleiben gemäß IAS 37.92 bzw. DRS 20.154, um die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Gegen die Continental AG ist von der Bayerischen Motoren Werke AG Klage im Zusammenhang mit dem integrierten Bremssystem MK C2 aus dem Produktionszeitraum 2022 bis 2024 erhoben worden, welches von einem teilweisen Austausch betroffen ist. Dies betrifft das operative Geschäft des ehemaligen Unternehmensbereichs Automotive, das im Rahmen der Abspaltung auf die AUMOVIO SE übertragen wurde. Gemäß den vertraglichen Regelungen der Konzerntrennung gehen sämtliche wirtschaftlichen Chancen und Risiken aus dem übertragenen Unternehmensbereich auf die AUMOVIO SE über, die verpflichtet ist, für eine Freistellung der Continental AG von daraus resultierenden Kosten und Verpflichtungen zu sorgen. Daher ergeben sich aus der Klage derzeit keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz und Vermögenslage des Continental-Konzerns. Rückstellungen wurden nicht gebildet. Weitergehende Angaben unterbleiben gemäß IAS 37.92 bzw. DRS 20.154.

Für Continental könnten zusätzliche, belastende Umwelt- oder Sicherheitsvorschriften zum Tragen kommen. Neu eingeführte Vorgaben könnten die Nachfrage nach Produkten und Leistungen der Gesellschaft beeinträchtigen.
Als weltweit operierender Konzern ist Continental in zahlreichen Ländern einer großen Zahl unterschiedlicher gesetzlicher und untergesetzlicher Vorschriften unterworfen, die in kurzen Abständen geändert sowie konstant weiterentwickelt und ggf. verschärft werden. Dies gilt insbesondere für die Bereiche Umwelt, Chemikalien und Gefahrstoffe, aber auch für Gesundheitsschutzbestimmungen. Des Weiteren fallen hierunter Vorschriften bezüglich der Verunreinigung von Luft, Gewässern und Boden sowie der Abfallentsorgung, die allesamt in jüngster Zeit durch neue Gesetzgebung verschärft wurden, insbesondere in der Europäischen Union und den USA. Continental könnte dabei insbesondere von einer Ausweitung der Beschränkungen für den Einsatz von per- und polyfluorierten Chemikalien (PFAS) betroffen sein. Darüber hinaus sind für die Standorte und Betriebe von Continental Genehmigungen unterschiedlichster Art erforderlich, deren Auflagen erfüllt werden müssen. Zur Anpassung an neue Vorschriften waren in der Vergangenheit Investitionen notwendig, und Continental geht davon aus, dass dies auch künftig so bleiben wird.

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

Continental könnte Steuerrisiken im Zusammenhang mit früheren Veranlagungszeiträumen ausgesetzt sein.
Die Continental AG und ihre Tochtergesellschaften sind weltweit tätig und werden kontinuierlich von den lokalen Steuerbehörden geprüft. Die Qualifizierung von Sachverhalten und die Auslegung des Steuerrechts, wie sie für den Jahresabschluss angewendet werden, können von der Auslegung durch die Steuerbehörden abweichen, beispielsweise aufgrund von Änderungen der Steuergesetzgebung und der Entwicklung der Rechtsprechung. Steuerliche Risiken ergeben sich insbesondere aus der Bewertung der grenzüberschreitenden, konzerninternen Lieferungen und Leistungen (Verrechnungspreise). Durch organisatorische Maßnahmen wie die Überwachung der Verrechnungspreise und gegebenenfalls die Durchführung bilateraler Einspruchsverfahren überwacht und steuert die Continental AG die Entwicklung der Steuerrisiken und deren Auswirkungen auf den Konzernabschluss. Die Steuerprozesse werden kontinuierlich neuen Steuergesetzen und Änderungen der Rechtsprechung angepasst.

Wesentliche Chancen

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

Continental hat Chancen bei einer volkswirtschaftlichen Entwicklung, die besser als erwartet ausfällt.
Sollte sich die Konjunktur in unseren großen Absatzregionen besser als erwartet entwickeln, gehen wir davon aus, dass sich die Nachfrage nach Erstausrüstungs-, Ersatz- und Spezialreifen sowie Industrieprodukten ebenfalls besser als von uns angenommen entwickeln wird. Aufgrund der dadurch erwarteten verstärkten Nachfrage nach Produkten von Continental durch die Fahrzeughersteller, Industriekunden sowie im Ersatzgeschäft könnte unser Umsatz stärker als erwartet steigen und es könnten positive Effekte bei der Fixkostendeckung entstehen. Insbesondere dem europäischen Markt kommt hierbei wegen des hohen Umsatzanteils von Continental in dieser Region (49 %) eine besondere Bedeutung zu.

Continental hat Chancen bei sinkenden Preisen auf den für uns relevanten Rohstoffmärkten.
Die Ertragslage von Continental wird maßgeblich von den Kosten für Rohstoffe, wie Öl, Natur- und Synthesekautschuke, sowie für Logistik und Energie beeinflusst. Sollten sich insbesondere die Preise für Natur- und Synthesekautschuke reduzieren, könnte sich dies positiv auf die Ertragslage von Continental auswirken.

Continental hat Chancen durch den Abbau von Handelshemmnissen sowie durch günstigere Währungskursentwicklungen.
Im Jahr 2025 belasteten insbesondere erhöhte Zölle im US-Markt sowie eine für Continental nachteilige Euro-US-Dollar-Entwicklung die Ergebnislage. Sollten sich die Handelsbedingungen verbessern oder Wechselkurse für Continental vorteilhafter ausfallen, könnten sich daraus Chancen für eine Entlastung der Kostenbasis sowie eine verbesserte Marktposition ergeben. Auch könnte dies zu einer insgesamt positiveren Marktentwicklung beitragen.

Continental bieten sich Chancen aus der strategischen Transformation hin zu einem fokussierten Reifenunternehmen.
Mit der Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing und dem geplanten Verkauf des Unternehmensbereichs ContiTech befindet sich Continental in einer tiefgreifenden strukturellen Transformation hin zu einem fokussierten Reifenunternehmen. Diese Neuausrichtung eröffnet Chancen in mehreren Bereichen. Die Fokussierung auf das Reifengeschäft ermöglicht eine gezieltere Allokation finanzieller und organisatorischer Ressourcen, eine höhere strategische Agilität sowie eine verstärkte Konzentration auf Kernkompetenzen in Produktentwicklung, effiziente Produktion und kundenzentrierte Lieferketten. Der Wegfall komplexer Strukturen kann zu schnelleren Prozessen sowie einer verbesserten Kapitalrendite führen. Darüber hinaus kann die gesteigerte Transparenz des Geschäftsmodells zu einer Stärkung der Wettbewerbsposition und einer attraktiveren Wahrnehmung durch Kapitalmarktteilnehmer beitragen.

Continental bieten sich Chancen im Reifengeschäft.
Insbesondere in den Wachstumsmärkten Asien und Nordamerika will Continental weiter ihre Marktanteile steigern. Im Pkw-Reifenbereich soll das weltweite Geschäft mit Reifen für die Elektromobilität sowie den Ultra-High-Performance-Reifen gezielt weiter ausgebaut werden. Das Geschäft mit Lkw- und Busreifen soll in wichtigen Regionen durch das Conti360°-Angebot von Flottendienstleistungen weiterentwickelt werden. Das Spezialreifengeschäft von Continental, das neben Zweirad- und Rennreifen auch Reifen für eine Vielzahl von Industrieanwendungen umfasst, soll ebenfalls weiterwachsen. Zudem tragen smarte, digitale Reifenlösungen wie die neueste ContiConnect-Sensorengeneration zur Differenzierung im Markt bei. Die Markteinführung des besonders effizienten Stadtbusreifens Conti HA5 NXT mit bis zu 60 % erneuerbaren, recycelten und ISCC-PLUS-massenbilanzzertifizierten Materialien ist hierfür ein Beispiel (siehe Kapitel Forschung und Entwicklung). Sollte es Continental gelingen, ihre Marktanteile in margen- und wachstumsstarken Feldern sowie bei digitalen Lösungen und Dienstleistungen stärker als geplant zu steigern, dürfte dies positive Auswirkungen auf den Umsatz und die Ertragslage haben.

Continental bieten sich Chancen durch eine gesteigerte Fokussierung auf das Industriegeschäft bei ContiTech.
Mit dem Verkauf des Geschäftsfelds Original Equipment Solutions (OESL) fokussiert sich der Unternehmensbereich ContiTech auf das profitable Industriegeschäft. Wachstumspotenziale ergeben sich im Industriegeschäft v. a. aus dem steigenden Bedarf an nachhaltigen sowie digitalen und intelligenten Lösungen. Der Unternehmensbereich ContiTech nutzt dabei sein langjähriges und umfassendes Industrie- und Materialverständnis zur Erschließung neuer Geschäftsmöglichkeiten. So werden verschiedene Materialien mit elektronischen Komponenten und individuellen Dienstleistungen kombiniert. Sollten sich diese neuen Produkte schneller als geplant durchsetzen, entstünden hieraus entsprechende Umsatz- und Ertragschancen.

Continental hat Chancen durch den zunehmenden Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI).
Digitale und KI-basierte Anwendungen können insbesondere zur Optimierung der Entwicklungs- und Produktionsprozesse sowie zu einer effizienteren Steuerung der globalen Lieferketten beitragen. Darüber hinaus bieten datengetriebene Lösungen Chancen in den Absatzmärkten. Die fortschreitende Digitalisierung des Reifens eröffnet zudem Potenziale für neue service- und datenbasierte Geschäftsmodelle über den gesamten Produktlebenszyklus hinweg.

Continental hat Chancen aus Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen.
Regulatorische Entwicklungen im Bereich Nachhaltigkeit, Lieferkettentransparenz und Marktaufsicht können dazu führen, dass höhere Anforderungen an Produkt- und Prozessstandards gestellt werden. Solche Regelungen können Hersteller begünstigen, die bereits über robuste Lieferkettenprozesse, etablierte Nachhaltigkeitsstrategien und fortgeschrittene Material- und Technologiekompetenzen verfügen. Da Continental seit Jahren in diesen Bereichen investiert, könnten sich aus einer Verschärfung regulatorischer Anforderungen Chancen zur Differenzierung, zur Stärkung des Premiumsegments sowie durch mögliche neue Markteintrittsbarrieren ergeben.

Aussage zur Gesamtrisiko- und Gesamtchancensituation

Die Risikolage des Continental-Konzerns hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr nach Einschätzung des Vorstands insgesamt durch den Wegfall der Risiken und Chancen der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing verändert, wenngleich sich die Risikolage der verbleibenden Unternehmensbereiche nicht wesentlich verändert hat.

Es muss sich noch zeigen, wie sich aktuelle geopolitische Ereignisse und insbesondere die damit verbundenen geoökonomischen Konflikte auf Continental und die gesamtwirtschaftliche Lage auswirken werden.

In der Analyse für das Berichtsjahr haben sich jedoch weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses Risiken gezeigt, die einzeln oder in ihrer Gesamtheit den Fortbestand der Gesellschaft oder des Konzerns gefährden. Bestandsgefährdende Risiken sind auch in absehbarer Zeit nach Einschätzung des Vorstands nicht erkennbar.

Unter Berücksichtigung der wesentlichen Chancen zeigt die Gesamtrisikolage des Continental-Konzerns eine angemessene Risiko- und Chancensituation, auf die unsere risikobegrenzenden Maßnahmen und unsere Konzernstrategie entsprechend ausgerichtet sind.

Prognosebericht
Künftige Rahmenbedingungen

Prognose der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung

Für das Jahr 2026 erwartet der Internationale Währungsfonds (IWF) in seinem World Economic Outlook Update (WEO Update) von Januar 2026 ein Wachstum der Weltwirtschaft von rund 3,3 %. Damit liegt die Prognose auf dem Niveau des Vorjahres und spiegelt u.a. die Annahme einer weiter nachlassenden Inflation bei zugleich moderatem globalem Wachstum wider. Der IWF geht davon aus, dass sich die weltwirtschaftliche Entwicklung insgesamt stabilisiert, weist jedoch weiterhin auf deutliche Unterschiede zwischen einzelnen Ländern und Regionen sowie auf erhöhte Unsicherheiten hin.

Europa dürfte im Jahr 2026 gemäß IWF weiterhin von einem gedämpften Wachstum aufgrund von anhaltenden strukturellen Belastungen geprägt sein. Dazu zählen die weiterhin spürbaren Folgen hoher Energiepreise, eine industrielle Basis im Wandel, demografische Faktoren sowie eine begrenzte Beteiligung Europas an der globalen, technologiegetriebenen Investitionsdynamik, insbesondere im Bereich der Künstlichen Intelligenz. Für den Euroraum schätzt der IWF den Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP) im Jahr 2026 auf 1,3 %. Darin enthalten ist ein erwartetes BIP-Wachstum Deutschlands von 1,1 %. Für das Vereinigte Königreich erwartet der IWF einen Anstieg des BIP um 1,3 %.

Für die USA prognostiziert der IWF für 2026 ein BIP-Wachstum von 2,4 %. Der IWF nennt hierbei fiskalische Impulse, vorteilhafte Finanzierungsmöglichkeiten sowie anhaltend hohe Investitionen im Technologiesektor als wesentliche Effekte.

Laut IWF dürfte die japanische Wirtschaft 2026 ein verhaltenes BIP-Wachstum in Höhe von 0,7 % erreichen.

Für Indien prognostiziert der IWF erneut eine hohe Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts von 6,4 %. In China wird auf Basis der anhaltenden fiskalpolitischen Unterstützung weiterhin eine starke Entwicklung erwartet, der IWF schätzt das BIP-Wachstum auf 4,5 %.

Für andere Schwellen- und Entwicklungsländer erwartet der IWF für 2026 eine solide konjunkturelle Entwicklung, wenn auch teils unter den Wachstumsraten des Jahres 2025. So rechnet der IWF beispielsweise nur noch mit einem Anstieg des BIP in Brasilien um 1,6 %.

Die Prognose des IWF für das Jahr 2026 basiert auf der Annahme insgesamt moderater und stabiler makroökonomischer Rahmenbedingungen. Der IWF geht von weiter rückläufigen Inflationsraten sowie überwiegend wachstumsfördernden Finanzierungsbedingungen aus, wobei sich der geldpolitische Lockerungszyklus in den großen Volkswirtschaften unterschiedlich schnell vollzieht. Energiepreise werden im Jahresverlauf tendenziell niedriger erwartet, unterstützt durch eine verhaltene globale Nachfrage und ein ausreichendes Angebot.

Zugleich weist der IWF auf eine Reihe von Chancen und Risiken hin. Positive Impulse könnten sich aus einer anhaltend hohen Investitionstätigkeit im Technologiesektor, insbesondere im Zusammenhang mit Künstlicher Intelligenz, sowie aus einer weiteren Entspannung handelspolitischer Beziehungen ergeben. Demgegenüber bestehen weiterhin erhebliche Abwärtsrisiken. Dazu zählen geopolitische Konflikte, eine erneute Verschärfung protektionistischer Maßnahmen sowie Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Nachhaltigkeit technologiegetriebener Investitionen. Zudem könnten die hohe öffentliche Verschuldung und unerwartete Inflationsrückschläge zu restriktiveren Finanzierungsbedingungen führen und die weltwirtschaftliche Entwicklung belasten.

Prognose der Entwicklung wesentlicher Abnehmerbranchen und Absatzregionen

Prognose der Ersatzreifenmärkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge
Für das Jahr 2026 rechnen wir aktuell weltweit mit einer nahezu unveränderten Nachfrage nach Ersatzreifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge < 6 t in einer Bandbreite von -1 % bis 2 % im Vergleich zum Vorjahr.

Für Europa, Nordamerika und China gehen wir aktuell von einer Entwicklung der Volumina in einer Bandbreite von 0 % bis 2 % aus.

Prognose der Ersatzreifenmärkte für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge
Für 2026 erwarten wir für unseren Kernmarkt Europa derzeit eine leichte Belebung der Nachfrage nach Ersatzreifen für mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge in einer Bandbreite von 1 % bis 3 %.

Für Nordamerika rechnen wir aktuell mit einem Nachfragerückgang von 1 % bis 5 %.

Prognose der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen
Für die globale Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen < 6 t erwarten wir für 2026 derzeit, dass sich die Fertigung mit einer Entwicklung von -2 % bis 0 % leicht unter dem Vorjahresniveau bewegen wird.

Für Europa und Nordamerika prognostizieren wir für 2026 einen Rückgang der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen um 1 % bis 3 %. Für China erwarten wir eine Produktionsentwicklung zwischen -2 % und 0 %.

Prognose der Produktion von mittelschweren und schweren Nutzfahrzeugen
In unserem Kernmarkt Europa dürfte sich die Produktion von Nutzfahrzeugen > 6 t nach unserer Einschätzung im Jahr 2026 positiv entwickeln. Wir erwarten derzeit einen Anstieg um 4 % bis 6 %. Für Nordamerika gehen wir von einer gesteigerten Produktion von 2 % bis 6 % aus.

Prognose der Industrieproduktion
Für die Eurozone gehen wir derzeit für 2026 von einer Industrieproduktion leicht über dem Niveau des Vorjahres aus.

Für die USA rechnen wir mit einem Anstieg der Industrieproduktion zwischen 1 % und 3 % gegenüber dem Vorjahr.

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

Veränderungen von Fahrzeugproduktion, Reifenersatzgeschäft und Industrieproduktion im Jahr 2026 (gegenüber 2025)

Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	**Reifenersatzgeschäft**	**Fahrzeugproduktion**
Europa	0 % bis 2 %	-3 % bis -1 %
Nordamerika	0 % bis 2 %	-3 % bis -1 %
China	0 % bis 2 %	-2 % bis 0 %
Weltweit	**-1 % bis 2 %**	**-2 % bis 0 %**

Mittelschwere und schwere Nutzfahrzeuge	**Reifenersatzgeschäft**	**Fahrzeugproduktion**
Europa	1 % bis 3 %	4 % bis 6 %
Nordamerika	-5 % bis -1 %	2 % bis 6 %

	Industrieproduktion
Eurozone	0 % bis 2 %
USA	1 % bis 3 %
China	4 % bis 6 %

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

Ausblick des Continental-Konzerns

Prognoseverfahren
Continental prognostiziert jährlich die Werte für die bedeutsamsten Steuerungsgrößen des Konzerns für das neue Geschäftsjahr. Dazu zählen der Umsatz und die bereinigte EBIT-Marge für den Konzern sowie für die Unternehmensbereiche.

Zusätzlich informieren wir über die Einschätzung zu wichtigen Einflussgrößen für das Ergebnis vor Finanzergebnis und Ertragsteuern (EBIT). Hierzu gehören die erwartete Entwicklung von Sondereffekten und die Höhe der Abschreibungen aus Kaufpreisallokationen. Damit ermöglichen wir die Überleitung auf das zu erwartende EBIT des Konzerns.

Darüber hinaus geben wir eine Einschätzung zur Entwicklung des Finanzergebnisses vor Effekten aus Währungsumrechnung sowie vor Effekten aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Bewertungseffekten sowie zur Steuerquote für den Konzern. Dies erlaubt die Überleitung auf das zu erwartende Konzernergebnis. Außerdem veröffentlichen wir eine Prognose zu den für das laufende Jahr geplanten Sachinvestitionen sowie zum bereinigten Free Cashflow. Basis unserer Prognose bildet unsere Einschätzung der Entwicklung der wichtigsten Produktions- und Absatzmärkte im neuen Geschäftsjahr.

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

Prognosevergleich für das vergangene Geschäftsjahr
Unsere im März 2025 veröffentlichte Prognose für das Geschäftsjahr 2025 basierte auf einem Verlauf der weltweiten Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in etwa auf dem Vorjahresniveau, mit einer voraussichtlich negativen Entwicklung in unseren Kernmärkten Europa und Nordamerika.

Diese Prognose berücksichtigte die angespannte geopolitische Situation sowie deren erwartete Auswirkung auf das Produktionsvolumen im Jahr 2025. Potenzielle signifikante Anpassungen weltweiter Zölle waren hingegen nicht berücksichtigt.

Auf Basis der genannten Annahmen und auf Basis der Wechselkurse zu Beginn des Geschäftsjahres gingen wir von folgenden Finanzkennzahlen für die fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten im Geschäftsjahr 2025 aus:

- Für den Continental-Konzern erwarteten wir einen Umsatz in einer Bandbreite von rund 38,0 Mrd € bis 41,0 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 6,5 % bis 7,5 %.
- Für unseren damaligen Unternehmensbereich Automotive rechneten wir mit einem Umsatz von rund 18,0 Mrd € bis 20,0 Mrd €. Die bereinigte EBIT-Marge erwarteten wir bei rund 2,5 % bis 4,0 %.
- Für unseren Unternehmensbereich Tires erwarteten wir einen Umsatz von rund 13,5 Mrd € bis 14,5 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 13,3 % bis 14,3 %.
- Für unseren Unternehmensbereich ContiTech rechneten wir mit einem Umsatz von rund 6,3 Mrd € bis 6,8 Mrd € und einer bereinigten EBIT-Marge von rund 6,0 % bis 7,0 %.
- Für unseren damaligen Unternehmensbereich Contract Manufacturing prognostizierten wir einen Umsatz von rund 100 Mio € bis 200 Mio € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 0 %.
- Die Abschreibungen aus Kaufpreisallokationen sollten bei rund 100 Mio € liegen und hauptsächlich die Unternehmensbereiche Automotive und ContiTech betreffen.
- Außerdem rechneten wir mit negativen Sondereffekten in Höhe von rund 700 Mio €.
- Das negative Finanzergebnis vor Effekten aus Währungsumrechnung sowie vor Effekten aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Bewertungseffekten erwarteten wir für 2025 bei rund 350 Mio €.
- Die Steuerquote sollte bei rund 27 % liegen.
- Die Investitionen vor Finanzinvestitionen sollten im Geschäftsjahr 2025 bei rund 6,0 % vom Umsatz liegen.
- Wir planten, im Jahr 2025 einen bereinigten Free Cashflow von rund 0,8 Mrd € bis 1,2 Mrd € zu erreichen.

In der Quartalsmitteilung zum ersten Quartal 2025 passten wir den Ausblick für das Geschäftsjahr 2025 aus folgenden Gründen an:

Der Beschluss des Aufsichtsrats vom 12. März 2025 zur Abspaltung der damaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing führte zur Anwendung von IFRS 5, *Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und aufgegebene Geschäftsbereiche*, und damit zur Darstellung von fortgeführten und nicht fortgeführten Aktivitäten. Den Ausblick des Geschäftsjahres 2025 passten wir entsprechend auf Basis der regulatorischen Anforderungen der neuen Situation an und berücksichtigten die geplante Abspaltung von Automotive und Contract Manufacturing. Veränderte Kennzahlen waren auf den neuen Zuschnitt der Prognose infolge der Neuaufstellung zurückzuführen, berücksichtigten aber weiterhin das gesamte Geschäftsjahr 2025.

- **Für die fortgeführten Aktivitäten:**
  - Für den Continental-Konzern erwarteten wir nun einem Umsatz in einer Bandbreite von rund 19,5 Mrd € bis 21,0 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 10,5 % bis 11,5 %.
  - Die Abschreibungen aus Kaufpreisallokationen für den Konzern erwarteten wir bei rund 50 Mio €. Sie sollten hauptsächlich den Unternehmensbereich ContiTech betreffen.
  - Außerdem rechneten wir mit negativen Sondereffekten in Höhe von rund 350 Mio €.

- Das negative Finanzergebnis vor Effekten aus Währungsumrechnung sowie vor Effekten aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Bewertungseffekten erwarteten wir für 2025 bei rund 300 Mio €.

- Wir planten einen bereinigten Free Cashflow von rund 0,6 Mrd € bis 1,0 Mrd € zu erreichen.

› Für die nicht fortgeführten Aktivitäten:

- Für den damaligen Unternehmensbereich Automotive erwarteten wir operativ unverändert und ohne die Auswirkungen des IFRS 5 einen Umsatz von rund 18,0 Mrd € bis 20,0 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 2,5 % bis 4,0 %.

- Für den damaligen Unternehmensbereich Contract Manufacturing erwarteten wir operativ unverändert und ohne die Auswirkungen des IFRS 5 einen Umsatz von rund 100 Mio € bis 200 Mio € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 0 %.

Die übrigen Bestandteile des Ausblicks blieben unverändert.

Im Rahmen des Kapitalmarkttags am 24. Juni 2025 passten wir den Ausblick für das Geschäftsjahr 2025 aus den folgenden Gründen an:

Im zweiten Halbjahr erwarteten wir anhaltende negative Auswirkungen der weltweiten Handelsbarrieren, der Zollpolitik sowie der Wechselkurse. Gegenläufig erwarteten wir insbesondere für den Unternehmensbereich Tires leichte Kostensenkungen aus dem Bezug von Produktionsmaterialien.

Die Wechselkursveränderungen führten zur Anpassung des Umsatzausblicks für den Unternehmensbereich ContiTech. Die veränderten Wechselkurse und zunehmende Handelsbarrieren führten zu einer Anpassung der Margenerwartung des Unternehmensbereichs Tires. Die Margenerwartung für den Gesamtkonzern wurde reduziert. Der Ausblick berücksichtigte die zu diesem Zeitpunkt geltenden Zölle und Wechselkurse für das Geschäftsjahr 2025. Somit erwarteten wir die im Folgenden dargestellten Kennzahlen.

› Für die fortgeführten Aktivitäten:

- Für den Continental-Konzern erwarteten wir einen Umsatz in einer Bandbreite von rund 19,5 Mrd € bis 21,0 Mrd € und nunmehr eine bereinigte EBIT-Marge von rund 10,0 % bis 11,0 %.

- Für unseren Unternehmensbereich Tires erwarteten wir einen Umsatz von rund 13,5 Mrd € bis 14,5 Mrd € und nunmehr eine bereinigte EBIT-Marge von rund 12,5 % bis 14,0 %.

- Für unseren Unternehmensbereich ContiTech rechneten wir mit einem Umsatz von rund 6,0 Mrd € bis 6,5 Mrd € und weiterhin einer bereinigten EBIT-Marge von rund 6,0 % bis 7,0 %.

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

Die übrigen Bestandteile des Ausblicks, inklusive des Ausblicks für die nicht fortgeführten Aktivitäten, blieben unverändert.

Im Halbjahresfinanzbericht ergänzten wir, dass Entkonsolidierungseffekte in Verbindung mit der geplanten Abspaltung der damaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing nicht im Ausblick der Sondereffekte enthalten sind. Diese erwarteten wir negativ im mittleren dreistelligen Millionenbereich.

Die übrigen Bestandteile des Ausblicks blieben unverändert.

In der Quartalsmitteilung zum dritten Quartal 2025 passten wir den Ausblick für das Geschäftsjahr 2025 aus den folgenden Gründen an:

Wir gingen nunmehr von einer in Summe leicht positiven Entwicklung der Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen gegenüber dem Vorjahr aus. Für das Reifenersatzgeschäft erwarteten wir im zweiten Halbjahr angesichts der wirtschaftlichen und geopolitischen Unsicherheiten einen leichten Nachfragerückgang im Vergleich zum ersten Halbjahr. Für das Industriegeschäft rechneten wir mit einer langsam einsetzenden Verbesserung der Produktionszahlen im Euroraum und einer konstanten Entwicklung in den USA sowie einer weiterhin positiven Wachstumsentwicklung in China. Im vierten Quartal erwarteten wir ein Anhalten der negativen Auswirkungen der weltweiten Handelsbarrieren, der Zollpolitik sowie der Wechselkurse. Gegenläufig erwarteten wir insbesondere für den Unternehmensbereich Tires leichte Kostensenkungen aus dem Bezug von Produktionsmaterialien.

Darüber hinaus passten wir den Ausblick auf Basis der Sondereffekte aus der Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing, dem geplanten OESL-Verkauf sowie einer leicht höheren Investitionstätigkeit insbesondere zum Ausbau der asiatischen Reifenkapazitäten an. Somit erwarteten wir die im Folgenden dargestellten Kennzahlen:

- Für das Geschäftsjahr 2025 rechneten wir nunmehr mit negativen Sondereffekten in Höhe von rund 1,5 Mrd €.

- Beeinflusst insbesondere durch Effekte des Aumovio-Spin-off sowie des geplanten Verkaufs von OESL antizipierten wir eine Steuerquote im niedrigen dreistelligen Prozentbereich. Ohne Sondereffekte wäre die Steuerquote im Rahmen der vorherigen Prognose von rund 27 % geblieben.

- Die Investitionen vor Finanzinvestitionen sollten im Geschäftsjahr 2025 bei rund 6,5 % vom Umsatz liegen.

Alle übrigen Bestandteile des Ausblicks blieben unverändert.

Mit der operativen Geschäftsentwicklung des vierten Quartals erreichten wir die folgenden Ergebnisse für das Geschäftsjahr 2025 für die fortgeführten Aktivitäten:

- Der Continental-Konzern erwirtschaftete einen Umsatz von 19,7 Mrd € mit einer bereinigten EBIT-Marge von 10,3 %.

- Der Unternehmensbereich Tires erwirtschaftete einen Umsatz von 13,8 Mrd € mit einer bereinigten EBIT-Marge von 13,6 %.

- Der Unternehmensbereich ContiTech erreichte einen Umsatz von 6,0 Mrd € mit einer bereinigten EBIT-Marge von 5,3 % bzw. vor Anwendung des IFRS 5 von 4,9 %. Das geringer als erwartete Ergebnis war im Wesentlichen durch eine ausbleibende Markterholung im vierten Quartal, Transformationsaufwendungen, Währungs- und Bewertungseffekte sowie die Verschiebung einzelner Maßnahmen zur Ergebnissicherung in die Folgequartale begründet.
- Aus Sondereffekten ergab sich im Jahr 2025 für den Konzern eine Belastung in Höhe von 1,7 Mrd €.
- Die Abschreibungen aus Kaufpreisallokationen lagen bei 45 Mio €.
- Das negative Finanzergebnis vor Effekten aus Währungsumrechnung sowie vor Effekten aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Bewertungseffekten belief sich im Berichtsjahr auf 275 Mio €.
- Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beliefen sich im Geschäftsjahr 2025 auf 384 Mio €. Die Steuerquote beträgt 52,0 %.
- Die Investitionsquote vor Finanzinvestitionen lag bei 6,7 %.
- Der bereinigte Free Cashflow lag 2025 bei 1,0 Mrd €.

Vergleich der Prognosen für die Unternehmensbereiche von Continental für das Geschäftsjahr 2025

	Automotive		**Tires**		**ContiTech**		**Contract Manufacturing**	
	Umsatz (Mrd €)	Bereinigte EBIT-Marge (%)	Umsatz (Mrd €)	Bereinigte EBIT-Marge (%)	Umsatz (Mrd €)	Bereinigte EBIT-Marge (%)	Umsatz (Mrd €)	Bereinigte EBIT-Marge (%)
Jahrespressekonferenz am 04.03.2025	rd. 18,0 – 20,0	rd. 2,5 – 4,0	rd. 13,5 – 14,5	rd. 13,3 – 14,3	rd. 6,3 – 6,8	rd. 6,0 – 7,0	rd. 0,1 – 0,2	rd. 0
Quartalsmitteilung am 06.05.2025	rd. 18,0 – 20,0	rd. 2,5 – 4,0	rd. 13,5 – 14,5	rd. 13,3 – 14,3	rd. 6,3 – 6,8	rd. 6,0 – 7,0	rd. 0,1 – 0,2	rd. 0
Kapitalmarkttag am 24.06.2025	rd. 18,0 – 20,0	rd. 2,5 – 4,0	rd. 13,5 – 14,5	rd. 12,5 – 14,0	rd. 6,0 – 6,5	rd. 6,0 – 7,0	rd. 0,1 – 0,2	rd. 0
Halbjahresfinanzbericht am 05.08.2025	rd. 18,0 – 20,0	rd. 2,5 – 4,0	rd. 13,5 – 14,5	rd. 12,5 – 14,0	rd. 6,0 – 6,5	rd. 6,0 – 7,0	rd. 0,1 – 0,2	rd. 0
Quartalsmitteilung am 06.11.2025	–	–	rd. 13,5 – 14,5	rd. 12,5 – 14,0	rd. 6,0 – 6,5	rd. 6,0 – 7,0	–	–
Geschäftsbericht 2025	**–**	**–**	**13,8**	**13,6**	**6,0**	**5,3**[1]	**–**	**–**

1 Der Unternehmensbereich ContiTech erreichte eine bereinigte EBIT-Marge von 5,3 % bzw. vor Anwendung des IFRS 5 von 4,9 %.

Vergleich wesentlicher Prognosebestandteile des Continental-Konzerns für das Geschäftsjahr 2025

	Konzern				
	Umsatz (Mrd €)	Bereinigte EBIT-Marge (%)	Sondereffekte (Mrd €)	Investitionen (in % vom Umsatz)	Bereinigter Free Cashflow (Mrd €)
Jahrespressekonferenz am 04.03.2025[1]	rd. 38,0 – 41,0	rd. 6,5 – 7,5	rd. –0,70	rd. 6,0	rd. 0,8 – 1,2
Quartalsmitteilung am 06.05.2025[2]	rd. 19,5 – 21,0	rd. 10,5 – 11,5	rd. –0,35	rd. 6,0	rd. 0,6 – 1,0
Kapitalmarkttag am 24.06.2025[2]	rd. 19,5 – 21,0	rd. 10,0 – 11,0	rd. –0,35	rd. 6,0	rd. 0,6 – 1,0
Halbjahresfinanzbericht am 05.08.2025[2]	rd. 19,5 – 21,0	rd. 10,0 – 11,0	rd. –0,35	rd. 6,0	rd. 0,6 – 1,0
Quartalsmitteilung am 06.11.2025[2]	rd. 19,5 – 21,0	rd. 10,0 – 11,0	rd. –1,5	rd. 6,5	rd. 0,6 – 1,0
Geschäftsbericht 2025	**19,7**	**10,3**	**–1,7**	**6,7**	**1,0**

Alle Angaben berücksichtigen die im Prognosevergleich jeweils genannten Annahmen und Definitionen.
1 Fortgeführte und nicht fortgeführte Aktivitäten.
2 Nur fortgeführte Aktivitäten.

Ausblick auf das Geschäftsjahr 2026
Wie im Prognosebericht auf Seite 87 f. dargelegt, erwarten wir für die Ersatzreifenmärkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge eine im Vergleich zum Vorjahr nahezu unveränderte Nachfrage im Jahr 2026. Die Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen erwarten wir leicht unter dem Vorjahresniveau, mit einer voraussichtlich negativen Entwicklung in unseren Kernmärkten Europa und Nordamerika sowie in China.

Dieser Ausblick berücksichtigt die unverändert angespannte geopolitische Situation sowie deren erwartete Auswirkung auf das Produktionsvolumen im Jahr 2026.

Sollte die geopolitische Lage, insbesondere aufgrund des militärischen Konflikts im Nahen Osten, weiterhin angespannt bleiben oder sich gar weiter verschlechtern, könnte dies nachhaltige Störungen in Produktion, Lieferketten und Nachfrage verursachen sowie zu steigenden Kosten führen. Je nach Ausmaß könnten sowohl Umsatz als auch Ergebnis beider Unternehmensbereiche und damit des Konzerns insgesamt niedriger ausfallen als im Vorjahr.

Auf Basis der genannten Annahmen und auf Basis der derzeitigen Zollauswirkungen sowie der Wechselkurse zu Beginn des Geschäftsjahres erwarten wir folgende Werte für die Finanzkennzahlen im Geschäftsjahr 2026:

- Für den Continental-Konzern erwarten wir einen Umsatz in einer Bandbreite von rund 17,3 Mrd € bis 18,9 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 11,0 % bis 12,5 %.
- Für unseren Unternehmensbereich Tires erwarten wir einen Umsatz von rund 13,2 Mrd € bis 14,2 Mrd € und eine bereinigte EBIT-Marge von rund 13,0 % bis 14,5 %.
- Für unseren Unternehmensbereich ContiTech rechnen wir mit einem Umsatz von rund 4,2 Mrd € bis 4,8 Mrd € und einer bereinigten EBIT-Marge von rund 7,0 % bis 8,5 %.
- Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte aus Kaufpreisallokation (PPA) werden für den Konzern voraussichtlich bei rund 25 Mio € liegen und hauptsächlich den Unternehmensbereich ContiTech betreffen.
- Außerdem rechnen wir mit negativen Sondereffekten in Höhe von rund 250 Mio €.
- Das negative Finanzergebnis vor Effekten aus Währungsumrechnung sowie vor Effekten aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts von derivativen Finanzinstrumenten und sonstigen Bewertungseffekten erwarten wir für 2026 bei rund 300 Mio €.
- Die Steuerquote sollte bei rund 24 % liegen.
- Die Investitionen vor Finanzinvestitionen sollten im Geschäftsjahr 2026 bei rund 7,0 % vom Umsatz liegen.
- Wir planen, im Jahr 2026 einen bereinigten Free Cashflow von rund 0,8 Mrd € bis 1,2 Mrd € zu erreichen.

Nachhaltigkeitsbericht

Einleitung

Dieser Nachhaltigkeitsbericht entspricht dem Konzernnachhaltigkeitsbericht, der zur Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) sowie unter vollständiger Anwendung der Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (ESRS) erstellt wurde. Der Nachhaltigkeitsbericht beinhaltet zudem gleichzeitig die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung entsprechend den §§ 289b bis 289e HGB und den §§ 315b bis 315c HGB für den Continental-Konzern und die Continental AG für das Geschäftsjahr 2025.

Der Nachhaltigkeitsbericht enthält die für das Geschäftsjahr 2025 offenzulegenden Angaben nach Art. 8 EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852 i. V. m. Art. 10 Abs. 2 der delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 der Kommission.

Der vorliegende Nachhaltigkeitsbericht unterlag einer betriebswirtschaftlichen Prüfung mit begrenzter Sicherheit durch den unabhängigen Abschlussprüfer. Der Vermerk über die betriebswirtschaftliche Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts ist auf Seite 328 ff. in diesem Geschäftsbericht zu finden.

Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung

Aufgrund der rechtlichen Unsicherheiten, welche sich durch die zum Berichtszeitpunkt fehlende Umsetzung der CSRD in deutsches Recht ergeben, hat der Vorstand der Continental AG in Abstimmung mit dem Aufsichtsrat der Gesellschaft entschieden, für die Aufstellung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung gemäß §§ 315b und 315c i. V. m. §§ 289b bis 289e HGB für den Continental-Konzern erneut vollumfänglich die sich aus der CSRD ergebenden ESRS als Rahmenwerk gemäß § 315c Abs. 3 i. V. m. § 289d HGB anzuwenden. Damit werden auch die Angaben für die Continental AG nach §§ 289b bis 289e HGB erfüllt. Für die Continental AG als Mutterunternehmen des Continental-Konzerns wurde kein eigenes Rahmenwerk gemäß § 289d HGB verwendet, da die für den Konzern berichteten Konzepte, Ergebnisse, Ziele, Leistungsindikatoren und Risiken auch gleichermaßen für das Mutterunternehmen gelten. Daher sind keine über die für den Konzern berichteten hinausgehenden Angaben erforderlich. Die Verwendung eines Rahmenwerks für das Mutterunternehmen wird von Continental entsprechend nicht als sinnvoll betrachtet.

Continental weist dabei auf allgemeine Unsicherheiten in Bezug auf Auslegungsfragen bei der Nutzung der ESRS als Rahmenwerk für nichtfinanzielle Erklärungen hin.

Die folgenden Angaben verweisen auf die jeweiligen Kapitel und Abschnitte des Nachhaltigkeitsberichts und des allgemeinen Teils des Lageberichts, in denen sich die jeweils vom HGB geforderten Informationen der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung finden.

Eine Beschreibung der Geschäftsmodelle des Continental-Konzerns erfolgt im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) dieses Nachhaltigkeitsberichts im Unterkapitel Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette auf Seite 113 sowie im Unternehmensprofil im Kapitel Konzernstruktur.

Umweltbelange
Die von Continental verfolgten Konzepte in Bezug auf Umweltbelange werden in den folgenden Kapiteln und Managementansätzen beschrieben:

Klimawandel (ESRS E1)
- Scope-1- und Scope-2-Emissionen
- Scope-3-Emissionen, Resilienz und Transformation der Wertschöpfungskette
- Anpassung an den Klimawandel

Emissionen und Substanzen (ESRS E2)
- Produktbezogene Aspekte bezüglich Umweltschutz
- Besorgniserregende und besonders besorgniserregende Stoffe
- Umweltschutz in der Lieferkette
- Umweltschutz im eigenen Geschäftsbereich

Biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4)
- Schutz von Ökosystemen in der Lieferkette
- Biodiversität in der nachgelagerten Wertschöpfungskette

Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften (ESRS E5)
- Zirkularität
- Abfälle im eigenen Geschäftsbereich

Die Ergebnisse der verfolgten Konzepte in Bezug auf Umweltbelange werden im Rahmen der Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie der Kennzahlen in den genannten Kapiteln beschrieben.

Arbeitnehmerbelange
Die von Continental verfolgten Konzepte in Bezug auf Arbeitnehmerbelange werden in den folgenden Kapiteln und Managementansätzen beschrieben:

Eigene Belegschaft (ESRS S1)
- Arbeitsstandards
- Arbeitssicherheit und Gesundheit
- Schutz von Personaldaten
- Verantwortungsvoller Arbeitgeber

Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)
- Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Die Ergebnisse der verfolgten Konzepte in Bezug auf Arbeitnehmerbelange werden im Rahmen der Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie der Kennzahlen in den genannten Kapiteln beschrieben.

Sozialbelange
Die von Continental verfolgten Konzepte in Bezug auf Sozialbelange werden in den folgenden Kapiteln und Managementansätzen beschrieben:
Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3)
› Betroffene Gemeinschaften
Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4)
› Technische (produktbezogene) Compliance
› Sichere Mobilität

Die Ergebnisse der verfolgten Konzepte in Bezug auf Sozialbelange werden im Rahmen der Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie der Kennzahlen in den genannten Kapiteln beschrieben.

Achtung der Menschenrechte
Die von Continental verfolgten Konzepte in Bezug auf Achtung der Menschenrechte werden in den folgenden Kapiteln und Managementansätzen beschrieben:
Eigene Belegschaft (ESRS S1)
› Arbeitsstandards
› Arbeitssicherheit und Gesundheit
› Schutz von Personaldaten
› Verantwortungsvoller Arbeitgeber
Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)
› Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3)
› Betroffene Gemeinschaften
Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4)
› Technische (produktbezogene) Compliance
› Sichere Mobilität

Die Ergebnisse der verfolgten Konzepte in Bezug auf Achtung der Menschenrechte werden im Rahmen der Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie der Kennzahlen in den genannten Kapiteln beschrieben.

Bekämpfung von Korruption und Bestechung
Das von Continental verfolgte Konzept in Bezug auf Bekämpfung von Korruption und Bestechung wird im folgenden Kapitel beschrieben:
Geschäftsverhalten (ESRS G1)
› Geschäftsverhalten, Unternehmensführung und Unternehmenskultur

Die Ergebnisse der verfolgten Konzepte in Bezug auf Bekämpfung von Korruption und Bestechung werden im Rahmen der Auswirkungen und Risiken sowie der Kennzahlen im selben Kapitel beschrieben.

Wesentliche Risiken
Zur Beschreibung nichtfinanzieller Risiken sowie ihrer Handhabung wird auf den Risiko- und Chancenbericht verwiesen. Darüber hinaus wurden keine zusätzlichen nichtfinanziellen Risiken gemäß § 289c Abs. 3 HGB i. V. m. § 315c Abs. 2 HGB identifiziert. Die Risiken und Chancen, welche in den thematischen Kapiteln des Nachhaltigkeitsberichts beschrieben sind, basieren auf der Verwendung des Rahmenwerks der ESRS und der dort verankerten Definition der doppelten Wesentlichkeit und gehen damit über die Definition des HGB deutlich hinaus.

Leistungsindikatoren
Nichtfinanzielle bzw. nachhaltigkeitsbezogene Leistungsindikatoren gemäß HGB werden im Rahmen der Steuerungsgrößen im Vergütungssystem im Unternehmensprofil im Kapitel Nachhaltigkeitsmanagement beschrieben. Sie stellen keine bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren im Sinne von § 289c Abs. 3 HGB i. V. m. § 315c Abs. 2 HGB dar. Die bedeutsamsten Steuerungsgrößen des Konzerns umfassen ausschließlich finanzielle Indikatoren und finden sich in den Kapiteln Unternehmenssteuerung und Ausblick des Continental-Konzerns.

Zusammenhänge mit dem Konzernabschluss
Soweit für das Verständnis der Zusammenhänge erforderlich, wird in dem vorliegenden Nachhaltigkeitsbericht auf im Konzernabschluss ausgewiesene Beträge und zusätzliche Erläuterungen verwiesen.

Allgemeine Angaben (ESRS 2)

Hinweise zur Anwendung der ESRS

Allgemeine Grundlagen für die Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts
Dieser Bericht wurde in Übereinstimmung mit den Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (European Sustainability Reporting Standards, ESRS) erstellt.

Für die Erstellung dieses Berichts wurden auf der Grundlage der formalen und inhaltlichen Anforderungen konzerninterne Expertinnen und Experten für quantitative und qualitative Angaben identifiziert. Die Inhalte des Nachhaltigkeitsberichts wurden von den zuständigen Expertinnen und Experten erstellt und anschließend von der Unternehmensfunktion Group Sustainability konsolidiert und geprüft. Die formale Freigabe des Berichts erfolgte im Rahmen des übergreifenden Prozesses der Finanzberichterstattung. Die operative Aufsicht liegt beim Sustainability Steering Committee, dem auch der gesamte Vorstand des Continental-Konzerns angehört. Zudem fällt die Nachhaltigkeitsberichterstattung unter die Aufsicht des Aufsichtsrats. Weiterführende Informationen zur Aufsicht finden sich im Abschnitt Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten bei der unternehmerischen Aufsicht.

Die berichteten Kennzahlen basieren auf bestimmten Definitionen, Annahmen und Berechnungsmodellen. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass beispielsweise auf Modellen basierende oder hochgerechnete Kennzahlen, wie Scope-3-THG-Emissionen oder besorgniserregende Substanzen, mit Unsicherheiten verbunden sind. Diese werden, sofern relevant, direkt bei der jeweiligen Kennzahl unter Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden genannt.

Die Angabe gemäß ESRS 2.77, dass Kennzahlen keiner Validierung durch eine andere externe Stelle als den unabhängigen Abschlussprüfer unterliegen, wurde nicht bei jeder Kennzahl wiederholt, da sie grundsätzlich für alle Kennzahlen gilt.

Bei der Anwendung der ESRS wurden grundsätzlich die deutschen Begrifflichkeiten verwendet unter Berücksichtigung der Verständlichkeit, der Konsistenz innerhalb des Lageberichts sowie erfolgter und möglicher weiterer Anpassungen der deutschen Fassung der ESRS. Es wurden z. B. als Kapitelbezeichnung „Emissionen und Substanzen“ statt „Umweltverschmutzung“ sowie „Geschäftsverhalten“ statt „Unternehmensführung“, „zirkuläres Wirtschaften“ statt „Kreislaufwirtschaft“, „eigene Belegschaft“ statt „Arbeitskräfte des Unternehmens“ sowie die Begriffe „Managementansatz“ statt „Konzept“, „Kernmaßnahmen zur Zielerreichung“ statt „Maßnahmen und Mittel“, „Stakeholder“ statt „Interessenträger“ sowie „Phase-in-Angabepflichten“ statt „Übergangsbestimmungen“ verwendet.

Continental weist zudem auf fortbestehende allgemeine Unsicherheiten in Bezug auf die Anwendung und Auslegung der ESRS hin.

Konsolidierungskreis
Der Nachhaltigkeitsbericht wurde auf konsolidierter Basis für den gesamten Continental-Konzern erstellt.

Für den Bericht bezieht Continental grundsätzlich die Continental AG sowie alle Tochtergesellschaften (zusammen als Continental oder Continental-Konzern bezeichnet) zum 31. Dezember 2025 ein und die mit diesen verbundenen Auswirkungen, Risiken und Chancen. Der Nachhaltigkeitsbericht berücksichtigt damit den Konsolidierungskreis zum 31. Dezember 2025 (siehe Kapitel 4 des Konzernanhangs). Die Veränderungen des Konsolidierungskreises zum Vorjahr sind ebenfalls in Kapitel 4 sowie ergänzend in Kapitel 5 des Konzernanhangs dargestellt.

Die ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing wurden im Berichtsjahr abgespalten. Die Abspaltung wurde durch die Eintragung in den Handelsregistern der Continental AG sowie der AUMOVIO SE am 17. September 2025 wirksam. Die Aufnahme der AUMOVIO SE in den Handel der Frankfurter Börse erfolgte am 18. September 2025. Tochtergesellschaften der Continental AG, die unmittelbar oder mittelbar Bestandteil der Abspaltung waren, sind seitdem nicht weiter Teil des Continental-Konzerns.

In diesem Nachhaltigkeitsbericht wurden die nicht fortgeführten Aktivitäten der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing entsprechend dem Konsolidierungskreis zum 31. Dezember 2025 nicht mehr berücksichtigt, weder in der Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen noch in den Managementansätzen oder in den Kennzahlen für das Geschäftsjahr 2025. Im Ergebnis haben sich dadurch für den Konsolidierungskreis im Geschäftsjahr 2025 wesentliche Änderungen gegenüber dem Konsolidierungskreis des Vorjahres ergeben. Am Ende des Nachhaltigkeitsberichts werden daher ausgewählte quantitative Angaben auf Ebene der Unternehmensbereiche berichtet, die eine Überleitung zur neuen Konzernstruktur erleichtern sollen (siehe Tabelle Ausgewählte Nachhaltigkeitskennzahlen nach Unternehmensbereichen, Seite 209 f.). Für Informationen zu den Aktivitäten der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing wird auf die Berichterstattung der AUMOVIO SE verwiesen. Dieser Ansatz entspricht im Wesentlichen der Vorgehensweise im Lagebericht und ermöglicht den Nutzern der Berichterstattung eine Fokussierung auf die fortgeführten Aktivitäten.

Alle Angaben in diesem Bericht beziehen sich auf das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025. Soweit relevant, wurden Informationen bis zur Veröffentlichung des Berichts berücksichtigt. Eine Übersicht der relevanten Datenpunkte, die sich aus anderen europäischen Rechtsvorschriften ergeben, und wo sie in diesem Nachhaltigkeitsbericht zu finden sind, ist im Kapitel Übersichten und Indextabellen enthalten (siehe Seite 215 ff.).

Änderungen bei der Erstellung oder Darstellung von Nachhaltigkeitsinformationen
Unter Nutzung des Prinzips der „Wesentlichkeit der Informationen" bzw. Analyse der Signifikanz entfielen im Berichtsjahr die Angaben zu folgenden Kennzahlen gegenüber dem Vorjahr:
- Biogene direkte und indirekte CO_2-Emissionen
- Genutzte THG-Removals aus Klimaschutzprojekten im Rahmen des Net|Zero|Now-Programms
- Scope-3-THG-Emissionen
  - 7. Pendelnde Arbeitnehmer
  - 8. Vorgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter
  - 9. Nachgelagerter Transport
  - 10. Verarbeitung verkaufter Produkte
  - 13. Nachgelagerte geleaste Wirtschaftsgüter
  - 14. Franchises
  - 15. Investitionen

Im Berichtsjahr ergaben sich zudem wesentliche Effekte aufgrund der beschriebenen Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing. Beim Vergleich der berichteten Nachhaltigkeitsinformationen mit dem Vorjahr ist diese wesentliche Organisationsveränderung daher zu berücksichtigen. Durch die Abspaltung entfielen aufgrund mangelnder Relevanz für das Geschäftsmodell von Continental die folgenden Kennzahlen:
- Zuordenbares Geschäft mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen
- Zertifizierungen für Energiemanagementsysteme (ISO 50001)

Die im Vorjahr eingeführten Prozesse für die Erstellung und Darstellung von Nachhaltigkeitsinformationen gemäß der ESRS wurden im Berichtsjahr grundsätzlich, soweit unter Berücksichtigung der Organisationsveränderung möglich, beibehalten und nur bei Bedarf angepasst.

Daneben wurde im Berichtsjahr weiterhin von der Erleichterung der Angabepflichten für die Wertschöpfungskette gemäß ESRS 1.132 Gebrauch gemacht. Continental arbeitet daran, diese Angabepflichten künftig gemäß den hierfür vorgegebenen Zeithorizonten berichten zu können.

Darüber hinaus hat Continental für das Geschäftsjahr 2025 von den Wahlmöglichkeiten der Delegierten Verordnung (EU) 2025/1416 (des sogenannten Quick Fix) vollständig Gebrauch gemacht. Diese umfassen eine Verschiebung der Anwendung der Phase-in-Angaben sowie die reduzierte Berichterstattung in folgenden themenbezogenen Kapiteln:
- Biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4)
- Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)
- Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3)
- Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4)

In diesen Themenfeldern wurden seitens Continental für das Berichtsjahr wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen identifiziert, die in der Tabelle auf Seite 106 f. aufgeführt sind.

Vorgelagerte und nachgelagerte Wertschöpfungskette
Die vorgelagerte Wertschöpfungskette von Continental umfasst insbesondere direkte und indirekte Lieferanten von Materialien und Vorprodukten, z. B. Naturkautschuk, synthetischer Kautschuk, weitere Polymere Chemikalien und Stahl. Die nachgelagerte Wertschöpfungskette von Continental umfasst insbesondere direkte und indirekte Kunden (z. B. Fahrzeughersteller, Handelsunternehmen oder Industrieunternehmen), Endverbraucher (v. a. Fahrzeugnutzer) sowie die Behandlung der Produkte am Ende der Nutzungsphase.

Die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette von Continental wurde in die Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts und die Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen einbezogen. Dies beinhaltet insbesondere die Berücksichtigung von Lieferketten (siehe z. B. Auswirkung ID 22 Umweltverschmutzung durch die Lieferkette) oder die Produktnutzungsphase (siehe z. B. Auswirkung ID 14 Umweltverschmutzung in der Nutzungsphase). Die für Continental wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen, die sich aus der Wesentlichkeitsanalyse in Bezug auf die Wertschöpfungskette ergeben, sind im Unterkapitel Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – Details aufgeführt und werden in den themenbezogenen Kapiteln inklusive der jeweiligen Managementansätze beschrieben.

Auslassungen
Continental hat keine spezifischen Informationen ausgelassen, die sich auf geistiges Eigentum, Know-how oder die Ergebnisse von Innovationen beziehen.

Continental hat die in Art. 19a Abs. 3 und Art. 29a Abs. 3 der Richtlinie 2013/34/EU bzw. § 289e HGB i. V. m. § 315c Abs. 3 HGB vorgesehene Ausnahmeregelung für die Offenlegung bevorstehender Entwicklungen oder laufender Verhandlungen nicht in Anspruch genommen.

Hinweise in Bezug auf Ziele und Kernmaßnahmen
Continental hat einen systematischen Prozess zur Festlegung von Nachhaltigkeitszielen unter Berücksichtigung der identifizierten wesentlichen, nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen definiert. In diesem Prozess wurden zwei der drei zeitgebundenen Nachhaltigkeitsziele für Continental im Berichtsjahr infolge der konzernweiten Transformation überarbeitet und wie folgt neu definiert:
- Reduzierung der Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Emissionen in Bezug auf die Produktion im Reifengeschäft bis 2035 auf eine Intensität von 0,13 t CO_2e pro Tonne.
- Der Anteil von Frauen in Führungspositionen soll bis spätestens 2030 dem Anteil der Frauen unter den nicht-gewerblichen Mitarbeitenden bei Continental entsprechen (ohne Berücksichtigung der Führungspositionen und Mitarbeitenden in den USA).

Unverändert blieb das dritte Ziel:
- Erhöhung des Anteils der recycelten und erneuerbaren Produktionsmaterialien für Reifen bis 2030 auf mindestens 40 %.

Nähere Informationen zu den einzelnen Nachhaltigkeitszielen und deren Kernmaßnahmen finden sich in den Kapiteln Klimawandel

(ESRS E1), Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften (ESRS E5) sowie Eigene Belegschaft (ESRS S1). Über die genannten drei Ziele hinaus wurde beschlossen, die in den jeweiligen themenbezogenen Kapiteln beschriebenen Managementansätze zu verfolgen und keine zeitgebundenen Nachhaltigkeitsziele festzulegen. Die Überwachung der Wirksamkeit der Managementansätze und die Nachverfolgung der jeweiligen Fortschritte werden in den entsprechenden Kapiteln inklusive der dort berichteten Kennzahlen beschrieben.

Nach Ansicht von Continental beziehen sich zu berichtende Kernmaßnahmen direkt auf entsprechende Ziele, sofern vorhanden. Dieser Definition folgend hat Continental über die beschriebenen Managementansätze hinaus keine Kernmaßnahmen in Bezug auf andere Nachhaltigkeitsthemen definiert und berichtet in diesem Nachhaltigkeitsbericht nur die Kernmaßnahmen zu den drei oben genannten Nachhaltigkeitszielen.

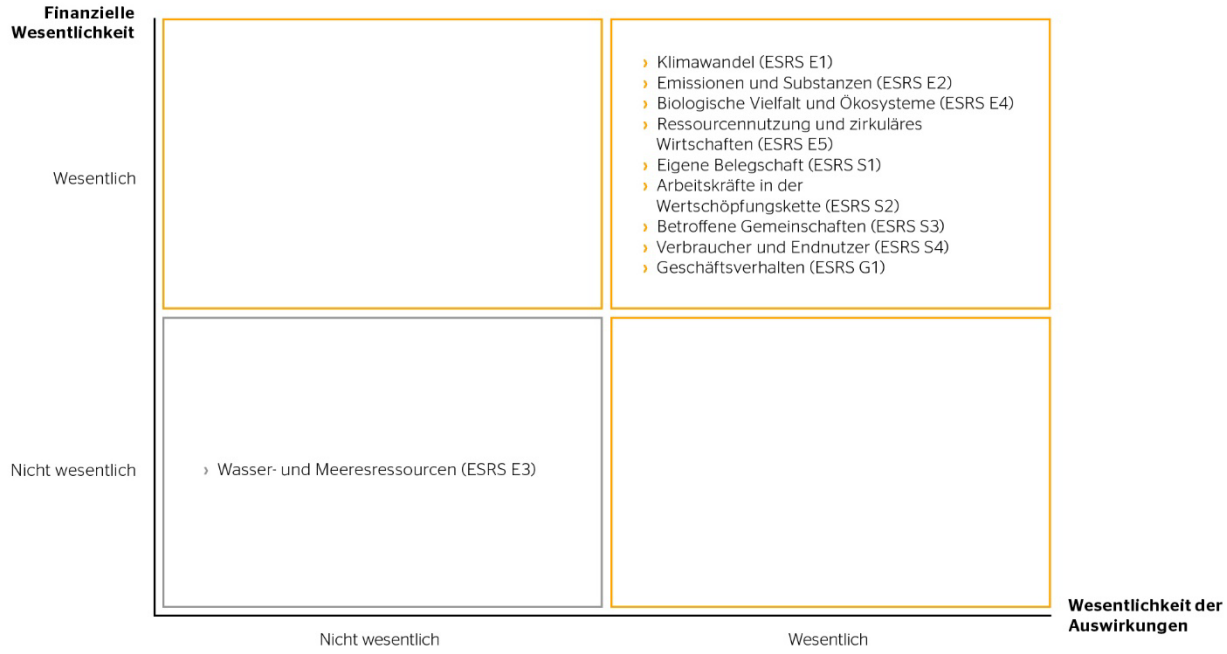
Angaben aufgrund anderer Rechtsvorschriften zur Nachhaltigkeitsberichterstattung

Dieser Nachhaltigkeitsbericht stellt gleichzeitig die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung nach §§ 289b bis 289e bzw. §§ 315b und 315c i. V. m. §§ 289b bis 289e HGB für den Continental-Konzern und die Continental AG für das Geschäftsjahr 2025 dar. Hierfür relevante Angaben, welche über die ESRS-Angaben hinausgehen, finden sich im Kapitel Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung am Anfang des Nachhaltigkeitsberichts.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – Überblick

Continental hat im Berichtsjahr die wesentlichen tatsächlichen und potenziellen negativen und positiven Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities, IROs) erneut identifiziert und bewertet. Die detaillierten Ergebnisse sind im Unterkapitel Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – Details sowie in den jeweiligen themenbezogenen Kapiteln beschrieben. Die Methodik der Bewertung wird im Unterkapitel Verfahren zur Ermittlung und Bewertung wesentlicher IROs näher beschrieben.

Wesentliche Nachhaltigkeitsaspekte von Continental (auf Themenebene)

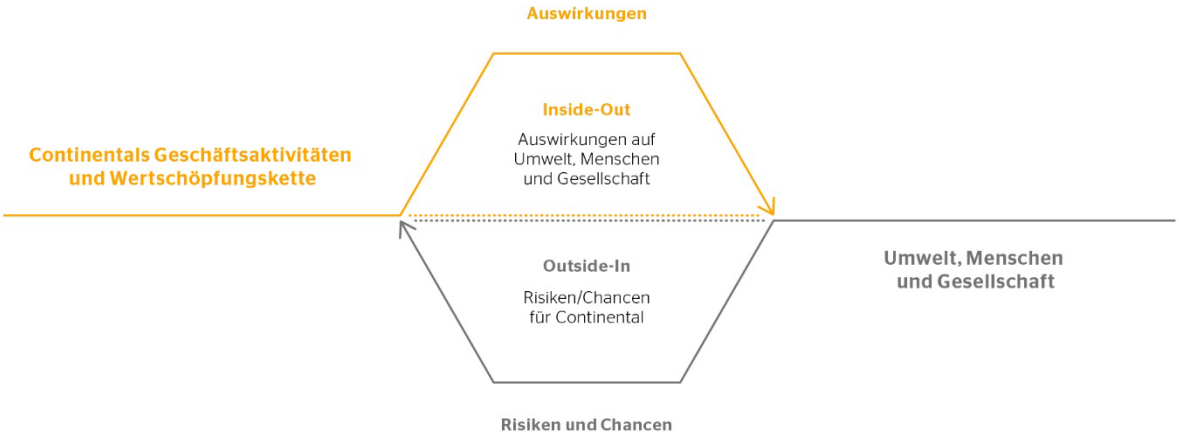


Die Integration der Auswirkungen, Risiken und Chancen in die Strategie und das Geschäftsmodell erfolgt gemäß den im Unterkapitel Governance sowie in den jeweiligen themenbezogenen Kapiteln beschriebenen Steuerungsprozessen bzw. Managementansätzen.

Verfahren zur Ermittlung und Bewertung wesentlicher IROs

Beschreibung der Methodik und Annahmen
Continental bewertet ihre Auswirkungen, Risiken und Chancen gemäß den Anforderungen der ESRS-Methodik zur doppelten Wesentlichkeit (IRO-Assessment). Das IRO-Assessment von Continental wurde gleichzeitig aus der Perspektive der sogenannten Impact Materiality („Wesentlichkeit der Auswirkungen", Inside-Out-Perspektive) und der sogenannten Financial Materiality („finanzielle Wesentlichkeit", Outside-In-Perspektive) durchgeführt. Dabei finden sowohl abstrakte, geschäftsinhärente, als auch konkrete, unternehmensspezifische, Szenarien Berücksichtigung, wie in der Beschreibung der Materialitätsdimensionen ausgeführt. Die Analyse für das Geschäftsjahr 2025 setzt auf den initialen Bewertungen des Geschäftsjahres 2024 auf.

Prinzip der doppelten Wesentlichkeit



Prüfung sowie Anpassung von Methodik und Longlist der IROs
Als Ausgangspunkt des IRO-Assessments 2025 diente die im vorherigen Geschäftsjahr aufgesetzte sogenannte Longlist von zu bewertenden Szenarien, d.h. in sich geschlossene Beschreibungen von möglichen Situationen oder Entwicklungen, die auf Annahmen relevanter Einflussfaktoren basieren, und deren Auswirkungen, Risiken und Chancen. Diese Longlist basiert auf den Nachhaltigkeitsaspekten des ESRS 1 AR 16 und bildet den Ausgangspunkt für die Identifizierung der Auswirkungen, Risiken und Chancen. Zusätzlich wurden für Risiken und Chancen bestimmte Ereignistypen, z.B. Sanktionen, Umsatzeinbußen oder Umsatzwachstum, berücksichtigt. Bei der Identifizierung wurden auch unternehmensspezifische Aspekte betrachtet, welche sich alle der vordefinierten Liste an Nachhaltigkeitsaspekten zuordnen ließen. Sofern relevant, wurde in einzelne Szenarien für den eigenen Geschäftsbetrieb sowie die vor- und/oder nachgelagerte Wertschöpfungskette aufgeteilt.

Die initialen Szenarien und die damit verbundenen Beschreibungen von IROs wurden für das Geschäftsjahr 2025 auf Ebene der Themen, Unterthemen und Unter-Unterthemen überprüft und aggregiert oder disaggregiert, wann immer dies unter Berücksichtigung der Geschäftsaktivitäten, der Wertschöpfungskette, der geografischen Verortung, der Branchen und der Geschäftsmodelle von Continental relevant und angemessen war. Grundsätzlich wurde dabei die Methodik aus dem Geschäftsjahr 2024 beibehalten und in einigen Aspekten weiterentwickelt.

Überprüfung und Aktualisierung der Bewertungen
Die IROs inklusive ihrer Bewertungen wurden in einem ersten Schritt aus zentraler Sicht überprüft und gegebenenfalls aktualisiert. Dabei wurde insbesondere Folgendes berücksichtigt:
- Effekte struktureller Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr (im Berichtsjahr v.a. die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing)
- Abhängigkeit von der Verfügbarkeit natürlicher, menschlicher und sozialer Ressourcen zu angemessenen Preisen und in angemessener Qualität, unabhängig von möglichen Auswirkungen auf diese Ressourcen
- Branchen und/oder geografische Standorte, sofern relevant
- Externe Studien und andere wissenschaftliche Erkenntnisse
- Externe Daten (z.B. Länderrisikoanalyse, Branchenrisikoanalyse)
- Benchmark-Analysen
- Spezifische Daten für Continental oder die Wertschöpfungskette von Continental (z.B. Scope-3-Treibhausgas-Emissionen)

Validierung durch Themenexperten
In einem zweiten Schritt wurden die Bewertungen basierend auf den zusammengetragenen Informationen themenspezifisch durch Expertinnen und Experten im Konzern überprüft. Dazu fungierten Mitarbeitende aus verschiedenen Funktionen von Continental stellvertretend für intern und extern betroffene Stakeholder und/oder Nutzer von Nachhaltigkeitsinformationen. Die Überprüfung beinhaltete eine Validierung, Aktualisierung und/oder Erweiterung der Longlist.

Bestimmung der Wesentlichkeit
In einem iterativen Ansatz wurden die Anpassungen an der IRO-Longlist von Group Sustainability in enger Abstimmung mit dem Group Risk Management dokumentiert.

Die angewandte Wesentlichkeitsschwelle blieb unverändert zum Vorjahr. Die Wesentlichkeit wurde zum einen auf eine abstrakte, geschäftsinhärente Bewertungsperspektive angewandt, die allgemeine Auswirkungspotenziale und Risikoexpositionen basierend auf strukturellen Aspekten wie der Geschäftstätigkeit, geographischen Aspekten, dem Geschäftsmodell oder Produktcharakteristika benennt. Zum anderen wurde die Wesentlichkeit auf eine konkrete, unternehmensspezifische Bewertungsperspektive angewandt, die unter Berücksichtigung des Managementansatzes verbleibende tatsächliche negative Auswirkungen und konkrete Risikoexpositionen sowie dadurch entstehende positive Auswirkungen und Chancen umfasst. Aus einer übergreifenden Perspektive ist die Wesentlichkeitsschwelle dabei auf einen hohen oder sehr hohen Schweregrad und eine geringe bis sehr hohe Eintrittswahrscheinlichkeit festgelegt. Weitere Informationen zu den IRO-Typen, Bewertungsperspektiven und verwendeten Skalen finden sich in den Abschnitten Wesentlichkeit der Auswirkungen (Impact Materiality) sowie Finanzielle Wesentlichkeit (Financial Materiality).

Revalidierung und formelle Bestätigung
Im Rahmen des iterativen Ansatzes, und bis zur Fertigstellung des Berichts, wurde die Bewertung validiert und, sofern erforderlich, auf Basis relevanter neuer Erkenntnisse oder relevanter neuer Entwicklungen und Ereignisse aktualisiert.

Insgesamt hat Continental mehr als 180 IROs (Vj. 150) identifiziert und davon 69 (Vj. 75) als wesentlich eingestuft. Der Anstieg der bewerteten IROs im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich dabei vorwiegend durch stärkere Disaggregation. Die geringere Anzahl wesentlicher IROs ergibt sich u.a. durch strukturelle Veränderungen des Unternehmens im Zuge der Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing. Weitere Details zu den einzelnen wesentlichen IROs sind in den dazugehörigen Themenkapiteln jeweils in den Abschnitten Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen zu finden.

Das Sustainability Steering Committee war in Meilensteine des IRO-Assessments einbezogen, fungierte als Kontrollinstanz und hat die Ergebnisse formell bestätigt. Darüber hinaus war insbesondere das Governance, Risk and Compliance (GRC) Committee des Konzerns, welches das allgemeine Risikomanagement steuert, indirekt in den Prozess eingebunden und wurde insbesondere über das IRO-Assessment und die Verbindung zum Risikomanagement informiert.

In das IRO-Assessment hat Continental eine Reihe von Methoden und Annahmen einbezogen, die sowohl aktuelle als auch prognostizierte Entwicklungen auf der Grundlage fundierter Experteneinschätzungen sowie Erkenntnissen aus Studien, Ratings oder anderen relevanten Quellen widerspiegeln. Die Hauptannahmen, die dem IRO-Assessment zugrunde lagen, sind die folgenden:

- Continental geht davon aus, dass Umweltfaktoren und soziale Einflüsse einen allgemein wachsenden Einfluss auf Geschäftsaktivitäten, Lieferketten und Marktbedingungen haben werden, z.B. im Hinblick auf die künftige Verfügbarkeit von Ressourcen, den ökologischen Wandel und sozioökonomische Trends.
- Die finanzielle Bewertung basiert u.a. auf Annahmen über künftige regulatorische Entwicklungen, Markttrends und technologische Fortschritte. Dabei wurden die wahrscheinlichen Folgen dieser regulatorischen Veränderungen berücksichtigt. Darüber hinaus geht Continental davon aus, dass (grüne) Technologien weiter voranschreiten und Nachhaltigkeitsinitiativen unterstützen werden.
- Die Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf die Wertschöpfungskette von Continental berücksichtigt v.a. Besonderheiten der jeweiligen geografischen Regionen, Branchen, Geschäftsaktivitäten sowie Betriebsarten.

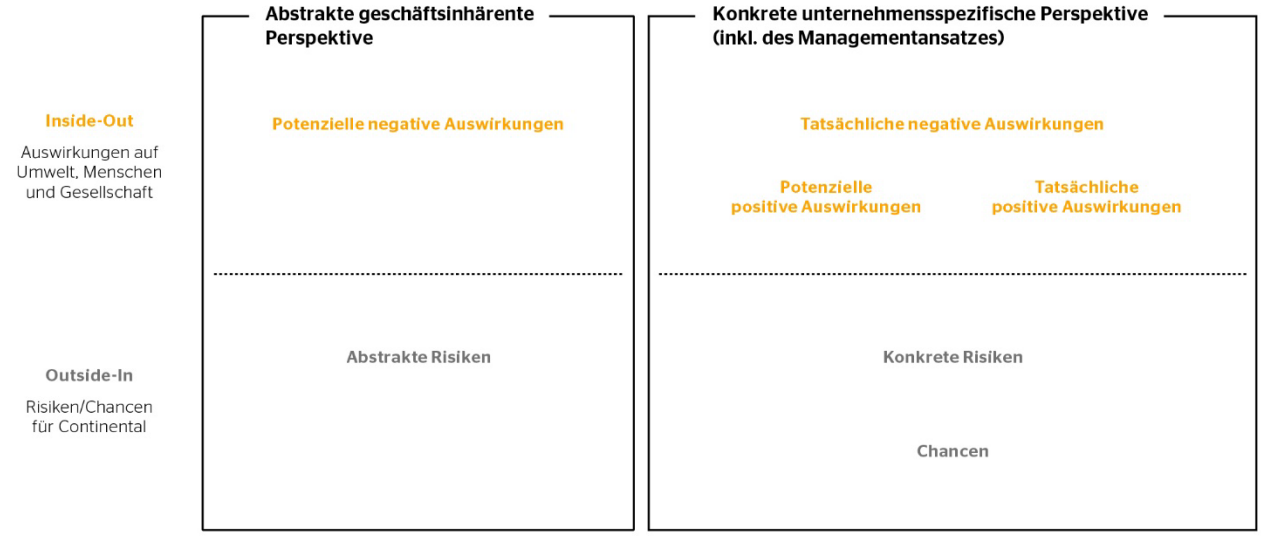
Die Prozesse zur Erfüllung von Sorgfaltspflichten von Continental spielen eine zentrale Rolle bei der Identifizierung, Bewertung und dem Management von Auswirkungen, Risiken und Chancen. Sie sind Teil der in diesem Kapitel unter Governance beschriebenen Managementprozesse sowie der Managementansätze in den themenbezogenen Kapiteln. Die Bewertung der Auswirkungen in Bezug auf Menschenrechte wird durch die Sorgfaltsprozesse des Responsible Value Chain Due Diligence System (RVCDDS) von Continental unterstützt, z.B. hinsichtlich tatsächlicher Auswirkungen durch Vorfälle oder der Bewertung potenzieller negativer Auswirkungen (siehe insbesondere die themenbezogenen Kapitel Eigene Belegschaft (ESRS S1) und Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)).

Wenn bestimmte Aktivitäten, Geschäftsbeziehungen, geografische Standorte oder andere Faktoren zu einer höheren Bewertung der Auswirkungen führen, wurde dies grundsätzlich in der Beschreibung und Bewertung der IROs berücksichtigt.

Durch den holistischen Ansatz des IRO-Assessments wurden die Auswirkungen innerhalb des eigenen Geschäftsbereichs von Continental sowie in den vor- und/oder nachgelagerten Wertschöpfungsketten bewertet. Die jeweils einschlägige Stufe der Wertschöpfungskette wird in den jeweiligen Auswirkungen, Risiken und Chancen beschrieben.

Wie in der Methodik beschrieben, wurden die betroffenen Stakeholder-Perspektiven stellvertretend durch interne Expertinnen und Experten sowie durch Studien oder ähnliche externe Informationen in den Bewertungsprozess einbezogen. Die Perspektiven der Stakeholder werden in die jeweiligen Managementansätze einbezogen, wie sie in den Themenkapiteln beschrieben sind, und tragen damit auch zu den Einschätzungen der internen Expertinnen und Experten bei, die an der Bewertung der IROs beteiligt waren.

Typen der Auswirkungen, Risiken und Chancen (IRO-Typen)



Wesentlichkeit der Auswirkungen (Impact Materiality)
Für die Bewertung von Auswirkungen differenziert Continental gemäß den Ausführungen in ESRS 1 3.4 und der daraus abgeleiteten Operationalisierung zwischen vier verschiedenen Typen von Auswirkungen:

Tatsächliche negative Auswirkung
- Eine im Berichtsjahr tatsächlich aufgetretene wesentliche negative Auswirkung.
- Die Bewertung erfolgt aus der konkreten, unternehmensspezifischen Perspektive und inkludiert auch den Managementansatz.
- Basiert auf Zahlen und Fakten als Bewertungsreferenz.

Potenzielle negative Auswirkung
- Eine wesentliche potenzielle negative Auswirkung, die basierend auf inhärenten Faktoren auftreten kann, vermutet, aber nicht abschließend belegt, oder deren Bewertung in Bezug auf die tatsächlichen Auswirkungen mit erheblicher Unsicherheit verbunden ist. Zu den inhärenten Faktoren zählen beispielsweise die Art der Geschäftstätigkeit, geografische Aspekte, das Geschäftsmodell oder Produktcharakteristika.
- Die Bewertung erfolgt aus der abstrakten, geschäftsinhärenten Perspektive (exklusive Prävention und Mitigation durch den Managementansatz).

Tatsächliche positive Auswirkung
- Eine im Berichtsjahr tatsächlich aufgetretene wesentliche positive Auswirkung.
- Dazu zählen insbesondere das Lösen eines von Dritten verursachten Problems sowie ein positiver Einfluss auf Marktstandards.
- Die Bewertung erfolgt aus der konkreten, unternehmensspezifischen Perspektive inklusive des Managementansatzes.
- Außerdem basiert sie auf Zahlen und Fakten als Bewertungsreferenz.

Potenzielle positive Auswirkung
- Eine wesentliche positive Auswirkung, die entweder eintreten kann, aber nicht oder noch nicht eingetreten ist, oder die basierend auf dem verfolgten Managementansatz vermutet wird, aber noch nicht belegt ist.
- Dazu zählen insbesondere das Lösen eines von Dritten verursachten Problems sowie ein positiver Einfluss auf Marktstandards.
- Die Bewertung erfolgt aus der konkreten, unternehmensspezifischen Perspektive und inkludiert auch den Managementansatz.

Auf Basis dieser Definitionen geht Continental davon aus, dass hinter jeder tatsächlichen Auswirkung eine entsprechende oder gar größere potenzielle Auswirkung steht.

Die Auswirkungen wurden nach Schweregrad bzw. der Größenordnung des Effekts bewertet. Bei potenziellen Auswirkungen wurde zusätzlich die Wahrscheinlichkeit bewertet. Für beide Aspekte wurde eine Skala von „gering“ bis „sehr hoch“ mit vier Stufen genutzt.

Die Bewertung der Schwere bzw. der Größenordnung möglicher Effekte basiert auf folgenden Faktoren:
- dem Ausmaß,
- dem Umfang und
- bei negativen Auswirkungen auch der Unabänderlichkeit der Auswirkung.

Der Schwellenwert für wesentliche Auswirkungen folgt der allgemein beschriebenen Methodik für Schwellenwerte, wie in diesem Unterkapitel im Abschnitt Bestimmung der Wesentlichkeit dargestellt.

Finanzielle Wesentlichkeit (Financial Materiality)
Für die Bewertung von finanziellen Effekten differenziert Continental, abgeleitet aus der Interpretation der Auswirkungstypen, der Risikodefinition des allgemeinen Risikomanagements und gemäß den Ausführungen in ESRS 1 3.5, zwischen drei verschiedenen Typen:

Konkrete Risiken
- Mögliche zukünftige Entwicklungen, die einen wesentlichen negativen finanziellen Effekt für Continental haben können, der nicht bereits in der Finanzplanung berücksichtigt ist.
- Basieren auf konkreten Szenarien, die unternehmensspezifische Faktoren berücksichtigen und einen greifbaren Zeithorizont haben (kurz- oder mittelfristig). Das Ereignis kann klar beschrieben werden, ist aber bezogen auf den finanziellen Effekt und den tatsächlichen Eintritt volatil.
- Bewertung erfolgt aus der konkreten unternehmensspezifischen Perspektive inklusive des Managementansatzes.

Abstrakte Risiken
- Mögliche volatile und schwer vorhersehbare zukünftige Entwicklungen, die einen wesentlichen negativen finanziellen Effekt für Continental haben könnten, der nicht bereits in der Finanzplanung berücksichtigt ist.
- Basieren auf inhärenten Faktoren und beispielsweise möglichen damit verbundenen Markt-/Regulatoriktrends – also inhärenten Bedrohungen, Gefahren und allgemeinen Risiken, die es zu verhindern gilt.
- Bewertung erfolgt aus der abstrakten, inhärenten Perspektive. Dabei werden die konkrete unternehmensspezifische Perspektive und der Managementansatz nur eingeschränkt berücksichtigt, da sie für zukünftige Entwicklungen möglicherweise nicht ausreichend sind, eingestellt bzw. verändert werden könnten oder ihre Wirksamkeit nachlassen könnte.

Chancen
- Zukünftige Entwicklungen, die einen wesentlichen positiven finanziellen Effekt für Continental haben könnten, der nicht bereits in der Finanzplanung berücksichtigt ist.
- Basieren auf dem Szenario, dass bestehende oder budgetierte Managementprozesse/-strategien einen ebensolchen positiven Effekt erzeugen. Virtuelle Chancen, die theoretisch verfolgt werden könnten, aber nicht aktiv verfolgt werden, gelten nicht als Chancen.
- Bewertung erfolgt demnach aus der konkreten, unternehmensspezifischen Perspektive inklusive des Managementansatzes.

Auch die Risiken und Chancen wurden nach dem Schweregrad bzw. der Größenordnung des möglichen finanziellen Effekts und der Wahrscheinlichkeit ihres kurz-, mittel- oder langfristigen Eintretens bewertet. Die finanziellen Effekte wurden anhand semiquantitativer Leitlinien bewertet, die in Abstimmung mit dem Group Risk Management festgelegt wurden. Dabei wurden als Bewertungsskala vier Stufen von „gering" bis „sehr hoch" verwendet. Die berücksichtigten finanziellen Effekte beziehen sich auf die Finanzlage, die Ertragslage, die Cashflows, den Zugang zu Finanzmitteln, die Kapitalkosten und den Finanzausblick von Continental. Der Schwellenwert für die finanzielle Wesentlichkeit folgt der allgemein beschriebenen Methodik für Schwellenwerte, wie in diesem Unterkapitel im Abschnitt Bestimmung der Wesentlichkeit dargestellt.

Der integrierte Ansatz des IRO-Assessments ermöglicht es Continental, Risiken und Chancen gemeinsam mit den thematisch verbundenen Auswirkungen in einer kombinierten Sichtweise zu bewerten. Somit war es möglich, Wechselwirkungen zwischen Risiken bzw. Chancen und Auswirkungen zu berücksichtigen. In den themenbezogenen Kapiteln werden die detaillierten Beschreibungen der Auswirkungen, Risiken und Chancen in zusammengehörende IRO-Cluster gruppiert (z. B. alle IROs zu Scope-1- und Scope-2-Emissionen in einem IRO-Cluster).

Einbindung der IROs in das Risikomanagement
Das Group Risk Management war eng in alle Schritte des IRO-Assessments eingebunden. Bevor die Ergebnisse vorläufig bestätigt wurden, wurden sie iterativ mit dem Risikoinventar des Unternehmens abgeglichen, um vollständige Konsistenz sicherzustellen. Somit werden Nachhaltigkeitsrisiken über den nachfolgend beschriebenen Weg in den allgemeinen Risikomanagementprozess integriert und dort gleichbehandelt wie Risiken, die nicht mit Nachhaltigkeit verbunden sind.

Das IRO-Assessment hat sowohl die Bewertungen auf der Grundlage der Anforderungen der ESRS als auch die Bewertungen im Rahmen des Risikomanagements des Unternehmens gemäß den entsprechenden Anforderungen berücksichtigt.

In Anbetracht der größeren Unterschiede in den erforderlichen Methoden wurde die Unterscheidung in abstrakte und konkrete Perspektiven geschärft und Konsistenzprüfungen durchgeführt. Konkrete nachhaltigkeitsbezogene Risiken wurden mit dem allgemeinen Risikomanagement abgeglichen und synchronisiert. Auswirkungen, die nicht direkt mit einem identifizierten Risiko zusammenhängen, wurden im Risikomanagement des Unternehmens nicht berücksichtigt.

Weiterführende Informationen zum Risikomanagement finden sich im Risiko- und Chancenbericht, Kapitel Continentals internes Kontroll- und Risikomanagementsystem, Abschnitt Wesentliche Merkmale des Risikomanagementsystems.

Das Ergebnis des IRO-Assessments bestätigte den thematischen Fokus der Nachhaltigkeitsambition von Continental, die in der Strategie von Continental verankert ist. Die konkreten Effekte von Auswirkungen, Risiken und Chancen auf das Geschäftsmodell, die Wertschöpfungskette, die Strategie und die Entscheidungsfindung von Continental sowie die Art und Weise, wie Continental auf diese Effekte reagiert und zu reagieren plant, werden in den Beschreibungen der IROs und den Managementansätzen der jeweiligen themenbezogenen Kapitel ausführlicher behandelt.

Stakeholder und Einbindung von Stakeholdern

Continental pflegt einen regelmäßigen, fortlaufenden Dialog mit unterschiedlichen Interessengruppen (Stakeholdern) über diverse Kanäle.

Zu den wichtigsten Stakeholdern in Bezug auf Nachhaltigkeit gehören für Continental insbesondere:
- Mitarbeitende und ihre Vertretung,
- Kunden, Verbraucher und Endnutzer,
- Kapitalmarktteilnehmer,
- politische Entscheidungsträger,
- betroffene Gemeinschaften und Zivilgesellschaft,
- Akteure innerhalb der Lieferkette von Continental,
- Nutzer der Nachhaltigkeitsberichterstattung.

Stakeholder werden über folgende Kanäle eingebunden:
- Mitarbeitende und ihre Vertretung: z. B. über Betriebsversammlungen, Mitarbeitendenbefragungen, Webcasts, Treffen mit Arbeitnehmervertreterinnen und -vertretern sowie direkt über die Personalabteilungen,
- Kunden, Verbraucher und Endnutzer: z. B. über Vertriebsabteilungen oder Key Account Management, Kooperationen, Messen, Umfragen und Kundenservicezentren,
- Kapitalmarktteilnehmer: z. B. über die Jahreshauptversammlung, Webcasts, Engagement Calls und Roadshows,
- politische Entscheidungsträger: z. B. über die Abteilungen für Public Affairs,
- betroffene Gemeinschaften und Zivilgesellschaft: z. B. durch Einbindungsprojekte und Open-House-Veranstaltungen,
- Akteure innerhalb der Lieferkette von Continental: z. B. über die Einkaufsabteilungen und Messen,
- Nutzer der Nachhaltigkeitsberichterstattung: z. B. durch die veröffentlichte Nachhaltigkeitsberichterstattung.

Die Formate, über die die Einbindung von Stakeholdern erfolgt, unterscheiden sich je nach Stakeholdergruppe und werden von den jeweiligen Funktionen passend zum individuellen Zweck organisiert. Beispielsweise werden die Mitarbeitenden u. a. von den Personalabteilungen eingebunden.

Die Einbindung der Stakeholder hat zum Ziel, verschiedene Perspektiven zusammenzubringen, über etwaige Diskrepanzen in den Ansichten zu sprechen und voneinander zu lernen.

Die Ergebnisse der Einbindung der Stakeholder durch unterschiedliche Formate sowie weitere Analysen und neue Ideen fließen kontinuierlich in die Weiterentwicklung unserer Nachhaltigkeitsstrategie und -berichterstattung ein. Insbesondere werden die Ergebnisse der Stakeholder-Einbindung bei der Entscheidungsfindung durch die in den themenbezogenen Kapiteln beschriebenen Managementansätze berücksichtigt.

Im IRO-Assessment wurde für die Perspektiven (einschließlich Interessen und Ansichten) der betroffenen Stakeholder, wie im Abschnitt Berücksichtigung von Interessen und Perspektiven der Stakeholder beschrieben, ein erweitertes Verständnis geschaffen.

Berücksichtigung von Interessen und Perspektiven der Stakeholder
Allgemein dienen die Perspektiven von Stakeholdern als Informationsgrundlage für die nachhaltigkeitsrelevanten und in den themenbezogenen Kapiteln beschriebenen Managementansätze. Gleichwohl schaffen diese Managementansätze wiederum eine Informationsbasis für die Gesamtstrategieprozesse in Fragen zu Perspektiven der Stakeholder. Im Rahmen der übergreifenden Strategieprozesse werden die beschriebenen Managementansätze, Marktanforderungen, Trends und weitere Faktoren berücksichtigt. Bei Strategieänderungen werden somit die Interessen und Ansichten der Stakeholder hauptsächlich indirekt als einer von zahlreichen Faktoren einbezogen. Eine Änderung der Strategie oder Geschäftsmodelle auf Basis des IRO-Assessments wurde von Continental nicht vorgenommen.

Continental passt die Strategie und die Geschäftsmodelle im Rahmen der Strategieprozesse und des kontinuierlichen strategischen Dialogs in allen Unternehmensbereichen sowie im Rahmen der thematischen Managementansätze an.

Continental geht davon aus, dass jede Strategie- und Geschäftsmodelländerung Auswirkungen auf die Beziehungen zu Stakeholdern und deren Perspektiven hat – unabhängig davon, ob diese Änderungen auf nachhaltigkeitsbezogenen Entscheidungen oder anderen Überlegungen beruhen. Eine kontinuierliche Validierung der Perspektiven der Stakeholder ist daher wichtig für die Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie für die anschließende strategische Entscheidungsfindung. Weiterführende Informationen zur Strategie finden sich im Unternehmensprofil im Kapitel Konzernstrategie.

Die Identifizierung von Chancen, insbesondere von strategischen Chancen, im Rahmen des IRO-Assessments ist ebenfalls mit Strategieprozessen verknüpft. Das Management der Chancen ist in den jeweiligen Abschnitten zu den Managementansätzen der dazugehörigen IRO-Cluster beschrieben.

Die Perspektiven und Interessen der betroffenen Stakeholder in Bezug auf die nachhaltigkeitsbezogenen Auswirkungen des Unternehmens wurden beim IRO-Assessment berücksichtigt. Das IRO-Assessment unter Berücksichtigung dieser Perspektiven wurde im Sustainability Steering Committee sowie im Arbeitskreis Nachhaltigkeit des Aufsichtsrats thematisiert.

Interessen und Perspektiven der Stakeholder in Bezug auf die eigene Belegschaft
Die Interessen, Ansichten und Rechte der Mitarbeitenden von Continental einschließlich der Achtung ihrer Menschenrechte sind ein wesentlicher Bestandteil der Gestaltung der Strategie und des Geschäftsmodells von Continental. Um ihre Perspektiven in die strategischen Entscheidungen einfließen lassen zu können, steht Continental in regelmäßigem Austausch mit den Mitarbeitenden und ihren Vertretern über verschiedene Kanäle, wie z. B. Betriebsräte und die Mitbestimmung im Aufsichtsrat. Weiterführende Informationen über die Einbindung der Mitarbeitenden und ihrer Perspektiven in die gesamtunternehmerischen Prozesse finden sich im Kapitel Eigene Belegschaft (ESRS S1). Darüber hinaus wird die Einbindung der eigenen Belegschaft in der Methodik des IRO-Assessments beschrieben.

Identifizierung der offenzulegenden Informationen auf Basis des IRO-Assessments

Im Rahmen des IRO-Assessments hat Continental die identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen den entsprechenden ESRS-Nachhaltigkeitsaspekten zugeordnet. Dieser Nachhaltigkeitsbericht beinhaltet ausschließlich Informationen zu den Nachhaltigkeitsaspekten bzw. Themen, Unterthemen und Unter-Unterthemen, die als wesentlich eingestuft wurden, d. h. es wurde für den jeweiligen Nachhaltigkeitsaspekt mindestens eine wesentliche Auswirkung, ein wesentliches Risiko oder eine wesentliche Chance identifiziert. Für die Zuordnung von Angabepflichten zu Nachhaltigkeitsaspekten wurden die von der European Financial Reporting Advisory Group (EFRAG) bereitgestellten Implementierungsleitfäden als zusätzliche Quelle herangezogen. Die identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen mit ihren spezifischen Beschreibungen setzen den Fokus innerhalb der erforderlichen Angaben, beispielsweise auf den eigenen Geschäftsbereich, die Lieferkette oder bestimmte Produktgruppen. Die Perspektiven der primären Nutzer der Finanzberichterstattung und weiterer Nutzer der Nachhaltigkeitsberichterstattung wurden berücksichtigt.

An den Stellen, an denen es für das Verständnis der von Continental identifizierten Besonderheiten relevant ist, wurden angemessene und aussagekräftige unternehmensspezifische Angaben hinzugefügt, um eine ausreichende Granularität der Informationen zu gewährleisten, z. B. zusätzliche Kennzahlen, die in Managementprozessen verwendet werden.

Der Grundsatz der Wesentlichkeit der Informationen wurde angewendet, um den Umfang der Informationen zu kalibrieren und einzelne Angaben dort auszulassen, wo sie für das Verständnis der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie auch für die beschriebenen Managementansätze nicht wesentlich und nicht erforderlich sind, um die Ziele der entsprechenden Angabepflichten zu erfüllen.

Anwendung der delegierten Verordnung (EU) 2025/1416 („Quick Fix“)

Bei der Identifizierung der offenzulegenden Informationen für die als wesentlich eingestuften Nachhaltigkeitsaspekte berücksichtigt Continental die Bestimmungen der delegierten Verordnung (EU) 2025/1416 (sogenannter Quick Fix) zur weiteren Verschiebung der Phase-in-Angabepflichten sowie zur reduzierten Berichterstattung über die Themenfelder Biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4), Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2), Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3) sowie Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4). Die offengelegten Informationen in den entsprechenden Kapiteln fokussieren sich insbesondere auf die wesentlichen Aspekte der Managementansätze und die relevanten Kennzahlen.

Eine Übersichtstabelle der berichteten Angabepflichten findet sich am Ende des Nachhaltigkeitsberichts im Kapitel Übersicht und Index der Pflichtangaben (Disclosure Requirements) gemäß ESRS 2.

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – Details

Die tatsächlichen und potenziellen negativen und positiven Auswirkungen auf Umwelt, Menschen und Gesellschaft werden innerhalb der jeweiligen themenbezogenen Kapitel detailliert beschrieben.

Viele der ermittelten Auswirkungen sind potenzielle Auswirkungen und somit brancheninhärent und stehen in direktem Zusammenhang mit bestimmten Arten von Geschäften, Produkten, Wertschöpfungsketten oder geografischen Regionen. Somit können sie als direkt mit der Strategie und den Geschäftsmodellen von Continental verbundene Auswirkungen angesehen werden.

Wie in der Methodik des IRO-Assessments beschrieben, nutzte Continental eine Vielzahl von Input-Parametern zur Bewertung der IROs, darunter sowohl quantitative als auch qualitative Datenquellen wie Kennzahlen, interne Berichte, Marktforschung oder wissenschaftliche Studien.

Continental hat folgende Zeitintervalle für potenzielle Auswirkungen, Risiken und Chancen in Anlehnung an die ESRS-Anforderungen definiert:
- **Kurzfristig** steht im Einklang mit dem Berichtszeitraum des Konzernabschlusses (bis zu einem Jahr).
- **Mittelfristig** entspricht einem Zeitraum zwischen dem Ende des kurzfristigen Zeitraums und bis zu fünf Jahren.
- **Langfristig** ist ein Zeitraum von mehr als fünf Jahren.

Als primäre Zeithorizonte betrachtet Continental diejenigen Zeithorizonte, in denen die stärksten Auswirkungen bzw. Effekte zu erwarten sind.

Je nach Thema ergeben sich wesentliche Auswirkungen aus dem eigenen Geschäftsbereich oder aus Geschäftsbeziehungen. Diese Informationen sind in den jeweiligen themenbezogenen Kapiteln in den Abschnitten zu wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie allgemein in diesem Kapitel im Unterkapitel Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette enthalten.

Die aktuellen finanziellen Effekte der identifizierten wesentlichen Risiken und Chancen nachhaltigkeitsbezogener Aspekte umfassen nach Auffassung von Continental insbesondere Rückstellungen für Risiken, die mit den identifizierten IROs verbunden sind. Dies sind insbesondere Rückstellungen für Gewährleistungen (siehe IRO ID 64 im Kapitel Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4)), welche sich zum 31. Dezember 2025 auf insgesamt 30 Mio € beliefen (siehe Kapitel 28 des Konzernanhangs innerhalb des Konzernabschlusses). Zudem sind kleinere Teile der Rückstellungen für Prozess- und Umweltrisiken mit den Risiken, v. a. aber mit den Auswirkungen aus dem Kapitel Emissionen und Substanzen (ESRS E2) verbunden. Die Rückstellungen für Prozess- und Umweltrisiken lagen zum 31. Dezember 2025 bei 69 Mio € (siehe Kapitel 28 des Konzernanhangs innerhalb des Konzernabschlusses). Rückstellungen für Restrukturierung sind nur indirekt mit den identifizierten wesentlichen Risiken und Chancen, welche im Kapitel Eigene Belegschaft (ESRS S1) beschrieben sind, verbunden und stellen daher aus Sicht von Continental keine aktuellen finanziellen Effekte im Sinne der ESRS dar.

Darüber hinaus wurden keine wesentlichen aktuellen finanziellen Effekte auf die Werthaltigkeit von nichtfinanziellen Vermögenswerten und Vorräten in Verbindung mit identifizierten nachhaltigkeits- und insbesondere klimabezogenen Risiken identifiziert.

Dabei ist darauf hinzuweisen, dass aktuelle finanzielle Effekte in Verbindung mit identifizierten wesentlichen Risiken und Chancen nachhaltigkeitsbezogener Aspekte in der Regel nicht unabhängig von anderen damit verbundenen Effekten sind.

Weiterführende Informationen sind in den Erläuterungen in den relevanten Kapiteln des Konzernanhangs innerhalb des Konzernabschlusses, beispielweise im Kapitel 28 in Bezug auf Gewährleistungen, ausgewiesen. Weiterführende Informationen zur grundsätzlichen Berücksichtigung von nachhaltigkeitsbezogenen Aspekten in Bezug auf die Rechnungslegung werden in Kapitel 2 des Konzernanhangs innerhalb des Konzernabschlusses und dort insbesondere in Bezug auf klimabezogene Aspekte im Unterabschnitt Auswirkungen nachhaltigkeitsbezogener und insbesondere klimabezogener Sachverhalte auf die Rechnungslegung im Berichtszeitraum erläutert.

Auf der Grundlage des IRO-Assessments unter Berücksichtigung der damit verbundenen Einschränkungen und Annahmen (wie im Unterkapitel Verfahren zur Ermittlung und Bewertung wesentlicher IROs dargelegt) sowie unter Berücksichtigung der in den themenbezogenen Kapiteln berichteten Managementansätze, Ziele und Kernmaßnahmen zur Zielerreichung betrachtet Continental ihr Geschäftsmodell und ihre Strategie als resilient. Die Managementansätze, Ziele und Kernmaßnahmen zur Zielerreichung beschreiben Continentals derzeitige Fähigkeiten, ihre wesentlichen negativen Auswirkungen zu reduzieren, positive Auswirkungen zu verstärken, Risiken zu bewältigen und Chancen wahrzunehmen. Dabei geht Continental zudem davon aus, dass sich diese Fähigkeiten über die Zeit weiterentwickeln werden.

Weiterführende Informationen zum Risikomanagement sind im Risiko- und Chancenbericht im Kapitel Continentals internes Kontroll- und Risikomanagementsystem, Abschnitt Wesentliche Merkmale des Risikomanagementsystems zu finden.

Die ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen beziehen sich auf mindestens einen Nachhaltigkeitsaspekt im Sinne der ESRS. Die unternehmensspezifische Offenlegung bietet lediglich eine zusätzliche Granularität, enthält aber keine neuen Nachhaltigkeitsaspekte über die Liste der Nachhaltigkeitsaspekte des ESRS 1 AR 16 hinaus. Der Zusammenhang zwischen den unternehmensspezifischen Angaben und den spezifischen Auswirkungen, Risiken und Chancen ist in der Beschreibung der jeweiligen Managementansätze enthalten, die der gleichen Gruppierung folgen wie die Auswirkungen, Risiken und Chancen (IRO-Cluster).

Für das Geschäftsjahr 2024 wurden erstmalig Ergebnisse des IRO-Assessments berichtet. Diese Ergebnisse dienten als Basis für den Prozess zur Erstellung des Nachhaltigkeitsberichtes. Im Vergleich zum Vorjahr wurde 2025 die Methodik in Bezug auf die abstrakte

und konkrete Bewertungsperspektive in Anlehnung an die Ausführungen in ESRS 1 geschärft (siehe Unterkapitel Verfahren zur Ermittlung und Bewertung wesentlicher IROs, Abschnitte Wesentlichkeit der Auswirkungen (Impact Materialty) und Finanzielle Wesentlichkeit (Financial Materialty)). Im Zuge dessen wurde die separate Kennzeichnung von Fokusthemen für Nutzer der Nachhaltigkeitsberichterstattung aufgelöst und in die Bewertungsperspektiven integriert. Mit Blick auf den geringen Mehrwert wurde die Ausprägung „sehr gering" von der Bewertungsskala für Schweregrad und Eintrittswahrscheinlichkeit gestrichen. Sie geht in der Bewertung „gering" auf. Die Stakeholder-Involvierung erfolgte im Berichtsjahr zweistufig mit einer umfassenden zentralen Überprüfung unter Berücksichtigung von Studien, welche bereits Stakeholder-Interessen widerspiegeln, sowie einer anschließenden Bewertung durch interne Fachfunktionen als Stellvertretung für die Stakeholder. Die nächste Überprüfung und Aktualisierung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen erfolgt dann turnusmäßig im Berichtsjahr 2026.

Basierend auf den Überprüfungen und der Aktualisierung der IRO-Bewertungen, wie im Unterkapitel Verfahren zur Ermittlung und Bewertung wesentlicher IROs beschrieben, ergeben sich keine Veränderungen der Wesentlichkeit auf Themenebene. Auf Unterthemenebene wurde der Schutz von Verbraucher- und Endkonsumentendaten im Unterschied zum Vorjahr als unwesentlich bewertet. Diese Veränderung ist mit der Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing und den damit verbundenen Produkten und Technologien verbunden. Veränderungen darüber hinaus beschränken sich auf veränderte Bewertungen einzelner Auswirkungen, Risiken oder Chancen. Hinzugekommen sind insbesondere eine Wachstumschance im Zusammenhang mit zirkulären Produkten, eine potenzielle negative Auswirkung in Bezug auf Versammlungsfreiheit sowie ein abstraktes Risiko in Bezug auf Kosten in Verbindung mit Arbeitsbedingungen. Weggefallen sind insbesondere eine potenzielle positive Auswirkung im Zusammenhang mit Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen sowie eine Wachstumschance in Bezug auf sichere Mobilität. Beim Thema Anpassung an den Klimawandel ergab sich ein differenziertes Bild der Risikoexposition, bei dem nicht mehr die mögliche Abwertung von Vermögenswerten, sondern mögliche höhere Betriebs- und Investitionskosten sowie mögliche Betriebs- und Lieferkettenunterbrechungen als wesentliche Risiken betrachtet werden. Auf Ebene der einzelnen Auswirkungen, Risiken und Chancen ergaben sich zudem eine Vielzahl an Detailanpassungen ohne wesentliche thematische Änderungen, die sich insbesondere durch die veränderte Methodik, die Organisationsveränderung, aktualisierte Bewertungen und redaktionelle Bearbeitung ergeben.

Continental hat 69 IROs identifiziert, die gemäß der angewandten Methodik des IRO-Assessments von Continental als wesentlich eingestuft wurden. Es wurden wesentliche IROs entlang der Lieferkette, des eigenen Geschäftsbereichs und der nachgelagerten Wertschöpfungskette identifiziert. Aufgrund des unterschiedlichen Fokus themenbezogener Kapitel ist die Verteilung der IROs entlang der Wertschöpfungskette unterschiedlich, z. B. ist das Kapitel Eigene Belegschaft (ESRS S1) per Definition auf den eigenen Geschäftsbereich ausgerichtet.

Die wesentlichen IROs werden im jeweiligen Abschnitt Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen des themenbezogenen Kapitels in diesem Bericht ausführlicher beschrieben und können mit einer eindeutigen ID identifiziert werden, wie in der folgenden Tabelle dargestellt.

Continentals wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen (IRO-Tabelle)

Kapitel	IRO-Cluster	ID	Kurzbeschreibung	Art des IROs	Primärer Zeithorizont
Klimawandel (ESRS E1)	Scope-1- und Scope-2-Emissionen	1	Scope 1 und Scope 2: Eigene Emissionen	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		2	Wertverlust der Vermögenswerte aufgrund von Klimaschutzvorschriften (1,5°C-Szenario ohne Überschreitung)	Abstraktes Risiko	Mittelfristig
		3	Höhere Betriebskosten/Investitionen im Zusammenhang mit Klimaschutz (1,5°C-Szenario ohne Überschreitung)	Abstraktes Risiko	Mittelfristig
	Scope-3-Emissionen, Resilienz und Transformation der Wertschöpfungskette	4	Scope 3: Emissionen in der Wertschöpfungskette (ohne Nutzungsphase)	Potenzielle und tatsächliche negative Auswirkung	Kurzfristig
		5	Scope 3: Emissionen in der Wertschöpfungskette (Nutzungsphase)	Potenzielle und tatsächliche negative Auswirkung	Kurzfristig
		6	Höhere Kosten für Materialien/Dienstleistungen im Zusammenhang mit Klimaschutz (APS-Szenario)	Abstraktes Risiko	Langfristig
		7	Höhere Kosten für Materialien/Dienstleistungen im Zusammenhang mit Klimaschutz (1,5°C-Szenario ohne Überschreitung)	Abstraktes Risiko	Mittelfristig
		8	Umsatzeinbußen im Zusammenhang mit unserem Portfolio und Klimawandel (APS-Szenario)	Abstraktes Risiko	Langfristig
		9	Umsatzeinbußen im Zusammenhang mit unserem Portfolio und Klimawandel (1,5°C-Szenario ohne Überschreitung)	Abstraktes Risiko	Mittelfristig
		10	Wachstum aufgrund von Klimaschutzvorschriften	Chance	Langfristig
	Anpassung an den Klimawandel	11	Betriebsunterbrechungen und höhere Betriebskosten/Investitionen im eigenen Geschäftsbereich aufgrund der physischen Auswirkungen des Klimawandels (SSP2-Szenario)	Abstraktes und konkretes Risiko	Langfristig/ mittelfristig
		12	Betriebsunterbrechungen und höhere Betriebskosten/Investitionen im eigenen Geschäftsbereich aufgrund der physischen Auswirkungen des Klimawandels (SSP5-Szenario)	Abstraktes Risiko	Langfristig
		13	Unterbrechungen der Lieferkette und höhere Kosten für Materialien/Dienstleistungen aufgrund der physischen Auswirkungen des Klimawandels (SSP5-Szenario)	Abstraktes Risiko	Langfristig
Emissionen und Substanzen (ESRS E2)	Produktbezogene Aspekte bezüglich Umweltschutz	14	Umweltverschmutzung in der Nutzungsphase	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		15	Sanktionen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung in der Nutzungsphase	Abstraktes und konkretes Risiko	Mittelfristig
		16	Umsatzeinbußen im Zusammenhang mit unseren Produkten und Umweltverschmutzung	Abstraktes Risiko	Langfristig
		17	Wachstum aufgrund von Vorschriften zur Umweltverschmutzung	Chance	Mittelfristig
	Besorgniserregende und besonders besorgniserregende Stoffe	18	Negative Auswirkungen durch die Verwendung besorgniserregender Stoffe im eigenen Geschäftsbereich	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		19	Negative Auswirkungen durch die Verwendung besorgniserregender Stoffe in der Lieferkette	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		20	Sanktionen im Zusammenhang mit besorgniserregenden Stoffen	Abstraktes Risiko	Mittelfristig
		21	Umsatzeinbußen im Zusammenhang mit unserem Portfolio und besorgniserregenden Stoffen	Abstraktes Risiko	Mittelfristig
	Umweltschutz in der Lieferkette	22	Umweltverschmutzung durch die Lieferkette	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
	Umweltschutz im eigenen Geschäftsbereich	23	Freisetzungen oder andere Umweltvorfälle im eigenen Betrieb	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
Biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4)	Schutz von Ökosystemen in der Lieferkette	24	Negative Auswirkungen auf Ökosysteme durch Landnutzungsänderungen in der Lieferkette	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		25	Indirekte negative Auswirkungen auf Ökosysteme aufgrund weiterer Treiber in der Lieferkette	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		26	Sanktionen im Zusammenhang mit Entwaldung	Abstraktes und konkretes Risiko	Mittelfristig
		27	Unterbrechungen der Lieferkette und höhere Kosten für Materialien/Dienstleistungen im Zusammenhang mit Entwaldung	Abstraktes Risiko	Mittelfristig
	Biodiversität in der nachgelagerten Wertschöpfungskette	28	Negative Auswirkungen auf die biologische Vielfalt in der Nutzungsphase und am Produktlebensende	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften (ESRS E5)	Zirkularität	29	Beschaffung aus primären und nicht erneuerbaren Quellen	Potenzielle und tatsächliche negative Auswirkung	Kurzfristig
		30	Beitrag zum Abfall durch Behandlung von Produkten am Lebensende	Potenzielle und tatsächliche negative Auswirkung	Kurzfristig
		31	Höhere Kosten für Materialien/Dienstleistungen im Zusammenhang mit Ressourcen	Abstraktes Risiko	Mittelfristig
		32	Umsatzeinbußen im Zusammenhang mit unserem Portfolio und Zirkularität	Abstraktes Risiko	Langfristig
		33	Wachstum im Zusammenhang mit zirkulären Produkten	Chance	Langfristig
	Abfälle im eigenen Geschäftsbereich	34	Deponierung oder Verbrennung von nicht verwertungsfähigen Abfällen im eigenen Geschäftsbereich	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		35	Abfalleffizienz	Chance	Mittelfristig

Kapitel	IRO-Cluster	ID	Kurzbeschreibung	Art des IROs	Primärer Zeithorizont
Eigene Belegschaft (ESRS S1)	Arbeitsstandards	36	Negative Auswirkungen auf angemessene Löhne und gerechte Bezahlung	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		37	Negative Auswirkungen auf die Vereinigungsfreiheit der eigenen Belegschaft	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		38	Negative Auswirkungen auf die Arbeitszeit der Mitarbeitenden	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		39	Negative Auswirkungen auf die Work-Life-Balance	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		40	Negative Auswirkungen im Zusammenhang mit Diskriminierung im eigenen Geschäftsbereich	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		41	Negative Auswirkungen im Zusammenhang mit Vorfällen von Zwangsarbeit im eigenen Geschäftsbereich	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		42	Negative Auswirkungen im Zusammenhang mit Vorfällen von Kinderarbeit im eigenen Geschäftsbereich	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		43	Sanktionen im Zusammenhang mit Vorfällen bezüglich Arbeitsbedingungen im eigenen Geschäftsbereich	Abstraktes und konkretes Risiko	Mittelfristig
		44	Höhere Betriebskosten im Zusammenhang mit den Arbeitsbedingungen im eigenen Geschäftsbereich	Abstraktes Risiko	Mittelfristig
		45	Sanktionen im Zusammenhang mit Diskriminierung im eigenen Geschäftsbereich	Abstraktes und konkretes Risiko	Mittelfristig
		46	Sanktionen im Zusammenhang mit Menschenrechten im eigenen Geschäftsbereich	Abstraktes und konkretes Risiko	Mittelfristig
		47	Umsatzeinbußen/Boykott im Zusammenhang mit Vorfällen bezüglich Menschenrechte im eigenen Geschäftsbereich	Abstraktes Risiko	Mittelfristig
	Arbeitssicherheit und Gesundheit	48	Negative Auswirkungen auf die Gesundheit der eigenen Belegschaft	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
	Schutz von Personaldaten	49	Verletzung der Rechte der Mitarbeitenden auf Privatsphäre	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
	Verantwortungsvoller Arbeitgeber	50	Positive Auswirkungen auf die Arbeitszeit der Mitarbeitenden	Tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung	Kurzfristig
		51	Negative Auswirkungen auf die Beschäftigungssicherheit	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		52	Positive Auswirkungen auf die Beschäftigungssicherheit	Potenzielle positive Auswirkung	Kurzfristig
		53	Positive Auswirkungen auf den sozialen Dialog	Potenzielle positive Auswirkung	Kurzfristig
		54	Positive Auswirkungen auf Ausbildung und Kompetenzentwicklung	Potenzielle positive Auswirkung	Kurzfristig
		55	Betriebsunterbrechungen im Zusammenhang mit Mangel an qualifizierten Arbeitskräften	Abstraktes und konkretes Risiko	Mittelfristig
Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)	Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	56	Negative Auswirkungen in Bezug auf Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und andere Menschenrechte für Arbeitskräfte in der Lieferkette	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		57	Sanktionen im Zusammenhang mit Verstößen gegen Arbeits- und Menschenrechte in der Lieferkette	Abstraktes und konkretes Risiko	Mittelfristig
		58	Höhere Kosten für Materialien/Dienstleistungen im Zusammenhang mit Menschenrechten und Arbeitsbedingungen in der Lieferkette	Abstraktes Risiko	Mittelfristig
Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3)	Betroffene Gemeinschaften	59	Negative Auswirkungen durch den eigenen Geschäftsbereich auf betroffene Gemeinschaften	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		60	Negative Auswirkungen der Lieferkette auf betroffene Gemeinschaften	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		61	Sanktionen im Zusammenhang mit Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften im eigenen Geschäftsbereich und in der Lieferkette	Abstraktes Risiko	Mittelfristig
Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4)	Technische (produktbezogene) Compliance	62	Negative Auswirkungen auf die persönliche Sicherheit der Verbraucher	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		63	Umsatzeinbußen im Zusammenhang mit Produktsicherheit	Abstraktes Risiko	Mittelfristig
		64	Sanktionen im Zusammenhang mit Vorfällen im Bereich der Produktsicherheit	Abstraktes Risiko	Mittelfristig
	Sichere Mobilität	65	Positive Auswirkungen auf die persönliche Sicherheit der Verbraucher	Tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung	Kurzfristig
Geschäftsverhalten (ESRS G1)	Geschäftsverhalten, Unternehmensführung und Unternehmenskultur	66	Kartellrechtliche Vorfälle im eigenen Geschäftsbereich	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		67	Negative Auswirkungen auf hinweisgebende Personen	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		68	Vorfälle von Korruption, Bestechung oder Betrug im eigenen Geschäftsbereich	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig
		69	Sanktionen im Zusammenhang mit Vorfällen durch Geschäftsverhalten	Abstraktes und konkretes Risiko	Kurzfristig

Besonderheiten des IRO-Assessments für bestimmte themenbezogene Kapitel

Um die Vollständigkeit und Robustheit der Ergebnisse zu gewährleisten, wurde das IRO-Assessment für jedes themenbezogene Kapitel nach den oben beschriebenen Grundsätzen und Methoden durchgeführt. Darüber hinaus wurden gemäß den ESRS für einzelne Standards zusätzliche Faktoren berücksichtigt.

Besonderheiten des IRO-Assessments in Bezug auf Klimawandel
Die tatsächlichen negativen Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Klimawandel wurden auf der Grundlage der berichteten THG-Emissionen (Scope 1, 2 und 3) der Geschäftsaktivitäten und der Wertschöpfungskette von Continental bewertet.

Im Hinblick auf Risiken und Chancen wurden spezifische Risiko- und Chancenszenarien im Rahmen des IRO-Assessments entwickelt und bewertet, die im Abschnitt Beschreibung der Methodik und Annahmen erläutert sind. Die konkreten Szenarien werden in den Beschreibungen der jeweiligen IROs im Kapitel Klimawandel (ESRS E1) wiedergegeben. Diese beinhalten sowohl für Übergangsrisiken als auch für physische Risiken eine Dreipunktbetrachtung, die sich aus einem Extremszenario, einem Minimalszenario und einem Mittelpfad zusammensetzt.

Für physische Risiken durch den Klimawandel (siehe IRO ID 11, 12 und 13) orientierte sich die Analyse an ausgewählten Szenarien des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), die als Haupttreiber eine Zunahme von Extremwetterereignissen sowie eine langfristige Veränderung des Klimas (beispielsweise in Bezug auf die Temperatur) in unterschiedlichen Ausprägungen beschreiben. Neben dem Szenario niedriger Emissionen (in Anlehnung an SSP1-2.6) und einem Mittelpfad (in Anlehnung an SSP3-4.5) wurde auch ein Extremszenario mit hohen Emissionen bewertet (in Anlehnung an SSP5-8.5).

Methodenbedingt gehen die Szenarien über die Betrachtungen des allgemeinen Risikomanagements und des Konzernabschlusses, insbesondere in Bezug auf Zeithorizonte und die abstrakte Perspektive, hinaus. Die Bewertung von Risiken, die in der Analyse der klimabezogenen Gefahren enthalten ist und möglicherweise die Geschäftsaktivitäten von Continental beeinträchtigt, deckt den eigenen Geschäftsbereich sowie die Wertschöpfungskette ab. Aufgrund der hohen Unsicherheit langfristiger Klimaprojektionen und der potenziell globalen Verteilung von Klimagefahren wurde keine direkte Analyse auf Standortebene vorgenommen. Stattdessen erfolgte die Bewertung auf Makroebene, mit Fokus auf die potenzielle Gesamtexposition von Continental und ihrer Wertschöpfungskette, basierend auf der grundlegenden Entwicklung von Klimagefahren in den verschiedenen Szenarien und strukturellen Faktoren wie beispielsweise Standortverteilung auf Länderebene, spezifische Lieferkettenstruktur oder prozessualer Charakteristika der Geschäftstätigkeit. Dies erfolgte u.a. auf Basis von Experteneinschätzungen zu möglichen Effekten auf verbleibende Buchwerte im betrachteten Zeithorizont. Zu den klimabezogenen Gefahren, die in den analysierten Szenarien betrachtet wurden, gehören insbesondere die Zunahme von Wetterextremen sowie langfristige Klimaveränderungen, beispielsweise in Bezug auf Temperatur. Die gewählten Szenarien adressieren damit aus Sicht von Continental die relevanten Treiber von Risiken und Chancen und decken damit auch die relevanten Szenarien im Sinne der ESRS ab.

Die Exposition und die Sensitivität von Vermögenswerten und Geschäftsaktivitäten gegenüber den identifizierten klimabedingten Gefahren wurde gemäß diesem Ansatz semiqualitativ bewertet. Die Exposition und die Sensitivität in Verbindung mit den dazu identifizierten finanziellen Effekten der als wesentlich bewerteten Risiken sind in den Beschreibungen der zugehörigen Risiken im Kapitel Klimawandel (ESRS E1) im IRO-Cluster Klimaanpassung reflektiert. Durch die Integration der Szenarioanalyse in das IRO-Assessment wurden die gleichen Bewertungsskalen und Zeithorizonte verwendet. Die standardisierten Zeithorizonte des IRO-Assessments entsprechen methodenbedingt nicht direkt den verschiedenen erwarteten Lebensdauern der Vermögenswerte von Continental. Die Stufen „kurzfristig“ und „mittelfristig“ im IRO-Assessment entsprechen im Wesentlichen den Zeithorizonten der finanziellen Jahresplanung bzw. der finanziellen Langfristplanung. Der methodische Unterschied beeinflusst die Risikoeinschätzung nicht wesentlich. Die Bewertung ist mit dem allgemeinen Risikomanagement abgestimmt. Weiterführende Informationen zum Zeithorizont der Langfristplanung sind z.B. bei den Angaben zu außerplanmäßigen Abschreibungen im Kapitel 2 des Konzernanhangs des Konzernabschlusses zu finden. Zudem finden sich weiterführende Informationen zur Berücksichtigung von klimabezogenen Sachverhalten, sofern relevant und wesentlich, in der Rechnungslegung im Kapitel 2 des Konzernanhangs innerhalb des Konzernabschlusses im Abschnitt Schätzungen unter Auswirkungen nachhaltigkeitsbezogener und insbesondere klimabezogener Sachverhalte auf die Rechnungslegung im Berichtszeitraum.

Für die Übergangsrisiken (siehe IRO ID 2, 3, 6, 7, 8 und 9) erfolgte eine Orientierung an den Szenarien der Internationalen Energieagentur (IEA), welche die makroökonomischen transitorischen Veränderungen, insbesondere in Bezug auf Regulatorik und Marktentwicklung, in verschiedenen Ausprägungen beschreiben. Das Minimalszenario wurde dabei in Anlehnung an das Stated Policies Scenario (STEPS) und das Mittelpfadszenario in Anlehnung an das Announced Pledges Scenario (APS) formuliert und bewertet. Das Extremszenario (1,5 °C ohne Überschreitung) ergibt sich aus der Szenarioanforderung in ESRS E1 20c(i), welche mindestens ein Szenario fordert, bei dem ein 1,5-°C-Pfad nicht oder nur begrenzt überschritten wird. Alle Szenarien beinhalten eine zunehmende Regulierung, aber für den Fall, dass keine oder nur eine begrenzte Überschreitung von 1,5 °C zugelassen wird, wurde unter Berücksichtigung aktueller Prognosen angenommen, dass die vollständige Klimaneutralität der Weltwirtschaft bereits mittelfristig erreicht würde.

Die Exposition und die Sensitivität von Vermögenswerten und Geschäftsaktivitäten gegenüber den identifizierten abstrakten Übergangsrisiken wurde im IRO-Assessment semiqualitativ bewertet. Durch die Anwendung der IRO-Methodik wurden die Annahmen zu der Wahrscheinlichkeit, dem Ausmaß und der Dauer der Übergangsereignisse berücksichtigt. Das IRO-Assessment hatte zum Ergebnis, dass die Vermögenswerte, Geschäftsaktivitäten und das Produktportfolio von Continental grundsätzlich transformationsfähig sind und zu keinen signifikanten konkreten Übergangsrisiken führen,

sondern lediglich einer allgemeinen abstrakten industrieinhärenten Risikoexposition unterliegen. Die finanziellen Effekte der abstrakten Übergangsrisiken sind in den Beschreibungen der zugehörigen Risiken im Kapitel Klimawandel (ESRS E1) reflektiert. Durch die Integration in das IRO-Assessment gelten die gleichen Zeithorizonte.

Besonderheiten des IRO-Assessments in Bezug auf Umweltverschmutzung
Die Identifizierung und Bewertung potenzieller und tatsächlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Umweltverschmutzung im eigenen Geschäftsbereich, in der Lieferkette und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette beinhalteten ein Screening der Standorte und Geschäftsaktivitäten von Continental unter Berücksichtigung der jeweiligen Managementansätze sowie der zugehörigen Kennzahlen. Die Identifizierung und Bewertung wurden in die Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen gemäß der beschriebenen Methodik integriert. Die Bewertung wurde zusätzlich mit externen Datenquellen abgeglichen.

Continental berücksichtigte die Perspektive der betroffenen Gemeinschaften hinsichtlich Umweltverschmutzung durch die Abstimmung der Bewertungen mit Stellvertretenden aus internen Funktionen, die deren Interessen repräsentierten, sowie den Abgleich mit externen Informationsquellen. Die erhaltenen Informationen wurden bei der Entwicklung der jeweiligen Managementansätze, insbesondere für den eigenen Geschäftsbereich, berücksichtigt. Eine direkte Konsultation betroffener Gemeinschaften fand nicht statt.

Besonderheiten des IRO-Assessments in Bezug auf Wasser- und Meeresressourcen
Die Identifizierung und Bewertung potenzieller und tatsächlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Wasser- und Meeresressourcen durch den eigenen Geschäftsbereich, die Lieferkette und die nachgelagerte Wertschöpfungskette beinhaltete ein Screening der Standorte und Geschäftsaktivitäten von Continental unter Berücksichtigung der jeweiligen Managementansätze sowie der zugehörigen Kennzahlen. Die Identifizierung und Bewertung wurden in die Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen gemäß der beschriebenen Methodik integriert. Die Bewertung wurde zusätzlich mit externen Datenquellen abgeglichen und ergab, dass es keine wesentlichen IROs für diesen Nachhaltigkeitsaspekt gibt.

Die Aspekte in Bezug auf Wasserverschmutzung wurden im Rahmen des IRO-Assessments unter dem Thema Umweltverschmutzung berücksichtigt.

Continental berücksichtigte die Perspektiven betroffener Gemeinschaften hinsichtlich Wasser- und Meeresressourcen durch die Abstimmung der Bewertungen mit Stellvertretenden interner Funktionen, die deren Interessen repräsentierten, sowie dem Abgleich mit externen Informationsquellen. Eine direkte Konsultation betroffener Gemeinschaften fand nicht statt.

Besonderheiten des IRO-Assessments in Bezug auf Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften
Die Identifizierung und Bewertung potenzieller und tatsächlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften, insbesondere in Bezug auf Ressourcenzuflüsse, Ressourcenabflüsse und Abfälle im eigenen Geschäftsbereich von Continental, in der Lieferkette und der nachgelagerten Wertschöpfungskette, beinhaltete ein Screening von Standorten, in Bezug auf Abfall, und Geschäftsaktivitäten, u. a. in Bezug auf von Continental eingekaufte Produkte und Materialien. Die Identifizierung und Bewertung berücksichtigte Informationen aus den jeweiligen Managementansätzen sowie den zugehörigen Kennzahlen. Die Identifizierung und Bewertung wurden in die Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen gemäß der beschriebenen Methodik integriert.

Continental berücksichtigte die Perspektive der betroffenen Gemeinschaften hinsichtlich Ressourcennutzung und zirkulärem Wirtschaften durch die Abstimmung der Bewertungen mit Stellvertretenden aus internen Funktionen, die deren Interessen repräsentierten, sowie den Abgleich mit externen Informationsquellen. Die erhaltenen Informationen wurden bei der Entwicklung der jeweiligen Managementansätze, insbesondere für den eigenen Geschäftsbereich, berücksichtigt. Eine direkte Konsultation betroffener Gemeinschaften fand nicht statt.

Besonderheiten des IRO-Assessments in Bezug auf Geschäftsverhalten
Die Identifizierung und Bewertung potenzieller und tatsächlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Geschäftsverhalten beinhaltete insbesondere die Berücksichtigung der Arten von Geschäftsaktivitäten, Regionen, Branchen und Transaktionstypen von Continental sowie die jeweiligen Managementansätze und zugehörigen Kennzahlen.

Governance

Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane
Der Vorstand der Continental AG leitet das Unternehmen eigenverantwortlich im Unternehmensinteresse. Alle Mitglieder des Vorstands tragen die Verantwortung für die Unternehmensleitung gemeinsam. Ungeachtet dieses Grundsatzes der Gesamtverantwortung führt jedes Vorstandsmitglied das ihm übertragene Vorstandsressort in eigener Zuständigkeit. Der Vorstand bestand zum Ende des Berichtsjahres aus fünf Mitgliedern. Mit dem Jahreswechsel verringerte sich der Vorstand auf vier Mitglieder, da der bisherige Vorstandsvorsitzende im Zuge der Neuaufstellung von Continental einvernehmlich aus dem Vorstand ausschied.

Der Vorstand wird beim Nachhaltigkeitsmanagement, bei der Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts und der Berichterstattung an den Aufsichtsrat von der Unternehmensfunktion Group Sustainability unterstützt.

Der Aufsichtsrat von Continental ist für die Bestellung der Vorstandsmitglieder sowie die Überwachung und Beratung des Vorstands bei der Leitung des Unternehmens verantwortlich. Dies umfasst insbesondere Themen wie Strategie, Planung, Geschäftsentwicklung, Risikolage, Risikomanagement, Compliance und Ordnungsmäßigkeit der Finanz- und Nachhaltigkeitsberichterstattung.

Der Aufsichtsrat befasst sich regelmäßig mit Nachhaltigkeitsaspekten. Darüber hinaus hat er einen Arbeitskreis für Nachhaltigkeit eingerichtet, der sich regelmäßig mit den für Continental relevanten Nachhaltigkeitsaspekten befasst. Der Arbeitskreis besteht aus jeweils zwei Vertretern der Anteilseigner und der Arbeitnehmer. Alle Mitglieder verfügen über relevante Fachkenntnisse. Zudem werden die Nachhaltigkeitsberichterstattung, das nachhaltigkeitsbezogene Risikomanagement, das nachhaltigkeitsbezogene interne Kontrollsystem sowie das nachhaltigkeitsbezogene Compliance-Managementsystem regelmäßig im Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats behandelt.

Der Aufsichtsrat setzt sich nach Maßgabe des Mitbestimmungsgesetzes und der Satzung der Gesellschaft zusammen. Die eine Hälfte wird von den Aktionärinnen und Aktionären in der Hauptversammlung gewählt (Anteilseignervertreter), die andere von den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern der Continental AG sowie den von ihr abhängigen deutschen Konzernunternehmen (Arbeitnehmervertreter).

Vor dem 5. September 2025 bestand der Aufsichtsrat aus 20 Mitgliedern. Im Zusammenhang mit dem Wirksamwerden der Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing am 17. September 2025 schieden kraft Gesetzes die drei Arbeitnehmervertreter aus dem Aufsichtsrat der Continental AG aus, die Anstellungsverträge bei den abgespaltenen Gesellschaften der Unternehmensbereiche hatten. Darüber hinaus legten im September 2025 die Vertreter der Gewerkschaft IG Metall (zwei Mitglieder) und zwei Aktionärsvertreter ihre Aufsichtsratsmandate nieder. Durch gerichtliche Bestellung vom 22. September 2025 wurden fünf neue Mitglieder in den Aufsichtsrat berufen. Der Aufsichtsrat setzt sich seitdem aus 18 Mitgliedern zusammen.

In Übereinstimmung mit der Empfehlung C.1 des Deutschen Corporate Governance Kodex hat der Aufsichtsrat Ziele für seine Zusammensetzung festgelegt und ein Kompetenzprofil entwickelt, das u.a. Nachhaltigkeitsaspekte, insbesondere in den Bereichen Umwelt und soziale Verantwortung, abdeckt.

Darüber hinaus bauen Vorstand und Aufsichtsrat nachhaltigkeitsbezogenes Fachwissen durch die regelmäßige Teilnahme an verschiedenen Austauschformaten zur Nachhaltigkeitsentwicklung in ihrem Verantwortungsbereich und durch die enge Abstimmung mit Nachhaltigkeitsexperten innerhalb und außerhalb der Organisation auf. Zudem erfolgte im Berichtsjahr eine freiwillige intensive Schulung des Aufsichtsrats in Bezug auf die Nachhaltigkeitsregulatorik.

Durch diesen kontinuierlichen Austausch über Nachhaltigkeitsaspekte sind die Fähigkeiten und Fachkenntnisse der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane angemessen, um wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen zu steuern.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats decken gemeinschaftlich alle Fähigkeiten, Kenntnisse und Erfahrungen ab, die im Hinblick auf die Geschäftsaktivitäten von Continental als wesentlich erachtet werden. Hierzu gehören insbesondere:
- Unternehmensführung,
- branchen- und unternehmensspezifische Erfahrung,
- Internationale Erfahrung,
- Nachhaltigkeit,
- Risikokontrolle & Reporting.

Darüber hinaus ermöglicht das Unternehmen neu gewählten Aufsichtsratsmitgliedern einen umfassenden Überblick über die Produkte und Technologien des Unternehmens sowie über Finanzen, Controlling, Corporate Governance und Nachhaltigkeit bei Continental.

Alle Vorstandsmitglieder verfügen über Erfahrungen, die für die Geschäftsfelder, Produkte und geografischen Standorte von Continental relevant sind, sowie über weitere, für ihre Verantwortlichkeiten relevante Expertise. Diese Kriterien sind u.a. auch Teil der internen Nachfolgeplanung für Führungspositionen.

Weiterführende Informationen zum Vorstand und Aufsichtsrat, wie z.B. zur Expertise der einzelnen Aufsichtsratsmitglieder, sind in der Erklärung zur Unternehmensführung zu finden. Zudem sind weiterführende Informationen zu einzelnen Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern auf unserer Internetseite in der Rubrik Unternehmen/Corporate Governance verfügbar.

Kennzahlen zur Zusammensetzung der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane (zum 31.12.)	**2025**	2024
Anzahl der geschäftsführenden Mitglieder (Vorstand)	5	6
Anzahl der nicht geschäftsführenden Mitglieder (Aufsichtsrat)	18	20
Geschlechterverteilung, in %		
Männlich	65	73
Weblich	35	27
Unabhängige Mitglieder im Aufsichtsrat von Continental, in %	100	100

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
Übergreifende Angaben
- *Leitungs- und Aufsichtsorgane sind der Aufsichtsrat und der Vorstand der Continental AG.*
- *Die Zusammensetzungen der Leitungs- und Aufsichtsorgane per 31.12.2025 werden berücksichtigt.*
- *Geschäftsführende Mitglieder von Continental sind die Vorstände. Nicht geschäftsführende Mitglieder sind die Aufsichtsräte.*

Geschlechterverteilung
- *Die Geschlechterverteilung des Vorstands basiert auf den eigens dokumentierten Angaben in den Systemen von Continental. Diese Angaben stellen damit den Kenntnisstand von Continental dar unter Berücksichtigung von lokaler Gesetzgebung und Mitbestimmung.*
- *Die Geschlechterverteilung des Aufsichtsrats basiert auf den eigenen Angaben im Lebenslauf, die auf der Internetseite von Continental veröffentlicht sind.*
- *Per 31.12.2025 errechnet sich ein Verhältnis von weiblichen zu männlichen Mitgliedern der Leitungs- und Aufsichtsorgane von 8 zu 15.*

Unabhängige Mitglieder im Aufsichtsrat von Continental
- *Die Unabhängigkeit eines Aufsichtsratsmitglieds wird im Einklang mit Empfehlung C.7 des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) definiert.*
- *Unter Berücksichtigung der Eigentümerstruktur ist ein Aufsichtsratsmitglied im Sinne dieser Kennzahl als unabhängig anzusehen, wenn es unabhängig von der Gesellschaft und deren Vorstand ist. Gemäß DCGK müssen ausschließlich Anteilseignervertreter ihre Unabhängigkeit nachweisen. Folglich sind in dieser Metrik nur die Anteilseignervertreter berücksichtigt.*

Zuständigkeiten und Rollen

Die Aufsicht über Nachhaltigkeit erfolgt in einem gestaffelten Ansatz durch regelmäßige Sitzungen mit festgelegter Tagesordnung und ggf. Beschlussfassung in folgender Struktur:

- Die Unternehmensfunktion Group Sustainability und die operative Nachhaltigkeits-Governance unterliegen der Aufsicht durch das Sustainability Steering Committee, in welchem der gesamte Vorstand vertreten ist.
- Die Aufsicht über den Vorstand wird vom Aufsichtsrat ausgeübt.

Die Unternehmensfunktion Group Sustainability berichtet seit Juli 2025 im Rahmen der Umstrukturierung des Konzerns direkt an den Vorstandsvorsitzenden. Zuvor berichtete sie an das Vorstandsmitglied für Group Human Relations (Arbeitsdirektorin) und Group Sustainability.

Die oberste Verantwortung für Steuerung, Überwachung und Aufsicht von Auswirkungen, Risiken und Chancen im Bereich Nachhaltigkeit liegt beim Vorstand. Die operativen Aufgaben insbesondere in Bezug auf Nachhaltigkeits-Governance und -reporting wurden an Group Sustainability delegiert. Darüber hinaus gibt es für die Unternehmensbereiche Tires und ContiTech jeweils eigene operative Nachhaltigkeitsabteilungen.

Das Nachhaltigkeitsmanagement im Continental-Konzern wird durch eine eigene Nachhaltigkeitsrichtlinie geregelt. Für die Überwachung der Auswirkungen, Risiken und Chancen von Continental sind sechs Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane zuständig:

- **Aufsichtsrat:**
  Der Aufsichtsrat ist für die Überwachung der Integration von Nachhaltigkeitsaspekten in die Unternehmensstrategie und -planung zuständig. Dies umfasst die Zusammensetzung des Vorstands (einschließlich der Verantwortung für Nachhaltigkeit), die Integration von Nachhaltigkeit in das Vergütungssystem des Vorstands sowie die Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung.
- **Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats:**
  Der Prüfungsausschuss befasst sich in Bezug auf Nachhaltigkeit mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses einschließlich der Prozesse zur Nachhaltigkeitsberichterstattung.
- **Arbeitskreis Nachhaltigkeit des Aufsichtsrats:**
  Der vom Aufsichtsrat eingerichtete Arbeitskreis Nachhaltigkeit befasst sich mit für Continental relevanten Nachhaltigkeitsthemen. Dem Arbeitskreis gehören zwei Vertreter der Anteilseigner und zwei Vertreter der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer an.
- **Vorstand:**
  Der Vorstand der Continental AG trägt die Gesamtverantwortung für Nachhaltigkeit. Wichtige strategische Nachhaltigkeitsentscheidungen mit signifikanter Konzernrelevanz müssen vom Vorstand getroffen werden, ebenso wie die regelmäßige Überprüfung und ggf. Aktualisierung von Nachhaltigkeitsambitionen durch systematische Berücksichtigung nachhaltigkeitsbezogener Auswirkungen, Risiken und Chancen.
- **Sustainability Steering Committee:**
  Das vom Vorstand eingerichtete Gremium übernimmt die Rolle als primäres Steuerungs- und Entscheidungsgremium für Nachhaltigkeit auf Konzernebene. Zu den Aufgaben gehören u. a.:
  - Überprüfung und Bestätigung der Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen,
  - Festlegung der konzernweiten Nachhaltigkeitsstrategie, der öffentlichen Nachhaltigkeitsziele und der entsprechenden Kernmaßnahmen,
  - Definition konzernweiter Nachhaltigkeitskennzahlen über die gesetzlichen Anforderungen hinaus.
- **Group Sustainability:**
  Die Unternehmensfunktion Group Sustainability trägt die operative Verantwortung für den Nachhaltigkeitsrahmen auf Konzernebene in enger Zusammenarbeit mit anderen Funktionen. Die Hauptaufgaben umfassen die Einhaltung von Nachhaltigkeitsvorschriften sowie die Steuerung der Nachhaltigkeits-Governance und -berichterstattung einschließlich des IRO-Assessments.

Weitere Rollen in Bezug auf Nachhaltigkeit werden durch den Rahmen für die Nachhaltigkeits-Governance festgelegt, darunter beispielsweise die operativen Nachhaltigkeitsabteilungen auf Ebene der Unternehmensbereiche.

Die folgenden Dokumente regeln die Aufgaben und Zuständigkeiten in Bezug auf nachhaltigkeitsbezogene Themen, einschließlich der Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen. Die meisten dieser Dokumente sind nicht ausschließlich auf Nachhaltigkeit ausgerichtet, aber für deren Steuerung relevant:

- Aktiengesetz (u.a. bezüglich Aufgaben, Verfassung und Sorgfaltspflichten von Vorstand und Aufsichtsrat)
- Satzung der Continental AG
- Geschäftsordnung des Vorstands (u.a. in der Anlage des Geschäftsverteilungsplans bezüglich Verantwortungsbereiche der Vorstandsmitglieder, einschließlich Nachhaltigkeit)
- Geschäftsordnung des Aufsichtsrats (innere Ordnung des Aufsichtsrats insbesondere die Berichterstattung des Vorstands in Nachhaltigkeitsfragen gegenüber dem Aufsichtsrat)
- Continental-Nachhaltigkeitsrichtlinie (bezüglich Nachhaltigkeits-Governance innerhalb des Continental-Konzerns)

Nachhaltigkeitsziele werden festgelegt, um wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen gezielt zu adressieren und um die Nachhaltigkeitsambition von Continental zu erreichen. Öffentliche Nachhaltigkeitsziele für den Konzern werden durch das Sustainability Steering Committee beschlossen.

Die Verantwortung des Sustainability Steering Committee umfasst auch die Anpassung und Weiterentwicklung dieser Ziele.

Die öffentlichen Nachhaltigkeitsziele werden gemeinsam mit den Kernmaßnahmen und den entsprechenden Kennzahlen zur Messung der Fortschritte festgelegt und beschlossen. Die Kennzahlen werden in der Nachhaltigkeitsberichterstattung veröffentlicht und regelmäßig vom Sustainability Steering Committee überwacht.

Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten bei der unternehmerischen Aufsicht

Group Sustainability hat die Aufgabe, die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane regelmäßig und angemessen über die Ergebnisse der Bewertung wesentlicher Auswirkungen, Risiken und Chancen von Nachhaltigkeitsaspekten sowie deren Implikationen gemäß der beschriebenen Governancestruktur zu informieren.

Die Unternehmensstrategie und die Risikominimierungsmaßnahmen von Continental sind auf die identifizierten wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen abgestimmt, wie in den jeweiligen Managementansätzen beschrieben. Soweit relevant, werden in den strategischen Prozessen Abwägungen zwischen verschiedenen Auswirkungen, Risiken und Chancen berücksichtigt.

Das Sustainability Steering Committee, der Prüfungsausschuss und der Arbeitskreis Nachhaltigkeit des Aufsichtsrats befassen sich in regelmäßigen Sitzungen mit Nachhaltigkeitsaspekten. Die Methodik sowie die Ergebnisse des IRO-Assessments wurden insbesondere dem Sustainability Steering Committee, dem Arbeitskreis Nachhaltigkeit des Aufsichtsrats sowie dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats vorgestellt. Die Ergebnisse des neuen IRO-Assessments wurden vom Sustainability Steering Committee in seiner Sitzung im Januar 2026 formell bestätigt.

Das Sustainability Steering Committee besteht aus dem gesamten Vorstand sowie Vertretern von Group Sustainability und weiteren Funktionen auf Konzern- und Unternehmensbereichsebene. Dazu gehören beispielsweise das Konzernrechnungswesen und die Nachhaltigkeitsabteilungen der Unternehmensbereiche. Der Prüfungsausschuss und der Arbeitskreis Nachhaltigkeit werden von dem für Nachhaltigkeit zuständigen Vorstandsmitglied und Group Sustainability regelmäßig über Nachhaltigkeitsthemen informiert.

Im Jahr 2025 fanden jeweils drei Sitzungen des Sustainability Steering Committee und des Arbeitskreises Nachhaltigkeit statt. Der Prüfungsausschuss befasste sich ebenfalls in drei Sitzungen mit Nachhaltigkeitsthemen. Auch außerhalb von formellen Sitzungen steht Group Sustainability im engen Austausch mit allen Gremien.

Alle wesentlichen IROs wurden dem Sustainability Steering Committee, dem Prüfungsausschuss sowie dem Arbeitskreis Nachhaltigkeit vorgestellt.

Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette

Kernelemente der Gesamtstrategie im Hinblick auf Nachhaltigkeit
Für Continental bedeutet Nachhaltigkeit, das Richtige für Menschen und unseren Planeten zu tun und gleichzeitig Innovationen und den Geschäftserfolg voranzutreiben. Wir wollen uns darauf fokussieren, für unsere Anspruchsgruppen Wert zu schaffen, indem wir Auswirkungen managen, Risiken mindern und Chancen nutzen, jeweils unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Prioritäten und Geschwindigkeiten der Märkte und Branchen.

Die Basis dafür ist die Continental-Vision:

CREATING VALUE FOR A BETTER TOMORROW.
OUR TECHNOLOGIES. YOUR SOLUTIONS. POWERED BY THE PASSION OF OUR PEOPLE.

Nachhaltigkeit ist hier insbesondere durch „A BETTER TOMORROW" adressiert: „Das Unternehmen entwickelt und produziert die Mobilität von morgen – komfortabler, sicherer und nachhaltiger."

Weiterführende Informationen zur Continental-Vision finden sich im Unternehmensprofil im Kapitel Konzernstrategie.

Alle wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen werden im strategischen Rahmenwerk von Continental berücksichtigt. Die jeweiligen Elemente der Strategie umfassen insbesondere auch die Zielsetzungen der Managementansätze, wie sie in den jeweiligen themenbezogenen Kapiteln beschrieben sind. Soweit relevant, sind die wesentlichen Herausforderungen von Continental Teil der detaillierten Beschreibungen von Auswirkungen, Risiken und Chancen und werden durch Managementansätze, spezifische Kennzahlen, Ziele oder Kernmaßnahmen adressiert.

In unserer Konzern-Nachhaltigkeitsambition, die im Geschäftsjahr 2025 überarbeitet wurde, ist beschrieben, wie Continental den Wandel in den relevanten Themenfeldern Menschen, Klima und Natur mit Blick auf Nachhaltigkeit gestalten will. Die Themenfelder und dazugehörigen Managementansätze finden sich in der ESRS-Struktur wie folgt wieder:
› Klima: E1
› Natur: E2, E4, E5
› Menschen: S1, S2, S3, S4, G1

Die Ambition gilt für den gesamten Continental-Konzern und ist auf unserer Internetseite unter www.continental.com abrufbar.

Beschreibung des Geschäftsmodells und der Wertschöpfungskette
Continental bietet ein breites Produktportfolio, insbesondere für Fahrzeuge und industrielle Anwendungen.

Der Unternehmensbereich Tires steht mit seinem Premiumportfolio im Pkw-, Lkw-, Bus-, Zweirad- und Spezialreifensegment für innovative Reifenlösungen. Intelligente Produkte und Services rund um Reifen runden das Angebot ab. Für den Fachhandel und Flottenmanager bietet Tires digitale Reifenüberwachungs- und -managementsysteme sowie weitere Dienstleistungen an, die Flotten mobil halten und deren Effizienz erhöhen. Mit seinen Reifen leistet der Unternehmensbereich einen Beitrag zu sicherer, effizienter und komfortabler Mobilität.

Der Unternehmensbereich ContiTech erstellt dank seiner Materialkompetenz Lösungen für industrielle Anwendungen aus Kautschuk, Metall und Gewebe. Das breite Portfolio aus Schläuchen, Förderbändern, Luftfedern und Antriebsriemen ist ausgelegt für die teilweise herausfordernden Einsatzbedingungen im industriellen Umfeld. Gleichzeitig bietet ContiTech optisch wie haptisch ansprechende Oberflächenmaterialien für Anwendungen in Innenräumen in Häusern und Fahrzeugen an. Die industriellen Wachstumsfelder von ContiTech liegen v. a. in den Bereichen Energie-, Bergbau-, Land- und Bauwirtschaft sowie Ex- und Interior Design.

Weiterführende Informationen zum jeweiligen Geschäftsmodell der Unternehmensbereiche finden sich im Unternehmensprofil im Kapitel Konzernstruktur.

Im Unternehmensbereich Tires entfällt der größte Geschäftsanteil auf den Verkauf an Händler und Endverbraucher, gefolgt von den Fahrzeugherstellern. Der Unternehmensbereich ContiTech bedient über Fahrzeughersteller und Händler hinaus einen diversifizierten Kundenstamm anderer Industrien, wie z. B. Landwirtschaft, Bergbau und Innenausstattung. Weiterführende Information zur Umsatzverteilung finden sich im Konzernabschluss im Kapitel 7 des Konzernanhangs, weiterführende Informationen zu den Unternehmensbereichen im Wirtschaftsbericht im Kapitel Entwicklung der Unternehmensbereiche.

Continental will mit ihren Produkten zum Erfolg der Kunden beitragen und einen positiven Einfluss auf die Gesellschaft als Ganzes nehmen. Die erwarteten Vorteile für Kunden und andere Interessenträger werden in den jeweiligen Auswirkungen beschrieben. Investoren profitieren als Anteilseigner eines börsennotierten Unternehmens von der Gesamtrendite.

Continental verarbeitet eine breite Palette an Materialien und Vorprodukten, z. B. Naturkautschuk, synthetischer Kautschuk, weitere Polymere, Chemikalien und Stahl. Diese werden von einer diversifizierten globalen Lieferantenbasis beschafft. Zu der tieferen Lieferkette, den indirekten Lieferanten, von Continental gehört die entsprechende vorgelagerte Wertschöpfungskette dieser globalen Lieferantenbasis, z. B. bis hinunter zu Kautschukfarmen und Erzminen.

Ein großer Anteil der Geschäfte von Continental entfällt auf Geschäftskunden. In diesen Geschäften ist Continental entweder direkter oder auch indirekter Zulieferer in verschiedenen Märkten wie beispielsweise im Ersatzreifenmarkt oder in der Fahrzeugherstellung. Die nachgelagerte Wertschöpfungskette von Continental besteht dabei je nach Produkt sowohl aus kleinen und mittleren Handelsunternehmen oder Industrieunternehmen als auch aus großen Unternehmen mit marktbeherrschender Stellung bis hin zu Endverbrauchern.

Das IRO-Assessment, die Beschreibungen der Auswirkungen, Risiken und Chancen sowie die zugehörigen Managementansätze berücksichtigen relevante Aspekte der Wertschöpfungskette von Continental einschließlich der Produktgruppen, Märkte und Kundengruppen.

Continental ist mit ihren Geschäftsaktivitäten weltweit vertreten. Die folgende Tabelle zeigt die Verteilung der eigenen Mitarbeitenden von Continental in verschiedenen Regionen der Welt. Im Berichtsjahr reduzierte sich die Anzahl der eigenen Mitarbeitenden auf Konzernebene im Wesentlichen durch die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing. Auf Ebene der Unternehmensbereiche veränderte sich in den einzelnen Regionen die Anzahl der Mitarbeitenden des Unternehmensbereichs Tires nur geringfügig gegenüber dem Vorjahr, wohingegen sich die Zahlen der Mitarbeitenden im Unternehmensbereich ContiTech reduzierten.

Eigene Mitarbeitende (zum 31.12.)	**2025**	2024
Deutschland	19.140	38.910
Europa ohne Deutschland	33.000	64.060
Nordamerika	16.836	33.893
Asien-Pazifik	14.020	37.412
Übrige Länder	7.098	9.083
Gesamtzahl eigene Mitarbeitende	**90.094**	**183.358**

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
- *Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag per 31.12. des jeweiligen Jahres. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt.*
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns.*

Erklärung zur Sorgfaltspflicht

Details zu den einzelnen Elementen der Umsetzung von Sorgfaltspflichten sind in den jeweiligen themenbezogenen Kapiteln beschrieben.

Die nachfolgende Tabelle erläutert, wie die Hauptelemente und -schritte des Prozesses zur Erfüllung der Sorgfaltspflicht gemäß der Beschreibung in ESRS 1 Abschnitt 4 in diesen Nachhaltigkeitsbericht integriert wurden.

Kernelemente der Sorgfaltspflicht	**Abschnitte in diesem Nachhaltigkeitsbericht**
a) Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	Nachhaltigkeit wird in die Governance, die Strategie und das Geschäftsmodell von Continental entsprechend einer systematischen Nachhaltigkeits-Governance integriert. Einzelheiten sind insbesondere zu finden unter: ❯ Governance: Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten bei der unternehmerischen Aufsicht ❯ Strategie: Kernelemente der Gesamtstrategie im Hinblick auf Nachhaltigkeit ❯ Strategie: Nachhaltigkeitsbezogene Leistung in Anreizsystemen ❯ sowie in den Managementansätzen in den themenbezogenen Kapiteln
b) Einbindung betroffener Interessenträger in alle wichtigen Schritte der Sorgfaltspflicht	Continental steht im fortlaufenden Austausch mit relevanten Stakeholdern über verschiedene Kanäle. Die Ansichten und Interessen der betroffenen Stakeholder wurden in dem IRO-Assessment berücksichtigt. Einzelheiten sind insbesondere zu finden unter: ❯ Verfahren zur Ermittlung und Bewertung wesentlicher IROs ❯ Stakeholder und Einbindung von Stakeholdern ❯ sowie in den Managementansätzen in den themenbezogenen Kapiteln
c) Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen	Continental hat wesentliche tatsächliche und potenzielle negative Auswirkungen ermittelt. Die Methodik der Bewertung ist beschrieben unter: ❯ Verfahren zur Ermittlung und Bewertung wesentlicher IROs Die entsprechenden Ergebnisse sind zu finden unter: ❯ Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – Details ❯ sowie in den beschriebenen Auswirkungen in den themenbezogenen Kapiteln
d) Maßnahmen gegen diese negativen Auswirkungen	Die Ergebnisse des IRO-Assessments sind in die Entscheidungsfindung durch die allgemeine Nachhaltigkeits-Governance sowie in die entsprechenden Managementansätze eingeflossen. Einzelheiten sind insbesondere zu finden unter: ❯ Governance: Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten bei der unternehmerischen Aufsicht ❯ Strategie: Kernelemente der Gesamtstrategie im Hinblick auf Nachhaltigkeit ❯ sowie in den Managementansätzen in den themenbezogenen Kapiteln
e) Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation	Continental überwacht die Wirksamkeit der entsprechenden Managementansätze mit speziellen Prozessen. Einzelheiten sind insbesondere zu finden unter: ❯ Governance: Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten bei der unternehmerischen Aufsicht ❯ Strategie: Kernelemente der Gesamtstrategie im Hinblick auf Nachhaltigkeit ❯ Strategie: Nachhaltigkeitsbezogene Leistung in Anreizsystemen ❯ sowie in den Managementansätzen in den themenbezogenen Kapiteln Darüber hinaus hat Continental öffentliche Nachhaltigkeitsziele im Hinblick auf Klimawandel, Zirkularität sowie die eigene Belegschaft festgelegt. Einzelheiten zu Zielen und Zielüberwachung sind zu finden in den entsprechenden Abschnitten der folgenden Kapitel: ❯ Klimawandel (ESRS E1) ❯ Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften (ESRS E5) ❯ Eigene Belegschaft (ESRS S1)

Nachhaltigkeitsbezogene Leistung in Anreizsystemen

Der Vorstand, Senior Executives und Executives weltweit werden am Fortschritt bestimmter Nachhaltigkeitskennzahlen gemessen. Die langfristigen Vergütungskomponenten (Long Term Incentive, LTI) sind u.a. an Nachhaltigkeitsaspekte gekoppelt. Auch die kurzfristige Vergütung (Short Term Incentive, STI) kann Nachhaltigkeitsaspekte enthalten. Seit dem Jahr 2024 ist eine Nachhaltigkeitskennzahl in den STI integriert. Für den LTI werden jährlich neue Tranchen aufgelegt. Zum Beginn der Laufzeit der jeweiligen Tranchen werden die darin verwendeten Nachhaltigkeitskennzahlen festgelegt. Die verwendeten Nachhaltigkeitskennzahlen können sich nach Tranchen unterscheiden.

Die nachhaltigkeitsbezogenen Komponenten sind in die allgemeinen Vergütungssysteme integriert.

Aufgrund der Struktur der langfristigen Anreize bestehen bei Continental aktuell zwei Vergütungssysteme für den LTI:

- 2024 wurde eine neue LTI-Struktur eingeführt. Die ersten Auszahlungen im Rahmen des neuen Modells erfolgen im Jahr 2028 für den Vorstand und im Jahr 2027 für Senior Executives und Executives. Hierbei wurden 20 % des LTI an Nachhaltigkeitsaspekte gekoppelt, die auf für jede Tranche definierten und gleichgewichteten Kennzahlen mit spezifischen Schwellenwerten für das jeweilige Zieljahr der LTI-Tranche basieren. Für die Tranche werden die Kennzahlenwerte zum Ende der Laufzeit an den festgelegten Schwellenwerten gemessen. Die Bandbreite der Zielerreichung beträgt 0 % bis 200 %.

- Die LTI-Tranchen mit den Startjahren von 2020 bis 2023 basieren auf dem relativen Total Shareholder Return (relativer TSR) als wesentlichem Leistungskriterium. Die Performance des TSR wird mit einem Nachhaltigkeitsfaktor multipliziert, der sich aus bis zu sechs Nachhaltigkeitskennzahlen zusammensetzt. Für jede LTI-Tranche und jede Kennzahl wurden Schwellenwerte festgelegt. Für die Berechnung des Nachhaltigkeitsfaktors für den Vorstand wird zu dem Ausgangsfaktor 0,7 für jeden erreichten Schwellenwert ein Wert addiert, der sich aus 0,6 geteilt durch die Anzahl der verwendeten Kennzahlen ergibt. Der Nachhaltigkeitsfaktor beträgt maximal 1,3. Für Senior Executives und Executives gelten leicht angepasste Werte.

In beiden LTI-Strukturen sowie im STI wird die Erreichung der Nachhaltigkeitsleistung für alle Vorstandsmitglieder sowie für Senior Executives und Executives grundsätzlich konzernweit gemessen, sofern nicht anders ausgewiesen.

Die folgenden Kennzahlen (Vergütungskomponente und ESRS-Kapitel hierzu in Klammern) wurden bzw. werden für Vorstand, Senior Executives und Executives im STI oder in LTI-Tranchen genutzt, welche entweder im Berichtsjahr endeten, im Berichtsjahr aktiv waren oder im Jahr 2026 starten:

- Kombinierte eigene Scope-1- und marktbasierte Scope-2-THG-Emissionen (LTI, E1)
- Treibhausgasintensität bezogen auf die Produktion im Reifengeschäft (LTI, E1)
- Abfallverwertungsquote (LTI, E5)
- Anteil der eingekauften erneuerbaren und recycelten Produktionsmaterialien für Reifen (LTI, E5)
- Anteil von Frauen in Führungspositionen (exkl. USA) (LTI, S1)
- Unfallrate von Arbeitsunfällen mit Ausfalltagen (LTI, S1)
- OUR-BASICS-Live-Index „Nachhaltiges Engagement“ (LTI, S1)
- OUR-BASICS-Live-Index „Wahrgenommene Integrität“ (STI, G1)

Mit dem aktuellen Vergütungssystem hat Continental die Nachhaltigkeitsleistung in die Vergütung von Vorstand, Senior Executives und Executives integriert.

Die Zuständigkeit für die Bestätigung und Aktualisierung der Bedingungen der Anreizsysteme (inklusive der verwendeten Nachhaltigkeitskennzahlen sowie Ziel- und Schwellenwerte) für den Vorstand liegt beim Aufsichtsrat. Das Vergütungssystem für den Vorstand wird zudem der Hauptversammlung vorgelegt und von dieser bestätigt. Das System für Senior Executives und Executives wird vom Vorstand bestätigt.

Angesichts der Struktur der LTI-Tranchen und insbesondere der Tatsache, dass das System mit Startjahren vor 2024 einen Multiplikator verwendet, kann der Anteil der variablen Vergütung, der von nachhaltigkeitsbezogenen Zielen und Auswirkungen abhängt, nicht in einer Gesamtzahl ausgedrückt werden, sondern nur in den jeweiligen Auszahlungsjahren berechnet werden.

Der Prozentsatz der gewährten Vorstandsvergütung, der an eine klimabezogene Gegenleistung gekoppelt ist, lag im Geschäftsjahr 2025 bei 0 % (Vj. 0 %), trotz Erreichung des im fälligen LTI 2021-2024 definierten Zielwerts. Dieser Effekt resultiert aus der im LTI 2021-2024 definierten Performanceberechnung mit einem erzielten Nachhaltigkeitsfaktor von 1,06 als Multiplikator des relativen TSR. Da sich für den relativen TSR ein Wert von 0 errechnete, ergab sich für den LTI 2021-2024 ein Auszahlungsbetrag von 0 €. Weiterführende Informationen finden sich in den Vergütungsberichten 2024 sowie 2025 auf unserer Internetseite in der Rubrik Unternehmen/Corporate Governance/Vorstand.

Weitere Informationen zum Vergütungssystem des Vorstands finden sich im Konzernanhang im Kapitel 27. Weiterführende Informationen finden sich zudem im Vergütungsbericht auf unserer Internetseite in der Rubrik Unternehmen/Corporate Governance/Vorstand.

Internes Kontrollsystem für Nachhaltigkeitsberichterstattung

Nachdem im Jahr 2024 damit begonnen wurde, ein spezifisches Internes Kontrollsystem (IKS) für die Nachhaltigkeitsberichterstattung aufzubauen, wurde dieses im Berichtsjahr schrittweise erweitert und formalisiert. Wesentliches Ziel des Systems ist es, sicherzustellen, dass Prozessrisiken bei der Umsetzung der Nachhaltigkeitsberichterstattung in einem systematischen Prozess identifiziert, dokumentiert und gemindert werden. Das IKS der Nachhaltigkeitsberichterstattung ist Teil des übergreifenden internen Kontrollsystems von Continental und weist mehrere Schnittstellen zu allgemeinen sowie funktionsspezifischen IKS-Prozessen auf.

Das IKS für die Nachhaltigkeitsberichterstattung konzentriert sich auf die öffentliche jährliche Berichterstattung im Geschäftsbericht von Continental und insbesondere auf den Nachhaltigkeitsbericht. Es umfasst eine Reihe definierter Ziele, ein spezielles Kontrollumfeld auf der Grundlage der allgemeinen Nachhaltigkeitssteuerung, eine Bewertung der prozessinhärenten Risiken sowie diesbezügliche Mitigations- und Kontrollprozesse, Dokumentation und Kommunikation sowie Überprüfungen und Aufsicht. Darüber hinaus basiert die Nachhaltigkeitsberichterstattung selbst auf dokumentierten Prozessen.

Die prozessinhärenten Risiken werden jährlich von Group Sustainability bewertet. Dabei werden einschlägige externe Quellen wie spezifische Leitlinien, Ergebnisse interner und externer Prüfungen, Bestätigungen, eigene Bewertungen, eine Konsultation interner Interessenträger sowie allgemeines Feedback berücksichtigt. Bei der Bewertung werden die prozessinhärenten Risiken nach Schwere und Wahrscheinlichkeit eingestuft und Schlüsselrisiken auf dieser Grundlage priorisiert.

Die wichtigsten prozessinhärenten Risiken, die für die Nachhaltigkeitsberichterstattung für das Geschäftsjahr 2025 identifiziert wurden, beziehen sich insbesondere auf:
- Vollständigkeit der Berichterstattung,
- Auslegung regulatorischer Anforderungen,
- Konsistenz und Verfügbarkeit der Berichtsinhalte sowie
- Ressourcenbeschränkungen.

Die Mitigations- und Kontrollstrategie wird durch die Bewertung der prozessinhärenten Risiken bestimmt. Diese umfasst überwachungsbezogene, zentrale und dezentrale sowie sonstige Mitigation und Kontrollen. Die ermittelten Schlüsselrisiken werden in erster Linie durch zentrale Mitigation und Kontrollen adressiert.

Die Aufsicht über das IKS erfolgt in einem gestaffelten Ansatz. Die Überprüfung des IKS ist in den speziellen Überwachungsprozess für die Nachhaltigkeitsberichterstattung integriert. Im Rahmen des übergreifenden IKS von Continental werden zusätzliche Kontrollhandlungen durchgeführt, u.a. durch die interne Revision.

Verbesserungspotenziale, Handlungsbedarf und relevante Erkenntnisse werden von Group Sustainability an die für Nachhaltigkeit relevanten Gremien berichtet, insbesondere an das Sustainability Steering Committee und den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats.

Nachhaltigkeitsbericht – Umweltinformationen

Angaben nach EU-Taxonomie

Die EU-Taxonomie ist ein Klassifizierungssystem zur Bestimmung nachhaltiger Geschäftstätigkeiten in der Realwirtschaft. Die folgenden Angaben stellen die Pflichtangaben des Continental-Konzerns nach Art. 8 EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852 dar.

Spezielle Hinweise zur Umsetzung der Offenlegungsvorschriften nach EU-Taxonomie

Im Einklang mit der EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852, dem Klimarechtsakt (EU) 2021/2139 und dem Umweltrechtsakt (EU) 2023/2486 sind Unternehmen verpflichtet, Informationen zur Taxonomiefähigkeit und -konformität ihrer Tätigkeiten im Hinblick auf die folgenden Umweltziele offenzulegen:

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

Durch die delegierte Verordnung zur Änderung des Klimarechtsakts (EU) 2023/2485, der zeitgleich mit dem Umweltrechtsakt (EU) 2023/2486 veröffentlicht wurde, wurde der Klimarechtsakt angepasst. Neben Anpassungen in Bezug auf bestehende Tätigkeiten zu den beiden Klimazielen wurden neue Wirtschaftstätigkeiten aufgenommen, darunter:

- Kategorie 3.18 (Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten),
- Kategorie 3.19 (Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten).

Darüber hinaus hat die EU-Kommission im Erwägungsgrund 10 der delegierten Verordnung (EU) 2023/2485 (zur Änderung der delegierten Verordnung (EU) 2021/2139) ausdrücklich klargestellt, dass die Reifenherstellung aufgrund ihres Potenzials zur Minderung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor als taxonomiefähig gilt. Sie ist aktuell der Kategorie 3.6 (Herstellung anderer CO_2-armer Technologien) zuzuordnen.

Am 28. Januar 2026 wurden mehrere Änderungen der EU-Taxonomie-Verordnung sowie der entsprechenden delegierten Rechtsakte wirksam, die für Continental von Relevanz sind. Unternehmen haben die Möglichkeit, diese Neuerungen entweder bereits für das Berichtsjahr 2025 oder erst ab 2026 zu berücksichtigen.

Unter Beachtung der signifikanten Veränderung der Organisationsstruktur der Continental AG durch die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing, der mit der Auslegung verbundenen Unsicherheiten der neuen Regelungen sowie möglicher weiterer Überarbeitungen macht Continental nicht von dem Wahlrecht Gebrauch, die neuen Regelungen bereits für das Berichtsjahr 2025 anzuwenden. Stattdessen berichtet Continental wie im Vorjahr nach der bisherigen Regulatorik.

Grundsätzlich ist die Berichterstattung nach der EU-Taxonomie für Continental weiterhin mit Unsicherheiten verbunden. Diese ergeben sich insbesondere aus weiterhin unklaren und unpräzisen Formulierungen in den Regulierungen und Erklärungen. Sie beziehen sich auf die Ermittlung der Taxonomiefähigkeit und insbesondere der Taxonomiekonformität sowie die Berechnungen der Kennzahlen Umsatz, Investitionen und Betriebsausgaben im Hinblick auf die für Continental relevanten Wirtschaftstätigkeiten.

Infolgedessen lässt die aktuelle regulatorische Lage aus Sicht von Continental weiterhin Interpretationsspielraum zu.

Bei der Auslegung der Verordnung berücksichtigt Continental neben den offiziell veröffentlichten Dokumenten auch die Stellungnahmen von Branchenverbänden der Zulieferer- und Automobilindustrie sowie inoffizielle Einschätzungen verschiedener Expertinnen und Experten.

Taxonomiefähige Geschäftstätigkeiten

Bewertung der Taxonomiefähigkeit
Im Berichtsjahr folgte Continental bei der Bewertung der Taxonomiefähigkeit der gleichen Methodik wie im Vorjahr.

Die gesamten Tätigkeiten der Reifenherstellung wurden analog zum Vorjahr als taxonomiefähig der Kategorie 3.6 (Herstellung anderer CO_2-armer Technologien) zugeordnet. Im Erwägungsgrund 10 der delegierten Verordnung (EU) 2023/2485 (zur Änderung der delegierten Verordnung (EU) 2021/2139) stellt die Europäische Kommission klar, dass die Herstellung von Reifen das Potenzial zur Minderung von Treibhausgasemissionen besitzt und einen Beitrag zu einer stärker kreislauforientierten Wirtschaft leisten kann. Bis zur Festlegung spezifischer technischer Bewertungskriterien für diese Tätigkeit bleibt die Reifenherstellung eine taxonomiefähige Tätigkeit gemäß Kategorie 3.6. Nach Auffassung von Continental bezieht sich diese Klarstellung auf die Herstellung sämtlicher Reifen ohne Einschränkungen, etwa in Bezug auf bestimmte Eigenschaften, Label-Klassen oder Antriebstechniken. Alternative Auslegungen wurden geprüft, jedoch von Continental insbesondere im Hinblick auf Erwägungsgrund 10 als nicht sachgerecht bewertet.

Alle Geschäftstätigkeiten zur Herstellung von Automobil- und Mobilitätssystemen und -komponenten für Straßenfahrzeuge mit Ausnahme von Reifen, auch über die Komponenten für Fahrzeuge ohne Antriebsemissionen hinaus, wurden wie im Vorjahr der Kategorie 3.18 zugeordnet. Nach Auffassung von Continental ist die Herstellung sämtlicher Komponenten unabhängig von der Antriebsart der Fahrzeuge für alle in der Kategorie aufgeführten Fahrzeugklassen taxonomiefähig. Diese Einordnung ergibt sich aus Sicht von Continental daraus, dass die Tätigkeitsbeschreibung keine Einschränkungen von Komponenten etwa in Bezug auf Funktion oder Antriebsart beinhaltet und die entsprechenden Komponenten, Bauteile und Systeme für die Nutzung in Straßenfahrzeugen vorgesehen sind. Das in der Beschreibung der Tätigkeit 3.18 enthaltene Qualifizierungsmerkmal (Kriterium) der wesentlichen Bedeutung für die Verbesserung der Umweltleistung ist nicht abschließend klar definiert. Es ist nach Ansicht von Continental und auf der Grundlage der unterstützenden Dokumente der Europäischen Kommission (z. B. „Ein Benutzerhandbuch zur Navigation in der EU-Taxonomie für nachhaltige Aktivitäten", veröffentlicht im Juni 2023) Teil der Beurteilung des wesentlichen Beitrags zum Klimaschutz im Rahmen der Prüfung der Taxonomiekonformität und nicht der Taxonomiefähigkeit.

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

Wie im Vorjahr wurden des Weiteren verschiedene Industriegeschäfte von Continental als taxonomiefähig ausgewiesen. Diese umfassen im Berichtsjahr im Wesentlichen die Herstellung von energieeffizienten Fördergurten sowie auch Komponenten für Windkraftanlagen. Diese ordnet Continental der Kategorie 3.6 (Herstellung anderer CO_2-armer Technologien) zu, da die Geschäftstätigkeiten auf wesentliche Reduktionen abzielen und damit wesentliche Beiträge zur Einsparung von Energie oder zum Ausbau von erneuerbaren Energien leisten. Auch für diese Einordnung ist es nach Auffassung von Continental unerheblich, welche Funktionen die Zulieferertechnologien in den Endprodukten erfüllen, solange das Endprodukt die Ziele gemäß Art. 10 Abs. 1 der EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/ 852 ermöglicht.

Die genannten Tätigkeiten werden nicht als taxonomiefähig unter Anhang II zum delegierten Klimarechtsakt (EU) 2021/2139 (Umweltziel „Anpassung an den Klimawandel") ausgewiesen.

Alle anderen Geschäftstätigkeiten des Continental-Konzerns, die in den zuvor genannten Geschäftstätigkeiten nicht enthalten sind, wurden für das Berichtsjahr als nicht taxonomiefähig eingestuft. Dementsprechend ordnet Continental den weiteren Umweltzielen unter Anhang I: die nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen, Anhang II: der Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft, Anhang III: Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung und Anhang IV: der Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme der delegierten Verordnung (EU) 2023/2486 der Kommission derzeit keine Geschäftstätigkeiten zu.

Bei der Einordnung legt Continental die öffentlich verfügbaren Informationen bis zum Zeitpunkt der Berichterstattung zugrunde.

Taxonomiefähige Umsätze
Die Aufstellung des Umsatzes erfolgte gemäß Abschnitt 1.1.1 des Anhangs 1 der delegierten Verordnung zur Offenlegungspflicht (EU) 2021/2178 in Übereinstimmung mit den IFRS-Rechnungslegungsvorschriften (siehe Tabellen am Ende dieser nichtfinanziellen Erklärung). Durch die von Continental gewählte Ermittlungsmethode werden hierbei Doppelzählungen vermieden.

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 15,0 Mrd € als taxonomiefähige Umsätze ausgewiesen (Vj. 34,1 Mrd €), was einem Anteil von 76,3 % am Konzernumsatz entspricht (Vj. 85,8 %). Die erhebliche Reduzierung der absoluten Werte der taxonomiefähigen Umsätze gegenüber dem Vorjahr ist durch die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing und die damit einhergehende Anpassung des Konsolidierungskreises bedingt. Die Aufteilung der taxonomiefähigen Umsätze nach Kategorien ist in den Tabellen am Ende dieses Kapitels dargestellt.

Informationen zum Gesamtumsatz des Continental-Konzerns (Nenner der Kennzahlenberechnung) finden sich in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung des Konzernabschlusses unter dem Posten Umsatzerlöse.

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

Bei den Angaben der taxonomiefähigen Investitionen und Betriebsausgaben nach der sogenannten Kategorie a handelt es sich jeweils um Schlüsselungen auf der Grundlage des taxonomiefähigen Umsatzanteils. Bedingt durch das Geschäftsmodell werden die Anlagen, Maschinen und Gebäude des Continental-Konzerns sowohl für die taxonomiefähigen Tätigkeiten als auch für andere Tätigkeiten genutzt.

Die Schlüsselung erfolgt dabei auf Unternehmensbereichsebene und nicht nach einzelnen Standorten, um Doppelzählungen zu vermeiden, interne Geschäfte sowie Konsolidierungseffekte zu berücksichtigen und der Matrixstruktur des Konzerns Rechnung zu tragen. Diese Schlüsselung des Umsatzes spiegelt die Verteilung der Produktion von Continental wider. Zudem wird eine solche Vorgehensweise der Schlüsselung auch durch die Plattform für Sustainable Finance in ihrem Bericht an die Europäische Kommission vom Oktober 2022 grundsätzlich nahegelegt. Dieser nennt für ermöglichende Tätigkeiten, dass Investitionen und Betriebsausgaben auf Basis des Umsatzanteils berichtet werden sollten, wenn die Tätigkeiten sowohl taxonomiefähige als auch nicht taxonomiefähige Geschäftstätigkeiten enthalten.

Insgesamt wurden im Berichtsjahr 1.048 Mio € als taxonomiefähige Investitionen ausgewiesen (Vj. 1.892 Mio €), was einem Anteil an den Gesamtinvestitionen von insgesamt 79,6 % entspricht (Vj. 85,8 %). Die erhebliche Reduzierung der absoluten Werte der taxonomiefähigen Investitionen gegenüber dem Vorjahr ist durch die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing und die damit einhergehende Anpassung des Konsolidierungskreises bedingt. Die Aufteilung der taxonomiefähigen Investitionen nach Kategorien ist in den Tabellen am Ende dieses Kapitels dargestellt.

Die Aufstellung der Investitionen erfolgte gemäß Abschnitt 1.1.2 des Anhangs 1 der delegierten Verordnung zur Offenlegungspflicht (EU) 2021/2178 in Übereinstimmung mit den IFRS-Rechnungslegungsvorschriften. Informationen zu den Gesamtinvestitionen des Continental-Konzerns finden sich im Konzernabschluss in Kapitel 1 des Konzernanhangs. Die Angaben beziehen sich auf Investitionen in die im Konzernanhang des Konzernabschlusses dargestellten immateriellen Vermögenswerte (Kapitel 13), Sachanlagen (Kapitel 14) und Leasing (Kapitel 15).

Die Betriebsausgaben wurden gemäß Abschnitt 1.1.3 des Anhangs 1 der delegierten Verordnung zur Offenlegungspflicht (EU) 2021/2178 kalkulatorisch wie oben beschrieben ermittelt. Continental berücksichtigt dabei im Nenner der Kennzahlenberechnung für die Betriebsausgaben direkte, nicht kapitalisierte Kosten, die durch Forschung und Entwicklung (netto), Gebäuderenovierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing sowie Wartung und Reparaturen im Berichtsjahr anfielen.

Insgesamt wurden im Berichtsjahr 416 Mio € als taxonomiefähige Betriebsausgaben erfasst (Vj. 3.421 Mio €), was einem Anteil an den Gesamtbetriebsausgaben von insgesamt 32,1 % entspricht (Vj. 85,8 %). Die erhebliche Reduzierung der absoluten Werte der taxonomiefähigen Betriebsausgaben gegenüber dem Vorjahr ist durch die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing und die damit einhergehende Anpassung des Konsolidierungskreises bedingt. Die Aufteilung der taxonomiefähigen Betriebsausgaben nach Kategorien ist in den Tabellen am Ende dieses Kapitels dargestellt.

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

Taxonomiekonforme Geschäftstätigkeiten

Bewertung der Taxonomiekonformität
Für alle Geschäftstätigkeiten, die unter Kategorie 3.6 ausgewiesen werden, sind gemäß den Kriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz spezifische, vergleichende Lebenszyklusanalysen erforderlich. Diese müssen erhebliche Einsparungen an Lebenszyklus-Treibhausgasemissionen im Vergleich zu der leistungsfähigsten am Markt verfügbaren alternativen Technologie oder Lösung bzw. zu dem leistungsfähigsten am Markt verfügbaren alternativen Produkt nachweisen. Die Lebenszyklusanalysen sowie deren externe Verifizierung sollten sich an gewissen Richtlinien und Empfehlungen orientieren.

Entsprechende vergleichende Lebenszyklusanalysen lagen Continental im Berichtsjahr nicht vor, weshalb die Einstufung dieser Geschäftstätigkeiten als taxonomiekonform derzeit nicht möglich ist. Aus diesem Grund wurden zudem die sogenannten DNSH-Kriterien (Do No Significant Harm-Kriterien) sowie die Mindestschutzvorschriften entlang der gesamten Wertschöpfungskette nicht geschäftstätigkeitsspezifisch bewertet.

Continental hat die Übereinstimmung ihrer taxonomiefähigen Tätigkeiten in den Kategorien 3.18 und 3.19 mit den Qualifizierungsmerkmalen sowie die Erfüllung der weiteren Kriterien für den wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz überprüft und bewertet.

Aus Sicht von Continental lässt das Qualifizierungsmerkmal (Kriterium) in der Beschreibung der Tätigkeit 3.18 in der bestehenden Verordnung einen Interpretationsspielraum zu. Dies führt zu einer erheblichen Unsicherheit hinsichtlich der geeigneten Methodik für die Beurteilung, ob ein Produkt für die Bereitstellung und Verbesserung der Umweltleistung des Fahrzeugs von wesentlicher Bedeutung ist. In Anbetracht dieser Tatsache ist Continental der Ansicht, dass ihre Produkte, die in der delegierten Verordnung (EU) 2023/2485 der Kommission in Erwägungsgrund 9 aufgeführt sind, mit der Beschreibung der Tätigkeit 3.18 und dem in ihr enthaltenen Qualifizierungsmerkmal in Einklang stehen. Diese Produkte wurden in die weitere Taxonomie-Konformitätsprüfung einbezogen.

Das in der Beschreibung der Tätigkeit 3.19 enthaltene Qualifizierungsmerkmal (Kriterium) zur wesentlichen Bedeutung von Komponenten für das Funktionieren von Schienenfahrzeugen erlaubt es Continental, die gesamte Vielfalt des Fahrzeugportfolios für die weitere Konformitätsprüfung zu berücksichtigen.

Die Berücksichtigung der technischen Bewertungskriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz in den Tätigkeiten 3.18 sowie 3.19 führt jedoch dazu, dass ausschließlich Produkte, die für Fahrzeuge ohne Antriebsemissionen entwickelt worden sind, tiefergehenden Prüfungen hinsichtlich der Erfüllung der DNSH-Kriterien unterzogen werden.

Gemäß der EU-Taxonomie-Verordnung kann eine Tätigkeit nur als taxonomiekonform eingestuft werden, wenn sie die jeweils relevanten DNSH-Kriterien erfüllt. Für die Kategorien 3.18 und 3.19 umfasst dies insbesondere ein Kriterium zur Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung, wie im Anhang C der delegierten Verordnung (EU) 2023/2485 näher erläutert. Die Erfüllung dieses DNSH-Kriteriums erfordert für bestimmte Stoffe Substitutionsprüfungen und eine entsprechende Dokumentation, was über die derzeit geltenden regulatorischen Rahmenbedingungen hinausgeht. Zum aktuellen Zeitpunkt liefern die Managementsysteme von Continental keine ausreichenden Informationen zur Erfüllung dieser zusätzlichen Anforderungen der EU-Taxonomie in Bezug auf die Überwachung der verwendeten Stoffe und die Durchführung von Substitutionsprüfungen für die im Anhang C aufgelisteten Stoffe. Nach interner Analyse der technischen Bewertungskriterien und in Anbetracht der bestehenden Unsicherheiten bei deren Auslegung ordnet Continental derzeit keine ihrer Tätigkeiten als taxonomiekonform gemäß den Kategorien 3.18 und 3.19 ein.

Taxonomiekonformer Umsatz sowie taxonomiekonforme Investitionen und Betriebsausgaben
Da Continental derzeit keine Tätigkeiten als taxonomiekonform ausweist, werden keine taxonomiekonformen Investitionen oder Betriebsausgaben gemäß den Kategorien a und b ausgewiesen. Da auch keine taxonomiefähigen Investitionen und Betriebsausgaben gemäß Kategorie c ermittelt wurden, werden hierfür ebenfalls keine taxonomiekonformen Angaben gemacht.

Meldebögen gemäß EU-Taxonomie

Bei den folgenden Übersichten der Taxonomieangaben ist darauf hinzuweisen, dass sie entsprechend den Vorgaben der Meldebögen des Anhangs 2 der delegierten Verordnung zur Offenlegungspflicht (EU) 2021/2178 erstellt wurden. Vor dem Hintergrund der Unsicherheiten und Auslegungen der EU-Taxonomie-Verordnung ist diese Einschränkung relevant. Sie bedeutet beispielsweise, dass die Bezeichnungen als „ökologisch nachhaltige Tätigkeiten" bzw. als „nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten" sich nur auf die Bewertung nach EU-Taxonomie-Verordnung beziehen und nicht allgemeingültig sind.

Tätigkeiten in den Bereichen Kernenergie und fossiles Gas

	Tätigkeiten im Bereich Kernenergie	**Ja/Nein**
1.	Das Unternehmen ist im Bereich Erforschung, Entwicklung, Demonstration und Einsatz innovativer Stromerzeugungsanlagen, die bei minimalem Abfall aus dem Brennstoffkreislauf Energie aus Nuklearprozessen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
2.	Das Unternehmen ist im Bau und sicheren Betrieb neuer kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme – auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstofferzeugung – sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung mithilfe der besten verfügbaren Technologien tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
3.	Das Unternehmen ist im sicheren Betrieb bestehender kerntechnischer Anlagen zur Erzeugung von Strom oder Prozesswärme – auch für die Fernwärmeversorgung oder industrielle Prozesse wie die Wasserstofferzeugung – sowie bei deren sicherheitstechnischer Verbesserung tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
	Tätigkeiten im Bereich fossiles Gas	**Ja/Nein**
4.	Das Unternehmen ist im Bau oder Betrieb von Anlagen zur Erzeugung von Strom aus fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
5.	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Kraft-Wärme/Kälte-Kopplung mit fossilen gasförmigen Brennstoffen tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein
6.	Das Unternehmen ist im Bau, in der Modernisierung und im Betrieb von Anlagen für die Wärmegewinnung, die Wärme/Kälte aus fossilen gasförmigen Brennstoffen erzeugen, tätig, finanziert solche Tätigkeiten oder hält Risikopositionen im Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten.	Nein

Anteil des Umsatzes aus Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2025

Geschäftsjahr		2025		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien (keine erhebliche Beeinträchtigung)									
Wirtschaftstätigkeiten	Code[1]	Umsatz	Umsatzanteil 2025	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) Umsatz 2024	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit
		Mio €	%	EL; N/EL[2]	EL; N/EL[2]	EL; N/EL[2]	EL; N/EL[2]	EL; N/EL[2]	EL; N/EL[2]	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1.)		**0**	**0,0%**	**0,0%**	**0,0%**	**0,0%**	**0,0%**	**0,0%**	**0,0%**								**0,0%**		
davon ermöglichende Tätigkeiten		0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								0,0%		
davon Übergangstätigkeiten		0	0,0%	0,0%													0,0%		
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	CCM 3.6	12.060	61,3%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								30,2%		
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	2.847	14,5%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								55,4%		
Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten	CCM 3.19	98	0,5%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,2%		
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2.)		**15.005**	**76,3%**	**100,0%**	**0,0%**	**0,0%**	**0,0%**	**0,0%**	**0,0%**								**85,8%**		
A. Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1. + A.2.)		**15.005**	**76,3%**	**100,0%**	**0,0%**	**0,0%**	**0,0%**	**0,0%**	**0,0%**								**85,8%**		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
Umsatz nicht taxonomiefähige Tätigkeiten (B)		**4.671**	**23,7%**																
GESAMT (A + B)		**19.676**	**100,0%**																

Bei den hier aufgeführten Tabellen handelt es sich um die „Meldebögen für die KPI von Nicht-Finanzunternehmen" nach Vorgabe des Anhangs V der delegierten Verordnung (EU) 2023/2486 der EU-Kommission vom 27. Juni 2023.
Aus Gründen der Vereinfachung verwendet Continental außerhalb dieser Tabellen folgende Begriffe synonym: „Wirtschaftstätigkeiten" als „Geschäftstätigkeiten", „ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)" als „taxonomiekonforme Geschäftstätigkeiten", „taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)" als „taxonomiefähige Geschäftstätigkeiten".
1 Der Code stellt die Abkürzung des jeweiligen Ziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann, sowie die Nummer des Abschnitts der Tätigkeit im entsprechenden Anhang, der das Ziel abdeckt, d. h. hier Klimaschutz, kurz CCM (Climate Change Mitigation).
2 EL: „Eligible", für das jeweilige Umweltziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: „Not eligible", für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

Anteil der Investitionen für Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2025

Geschäftsjahr		2025		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien (keine erhebliche Beeinträchtigung)									
Wirtschaftstätigkeiten	Code[1]	CapEx	CapEx-Anteil 2025	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) CapEx 2024	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit
		Mio €	%	EL; N/EL[2]	EL; N/EL[2]	EL; N/EL[2]	EL; N/EL[2]	EL; N/EL[2]	EL; N/EL[2]	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1.)		**0**	**0,0%**	**0,0%**	**0,0%**	**0,0%**	**0,0%**	**0,0%**	**0,0%**								**0,0%**		
davon ermöglichende Tätigkeiten		0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%								0,0%		
davon Übergangstätigkeiten		0	0,0%	0,0%													0,0%		
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	CCM 3.6	906	68,8%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								30,2%		
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	137	10,4%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								55,4%		
Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten	CCM 3.19	5	0,4%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,2%		
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2.)		**1.048**	**79,6%**	**100,0%**	**0,0%**	**0,0%**	**0,0%**	**0,0%**	**0,0%**								**85,8%**		
A. CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1. + A.2.)		**1.048**	**79,6%**	**100,0%**	**0,0%**	**0,0%**	**0,0%**	**0,0%**	**0,0%**								**85,8%**		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
CapEx nicht taxonomiefähige Tätigkeiten (B)		**268**	**20,4%**																
GESAMT (A + B)		**1.316**	**100,0%**																

Bei den hier aufgeführten Tabellen handelt es sich um die „Meldebögen für die KPI von Nicht-Finanzunternehmen" nach Vorgabe des Anhangs V der delegierten Verordnung (EU) 2023/2486 der EU-Kommission vom 27. Juni 2023.
Aus Gründen der Vereinfachung verwendet Continental außerhalb dieser Tabellen folgende Begriffe synonym: „Wirtschaftstätigkeiten" als „Geschäftstätigkeiten", „ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)" als „taxonomiekonforme Geschäftstätigkeiten", „taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)" als „taxonomiefähige Geschäftstätigkeiten". Der hier verwendete Begriff „CapEx" ist synonym zu dem im Text zur EU-Taxonomie verwendeten Begriff der Investitionen.
1 Der Code stellt die Abkürzung des jeweiligen Ziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann, sowie die Nummer des Abschnitts der Tätigkeit im entsprechenden Anhang, der das Ziel abdeckt, d. h. hier Klimaschutz, kurz CCM (Climate Change Mitigation).
2 EL: „Eligible", für das jeweilige Umweltziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: „Not eligible", für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

Anteil der Betriebsausgaben für Waren oder Dienstleistungen, die mit taxonomiefähigen und -konformen Wirtschaftstätigkeiten verbunden sind – Offenlegung für das Jahr 2025

Geschäftsjahr		2025		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien (keine erhebliche Beeinträchtigung)									
Wirtschaftstätigkeiten	Code[1]	OpEx	OpEx-Anteil 2025	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1.) oder taxonomiefähiger (A.2.) OpEx 2024	Kategorie ermöglichende Tätigkeit	Kategorie Übergangstätigkeit
		Mio €	%	EL; N/EL[2]	EL; N/EL[2]	EL; N/EL[2]	EL; N/EL[2]	EL; N/EL[2]	EL; N/EL[2]	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1.)		**0**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**								**0,0 %**		
davon ermöglichende Tätigkeiten		0	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %								0,0 %		
davon Übergangstätigkeiten		0	0,0 %	0,0 %													0,0 %		
A.2. Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	CCM 3.6	316	24,4 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								30,2 %		
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	97	7,5 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								55,4 %		
Herstellung von Schienenfahrzeugkomponenten	CCM 3.19	3	0,3 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,2 %		
OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2.)		**416**	**32,1 %**	**100,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**								**85,8 %**		
A. OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1. + A.2.)		**416**	**32,1 %**	**100,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**	**0,0 %**								**85,8 %**		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																			
OpEx nicht taxonomiefähige Tätigkeiten (B)		**877**	**67,9 %**																
GESAMT (A + B)		**1.293**	**100,0 %**																

Bei den hier aufgeführten Tabellen handelt es sich um die „Meldebögen für die KPI von Nicht-Finanzunternehmen" nach Vorgabe des Anhangs V der delegierten Verordnung (EU) 2023/2486 der EU-Kommission vom 27. Juni 2023.
Aus Gründen der Vereinfachung verwendet Continental außerhalb dieser Tabellen folgende Begriffe synonym: „Wirtschaftstätigkeiten" als „Geschäftstätigkeiten", „ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)" als „taxonomiekonforme Geschäftstätigkeiten", „taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)" als „taxonomiefähige Geschäftstätigkeiten". Der hier verwendete Begriff „OpEx" ist synonym zu dem im Text zur EU-Taxonomie verwendeten Begriff der Betriebsausgaben.
1 Der Code stellt die Abkürzung des jeweiligen Ziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann, sowie die Nummer des Abschnitts der Tätigkeit im entsprechenden Anhang, der das Ziel abdeckt, d. h. hier Klimaschutz, kurz CCM (Climate Change Mitigation).
2 EL: „Eligible", für das jeweilige Umweltziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: „Not eligible", für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

Klimawandel (ESRS E1)

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf den Klimawandel

Continental hat ihre tatsächlichen und potenziellen negativen und positiven Auswirkungen sowie abstrakte und konkrete Risiken und Chancen in Bezug auf den Klimawandel gemäß den regulatorischen Anforderungen bewertet, wie im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) beschrieben. Die allgemeinen Angaben umfassen einen Überblick über die Bewertung aller ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities, IROs) einschließlich der betrachteten Zeithorizonte.

In dieser IRO-Bewertung (IRO-Assessment) wurden die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf den Klimawandel ermittelt. Sie wurden zum leichteren Verständnis und für eine bessere Lesbarkeit in folgende IRO-Cluster gruppiert:

- **Scope-1- und Scope-2-Emissionen**
- **Scope-3-Emissionen, Resilienz und Transformation der Wertschöpfungskette**
- **Anpassung an den Klimawandel**

Gegenüber dem Vorjahr umfasst das IRO-Cluster Scope-3-Emissionen, Resilienz und Transformation der Wertschöpfungskette nun auch die IROs zu Resilienz und Transformation der Lieferkette.

Die Beschreibungen der potenziellen negativen Auswirkungen und abstrakten Risiken erfolgen aus einer geschäftsinhärenten Perspektive. Sie benennen allgemeine Auswirkungspotenziale und Risikoexpositionen basierend auf strukturellen Aspekten wie der Geschäftstätigkeit, geografischen Aspekten, dem Geschäftsmodell oder Produktcharakteristika. Dabei ist die Mitigation durch den im jeweiligen IRO-Cluster beschriebenen Managementansatz von Continental nicht berücksichtigt. Tatsächliche negative Auswirkungen, konkrete Risiken, positive Auswirkungen sowie Chancen werden aus der unternehmensspezifischen Perspektive beschrieben und berücksichtigen die Ergebnisse der Managementansätze. Eine ausführliche Definition der IRO-Typen ist im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) in den Abschnitten Wesentlichkeit der Auswirkungen (Impact Materiality) und Finanzielle Wesentlichkeit (Financial Materiality) zu finden.

Die Beschreibungen der IROs sind jeweils für sich abgeschlossen zu betrachten, wodurch es zu Wiederholungen kommen kann.

Auf den folgenden Seiten werden die IROs der jeweiligen IRO-Cluster detailliert beschrieben. Zudem wird der für das jeweilige IRO-Cluster entwickelte Managementansatz dargestellt, der die beschriebenen Auswirkungen, Risiken und Chancen steuert. Zugleich werden dazugehörige Ziele, Maßnahmen und Kennzahlen erläutert (sofern vorhanden).

Die Risiken 11, 12 und 13 stellen klimabezogene physische Risiken dar. Bei den übrigen festgestellten Risiken handelt es sich um Übergangsrisiken.

Managementansätze für Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel, Energieeffizienz und erneuerbare Energien

In Bezug auf den Klimawandel hat Continental Managementansätze implementiert, die folgende IRO-Cluster umfassen:
- Scope-1- und Scope-2-Emissionen,
- Scope-3-Emissionen, Resilienz und Transformation der Wertschöpfungskette,
- Anpassung an den Klimawandel.

Die folgende Tabelle zeigt, welche Themenbereiche des ESRS E1-2 von den spezifischen Managementansätzen adressiert werden.

	IRO-Cluster		
	Scope-1- und Scope-2-Emissionen	**Scope-3-Emissionen, Resilienz und Transformation der Wertschöpfungskette**	**Anpassung an den Klimawandel**
Klimaschutz	X	X	
Anpassung an den Klimawandel			X
Energieeffizienz	X	X	
Einsatz erneuerbarer Energien	X	X	

Continental hat keine weiteren Managementansätze zu sonstigen Aspekten des Klimawandels implementiert. Auf den folgenden Seiten werden die IROs der jeweiligen IRO-Cluster detailliert beschrieben.

Zudem wird der für das jeweilige IRO-Cluster entwickelte Managementansatz dargestellt, der die beschriebenen Auswirkungen, Risiken und Chancen steuert. Zugleich werden dazugehörige Ziele, Maßnahmen und Kennzahlen erläutert (sofern vorhanden).

Scope-1- und Scope-2-Emissionen

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im IRO-Cluster Scope-1- und Scope-2-Emissionen

ID	Kurzbeschreibung	Art des IROs	Primärer Zeithorizont	Erläuterung
1	Scope 1 und Scope 2: Eigene Emissionen	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig	Continental betreibt eine Vielzahl industrieller Produktionsprozesse wie Vulkanisation, Mischen und Extrusion, die prozess- und industrieinhärent einen hohen Energiebedarf mit sich bringen. Daraus können sich, abhängig von den eingesetzten Energieträgern, wesentliche potenzielle negative Auswirkungen durch Treibhausgasemissionen der eigenen Produktionsprozesse ergeben.
2	Wertverlust der Vermögenswerte aufgrund von Klimaschutzvorschriften (1,5°C-Szenario ohne Überschreitung)	Abstraktes Risiko	Mittelfristig	Continental betreibt eine Vielzahl industrieller Produktionsprozesse in verschiedenen Standorten und Märkten. Daraus ergibt sich eine inhärente Risikoexposition gegenüber regulatorischen Entwicklungen und Marktdynamiken, die diese Standorte direkt sowie indirekt über das Portfolio betreffen. In einem gemäß ESRS zu analysierenden Szenario höchst ambitionierter Regulatorik, die keine oder nur eine begrenzte Überschreitung eines Temperaturanstiegs von 1,5°C zulässt, könnte die regulatorisch geforderte Geschwindigkeit zur Dekarbonisierung deutlich über dem Anpassungstempo der Branchen allgemein sowie der Standorte von Continental liegen. Dies könnte die Werthaltigkeit der zugehörigen Vermögenswerte beeinträchtigen.
3	Höhere Betriebskosten/Investitionen im Zusammenhang mit Klimaschutz (1,5°C-Szenario ohne Überschreitung)	Abstraktes Risiko	Mittelfristig	Continental betreibt eine Vielzahl energieintensiver industrieller Produktionsprozesse wie Vulkanisation, Mischen und Extrusion. Daraus ergibt sich eine grundlegende Risikoexposition, die mit der Geschwindigkeit der Transformation in Bezug auf den Klimawandel verbunden ist. In einem gemäß ESRS zu analysierenden Szenario höchst ambitionierter Regulatorik, die keine oder nur eine begrenzte Überschreitung eines Temperaturanstiegs von 1,5°C zulässt, könnten sich die regulatorischen Anforderungen und Marktbedingungen sehr stark verschärfen. Dies könnte zu erheblichen Betriebskostensteigerungen und zusätzlichen Investitionen für die Emissionsreduktion von Prozessen führen.

Managementansatz für Scope-1- und Scope-2-Emissionen

Continental ist davon überzeugt, dass sich die Mobilität und die Weltwirtschaft hin zu Klimaneutralität wandeln müssen. Wir unterstützen die Grundsätze und Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens und bekennen uns in unserer Nachhaltigkeitsambition zur kontinuierlichen Umsetzung von Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen in unserem eigenen Geschäftsbereich (Scope 1 und 2). Zur Unterstützung dieser Ambition hat Continental einen Managementansatz implementiert, der die Minderung von negativen Umweltauswirkungen und -risiken in Bezug auf Scope-1- bzw. Scope-2-THG-Emissionen fokussiert. Darüber hinaus geht der Managementansatz auf die Minimierung von Scope-1- und Scope-2-bezogenen Übergangsrisiken ein.

Der Managementansatz Scope-1- und Scope-2-Emissionen umfasst den gesamten Continental-Konzern und konzentriert sich insbesondere auf die Produktionsstätten, da diese im Vergleich zu anderen Standortarten besonders emissionsintensiv sind.

Die Verantwortung für die operative Umsetzung des Managementansatzes zur Verringerung der Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) liegt bei den jeweiligen Gesellschaften. Die Umsetzung wird durch die Manufacturing- und Operations-Funktionen der Unternehmensbereiche gesteuert, welche gemeinsam mit den jeweiligen Gesellschaften definierte Maßnahmen implementieren. Die Überwachung erfolgt in einem mehrstufigen Prozess u.a. durch die Umweltabteilungen, die Gremien der jeweiligen Unternehmensbereiche sowie das Sustainability Steering Committee.

Continental hat mehrere Prozesse etabliert, um kontinuierlich Scope-1- und Scope-2-Emissionen zu reduzieren sowie einen Rahmen für konkrete quantifizierte Ziele und Maßnahmen zu schaffen.

Continental verfolgt ein THG-Reduktionsziel, das Scope-1- und marktbasierte Scope-2-THG-Emissionen in Bezug auf Produktion im Reifengeschäft umfasst. Der Fortschritt wird anhand regelmäßig berichteter Emissionswerte überwacht (siehe Abschnitt Ziele in Bezug auf Scope-1- und Scope-2-Emissionen). Zum Prozess gehören dezidierte THG-Datenanalysen auf verschiedenen Organisationsebenen und – sofern notwendig – Aktualisierungen der angestrebten Zielpfade. Die Ergebnisse werden regelmäßig dem Sustainability Steering Committee sowie innerhalb der Unternehmensbereiche vorgestellt. Die THG-Emissionsdaten bilden die Grundlage für die Reduktionsmaßnahmen (siehe Abschnitt Kernmaßnahmen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Scope-1- und Scope-2-Emissionen), die einen Rahmen zur Umsetzung der notwendigen Maßnahmen bieten und ausgehend von tatsächlichen Emissionswerten regelmäßig aktualisiert werden. Die kontinuierliche Kalibrierung der erforderlichen Hebel und standortspezifischen Maßnahmen zur Verfolgung des Zielpfads ist ein Schlüsselelement der Reduktionsmaßnahmen. Ein regelmäßiger Austausch über Best Practices, wie z.B. durch Funktionen wie Infrastructure oder Environment, unterstützt die Umsetzung technischer Lösungen und das entsprechende Programmmanagement innerhalb der Unternehmensbereiche von Continental.

Die Umsetzung des zielbezogenen Reduktionsplans wird darüber hinaus durch Maßnahmen zur Optimierung des Energieverbrauchs und der Energiekosten unterstützt. Dazu zählt auch die Ausweitung der Kapazitäten zur Eigenerzeugung von Strom aus erneuerbaren Quellen als Ersatz für den externen Einkauf von grünem Strom (siehe Abschnitt Kernmaßnahmen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Scope-1- und Scope-2-Emissionen). Allgemeine Steigerungen der Energieeffizienz (etwa durch LED-Beleuchtung, neue Maschinen oder Vermeidung von Leckagen) sind Teil der kontinuierlichen Verbesserungsprozesse im Rahmen der lokalen Umwelt- und Energiemanagementsysteme.

Das identifizierte abstrakte Risiko einer Abwertung von eigenen Produktionsanlagen und Immobilien infolge von Klimaschutzvorschriften ist aber primär abhängig von der allgemeinen Transformation der Geschäftsmodelle des Unternehmens und hängt somit direkt mit dem beschriebenen Managementansatz zur Dekarbonisierung der eigenen Geschäftsprozesse sowie der Branchen insgesamt zusammen.

Das Regelwerk des Managementansatzes für Scope-1- und -2-Emissionen bilden die internen Klimaschutzregeln sowie die Nachhaltigkeitsambition. Darüber hinaus gelten für Investitionen die allgemeinen Investitionsregeln des Konzerns.

Im Rahmen des Managementansatzes und der lokalen Managementsysteme kommen die Normen ISO 14001 (Umweltschutzmanagementsysteme) und ISO 50001 (Energiemanagementsysteme) zur Anwendung an den Standorten, wo umgesetzte Maßnahmen diese erfordern. Die Berechnung der THG-Emissionen und die Berichterstattung erfolgen nach den Standards des GHG Protocol. Darüber hinaus dienen mehrere Klimaschutzabkommen, wie z.B. das Pariser Klimaschutzabkommen, sowie die Regulatorik, etwa das EU-Emissionshandelssystem, als Referenz.

Der Managementansatz für Scope-1- und Scope-2- Emissionen berücksichtigt das weltweite Interesse unterschiedlicher Interessengruppen am Klimaschutz. Im Fokus stehen dabei die Erwartungen und Anforderungen von Investoren und Kunden, durch ihre Wertschöpfungsketten einen positiven Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

Die interne Kommunikation des Managementansatzes erfolgt über verschiedene Formate und Veröffentlichungen im unternehmensweiten Intranet. Extern wird der Managementansatz über die Nachhaltigkeitsberichterstattung, Pressemitteilungen, Gespräche mit Kunden und Investoren sowie Messen kommuniziert.

Ziele in Bezug auf Scope-1- und Scope-2-Emissionen

Im Rahmen der Nachhaltigkeitsambition hat Continental ein öffentliches Nachhaltigkeitsziel in Bezug auf den Klimawandel festgelegt, das eine Reduzierung der relativen Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Emissionen in Bezug auf die Produktion im Reifengeschäft bis 2035 auf eine Intensität von 0,13 Tonnen CO_2-Äquivalente (t CO_2e) pro Tonne Produktion vorsieht.

Als Zwischenziel gilt für das Jahr 2030, eine Reduktion der Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Emissionen auf eine Intensität von 0,17 t CO_2e pro Tonne Produktion zu erreichen.

Im Zuge der umgesetzten und geplanten Organisationsveränderungen wurde im Jahr 2025 das im Vorjahr berichtete öffentliche Konzernnachhaltigkeitsziel (absolute Reduktion auf 0,5 Mio t CO_2e bis 2035) an die neue Struktur angepasst und in ein Intensitätsziel für die Produktion des Reifengeschäfts umgewandelt. Innerhalb des Reifengeschäfts macht die Produktion den wesentlichen Teil der Emissionen aus.

Im Unternehmensbereich Tires wurde das vormalige Konzernziel für die interne Steuerung bereits in den Vorjahren mit den nun genutzten Zielwerten als internes Intensitätsziel für die Produktion operationalisiert. Dieser Zielwert wird nun auch extern berichtet als öffentliches Nachhaltigkeitsziel. Die Wahl eines Intensitätsziels ermöglicht eine bessere interne Steuerung, erhöht die Resilienz gegenüber Veränderungen der Produktionsvolumina und der Werksstruktur und liefert sowohl für Investoren als auch für Kunden im Wettbewerb vergleichbarere Informationen. Daher wird das bisher berichtete öffentliche Konzernnachhaltigkeitsziel zu absoluten Reduktionen als Konzernnachhaltigkeitsziel für die Intensität der Reifenproduktion fortgeführt und entsprechend berichtet.

Über weitere spezifische Ziele in Bezug auf Treibhausgasemissionen beispielsweise für das Industriegeschäft von ContiTech wird nach der Umsetzung der geplanten Organisationsveränderungen durch die jeweiligen Organisationen entschieden.

Sowohl das Hauptziel als auch das Zwischenziel sind Intensitätsziele. Umgerechnet in absolute Werte entspricht dies aus heutiger Sicht ohne Berücksichtigung möglicher Veränderungen beispielsweise des Produktionsvolumens einer Reduktion auf unter 0,3 Millionen Tonnen CO_2-Äquivalente (Mio t CO_2e) im Jahr 2035 bzw. unter 0,4 Mio t CO_2e im Jahr 2030.

Die als Ziel formalisierte Verpflichtung zur Verringerung der relativen Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Emissionen in Bezug auf die Produktion ist ein zentrales Element des entsprechenden Managementansatzes zu Scope-1- und Scope-2-Emissionen sowie der nachfolgenden Kernmaßnahmen. Der Übergang zu diesem Ziel und letztendlich dessen Erreichung ermöglichen es Continental, negative Auswirkungen und Risiken im Zusammenhang mit Scope-1- und Scope-2-THG-Emissionen zu mindern.

Das Ziel umfasst die kombinierten Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Emissionen. Der Zielwert wurde in Übereinstimmung mit den Leitlinien des GHG Protocol zur Berechnung von Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Emissionen festgelegt und umfasst die in der Kennzahl „Kombinierte eigene Scope-1- und marktbasierte Scope- 2-THG-Emissionen (konzernweit)“ beschriebenen Treibhausgase. Folglich entsprechen die durch das Ziel abgedeckten und die in den Kennzahlen berücksichtigten Treibhausgase dem Treibhausgasinventar.

Bezogen auf die Gesamtmenge der für 2025 berichteten Scope-1- und marktbasierten Scope-2-Emissionen werden durch das Ziel knapp unter 60% des Treibhausgasinventars abgedeckt.

Ohne Berücksichtigung des Unternehmensbereichs ContiTech liegt die Abdeckung bei mehr als 90%.

Der Geltungsbereich für das Haupt- und das Zwischenziel erstreckt sich auf die Produktion im eigenen Geschäftsbereich des Reifengeschäfts.

Das Basisjahr des Ziels ist auch nach den strukturell erforderlichen Anpassungen im Jahr 2025 weiterhin das Jahr 2019. Dabei musste der Basisjahreswert des Ziels aufgrund der oben genannten Eingrenzung des Geltungsbereichs und der Umwandlung in ein Intensitätsziel angepasst werden. Für das Intensitätsziel im Reifengeschäft ist das gewählte Basisjahr weiterhin repräsentativ in Bezug auf externe Faktoren, die den Energieverbrauch und damit auch die

THG-Emissionen beeinflussen sowie in Bezug auf Kapazitätsauslastungen und Markteffekte.

Entsprechend wurde ein vergleichbarer Bezugswert für das Basisjahr 2019 für die Intensitätszielkennzahl mit dem definierten Geltungsbereich ex post modelliert. Der modellierte Wert beträgt rund 0,66 t CO_2e pro Tonne. Hierzu wurde der im Vorjahr berichtete Bezugswert für das Basisjahr des absoluten Reduktionsziels von rund 2,8 Mio. t CO_2e um die Effekte aus der Veränderung des Konsolidierungskreises des Konzerns und der Eingrenzung des Geltungsbereiches des Ziels bereinigt und anschließend in Bezug zur Produktion im Reifengeschäft in 2019 gesetzt. Die Bezugswerte für den Anteil an den konzernweiten absoluten Emissionen sind der Kennzahl „Kombinierte eigene Scope-1- und marktbasierte Scope-2-THG-Emissionen (konzernweit)" zu entnehmen. Die Kennzahl entspricht den ESRS-Anforderungen an die Berechnung von Scope-1- und Scope-2-THG-Emissionen.

Continental ist der Ansicht, dass das auf die Neuorganisation angepasste Ziel für Scope-1- und marktbasierte Scope-2-Emissionen weiterhin mit den wissenschaftlich fundierten Zielen des Pariser Klimaabkommens konform ist. Die Ziele des Pariser Klimaabkommens beinhalten u.a. eine Begrenzung des globalen Temperaturanstiegs auf maximal deutlich unter 2 °C bzw. bestenfalls auf maximal 1,5 °C. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass weiterhin erhebliche Unsicherheiten hinsichtlich der Aufschlüsselung der damit verbundenen globalen Reduktionspfade bis hinunter auf die Unternehmensebene bestehen. Diese Unsicherheiten umfassen u.a. die Zuteilung der CO_2-Budgets auf verschiedene Industriezweige sowie die Frage, inwieweit sogenannte negative Emissionen (CO_2-Removals) von Unternehmen beispielsweise bei einer begrenzten Überschreitung der Pfade, insbesondere des 1,5°C-Pfads genutzt werden können.

Die Einschätzung von Continental beruht auf drei Betrachtungen:

- Bei den Anpassungen des Geltungsbereichs und der Übersetzung in ein Intensitätsziel wurde der grundsätzliche Zielpfad der ursprünglichen Zielsetzung nicht angepasst. Das ursprüngliche Klimaziel von Continental zu absoluten Reduktionen in der damaligen Konzernstruktur, welches 2020 mit dem ursprünglichen Basisjahr 2019 beschlossen wurde, wurde von der Science Based Targets initiative (SBTi) ebenfalls im Jahr 2020 geprüft. Eine erneute Validierung des auf die neue Organisation angepassten Intensitätsziels durch die SBTi fand nicht statt und wurde auch im Berichtsjahr 2025 wegen der umgesetzten und geplanten wesentlichen Organisationsänderungen sowie der damit verbundenen Basiswertverschiebungen nicht durchgeführt. Im Jahr 2020 wurden für diese ursprüngliche Zielsetzung und damalige Ambition in Bezug auf Klimaneutralität von Continental methodenbedingt die abgeleiteten Zielwerte für das Jahr 2030 von der SBTi validiert und als konform mit dem Pariser Klimaschutzabkommen bestätigt.

- Der Reduktionspfad führt unabhängig von externen Validierungen zu einer erheblichen Reduktion der Emissionsintensität von rund 80% gegenüber dem Basisjahr. Zudem entspricht rechnerisch die durchschnittliche Reduktion des Zielpfads bis 2035 pro Jahr rund 10% gegenüber dem Vorjahr für die Produktion des Reifengeschäfts und berücksichtigt den seit 2020 umgesetzten Einkauf von Grünstrom. Auch wenn bereits erhebliche Reduktionen erreicht wurden (siehe Kennzahl „Reduktion der Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Intensität in Bezug auf die Produktion im Reifengeschäft"), beträgt rechnerisch die durchschnittliche Reduktion des Zielpfads pro Jahr gegenüber dem Berichtsjahr noch über 4 % gegenüber dem Vorjahr.

- Zudem steht der Reduktionspfad grundsätzlich in Einklang mit dem Sektordekarbonisierungspfad, welchen die Europäischen Kommission für die Wirtschaftsaktivitäten der Gummiherstellung in den 2025 veröffentlichen Transitionspfaden für bestimmte chemische Industrien („Chemicals: other") vorsieht. Die dort definierten Pfade stehen aus Sicht der Europäischen Union im Einklang mit den Zielen des Pariser Klimaabkommens und den europäischen Klimazielen.

Die Anpassung hin zu einem Intensitätsziel folgt keiner spezifischen Methodik für Intensitätsziele, da eine solche einheitliche Methodik für Reifenhersteller bislang nicht vorliegt. Die genutzte Zielkennzahl entspricht der sektorüblichen spezifischen Kennzahl, wie sie im Rahmen der Berichterstattung des Tire Industry Project (TIP) genutzt wird und ermöglicht damit Vergleiche innerhalb der Reifenindustrie. Da der Reduktionspfad von der Ambition her weiterhin der ursprünglichen Zielsetzung entspricht, spiegelt er in dieser Hinsicht indirekt die dafür verwendete Methodik wider. Die ursprüngliche Zielsetzung folgte der Methodik einer absoluten Reduktion, wie sie von der SBTi im Rahmenwerk „Foundations of Science-based Target Setting (Version 1.0)" beschrieben wurde, einschließlich der definierten zugrunde liegenden Klima- und Richtlinienszenarien. Die Ableitung erfolgte damals anhand eines sektorübergreifenden Emissionspfads.

Bei der Zielsetzung wurden keine antizipierten externen Entwicklungen und ihre Auswirkungen auf die Treibhausgasemissionen explizit berücksichtigt. Mögliche Änderungen von Rahmenwerken für Klimaziele und Treibhausgasbilanzierung sowie potenzielle wesentliche Veränderungen der Unternehmensstrategie, der Unternehmensstruktur oder des Produktportfolios oder der Produktionsmengen könnten auch in Zukunft zu einer Anpassung der Zielwerte führen. Continental beobachtet und bewertet kontinuierlich die hierfür relevanten rechtlichen, bilanziellen und methodischen Rahmenbedingungen und Marktmechanismen.

Bei der Festlegung des Ziels hat Continental die Interessen verschiedener Interessenträger (wie Kunden und Behörden) berücksichtigt. Die Umstellung auf ein Intensitätsziel ermöglicht insbesondere Kunden und Investoren gezieltere Vergleiche der Performance.

Um das angestrebte Niveau der THG-Emissionen zu erreichen, hat Continental zwei primäre Dekarbonisierungshebel identifiziert:

- **Fortführung des Einkaufs sowie Ausbau der Eigenerzeugung von Strom aus erneuerbaren Energien**
  Continental bezieht konzernweit Strom ausschließlich aus erneuerbaren Energiequellen. Dazu werden diverse vertragliche Instrumente eingesetzt, die in den entsprechenden Kennzahlen aufgeführt sind. Dort, wo der Strom aus erneuerbaren Energien selbst erzeugt werden kann, werden diese Instrumente entsprechend

reduziert. Die Fortführung dieses Ansatzes ermöglicht es, marktbasierte Scope-2-THG-Emissionen aus dem Stromverbrauch zu vermeiden. Schrittweise wird zudem der Bezug von Dampf und Wärme, die mit erneuerbaren Energien erzeugt werden, weiter ausgebaut.

› **Technologischer Wandel**
Dieser Hebel ist eng mit den operativen Prozessen verknüpft und in den Planungen für die Technologietransformation der Reifenproduktion abgebildet. Er besteht in erster Linie aus den Subhebeln wie dem schrittweisen Ausstieg aus fossilen Brennstoffen, der Umstellung auf Biokraftstoffe und Biomasse sowie insbesondere der vermehrten Elektrifizierung von Produktionsprozessen, die bisher mit fossilen Brennstoffen betrieben wurden.

Nach Einschätzung von Continental werden die mit Intensitätsziel angestrebten THG-Reduktionen bis 2035 vollständig, d.h. zu 100%, durch die beiden genannten Dekarbonisierungshebel gemeinsam erreicht. Die beiden Hebel sind untrennbar miteinander verbunden und wirken sich beide gleichzeitig auf Scope-1- sowie Scope-2-Emissionen aus. Eine weitere Aufschlüsselung der Beiträge oder auf Scope 1 und Scope 2 ist daher nicht sinnvoll.

Die Steigerung der Energieeffizienz sieht Continental in erster Linie nicht als direkten, sondern als unterstützenden Hebel für die Zielerreichung an.

Continental ist der Ansicht, dass die Implementierung dieser Hebel mit der für die Zielerreichung erforderlichen Geschwindigkeit, die dem Pariser Klimaabkommen entspricht.

Die Operationalisierung dieser Dekarbonisierungshebel durch die Kernmaßnahmen spiegelt sich im definierten und kontinuierlich weiterentwickelten, zielbezogenen Reduktionsplan wider, mit dem Continental einen Rahmen für die Zielerreichung schafft.

Insbesondere mit Blick auf unsichere Rahmenbedingungen, u.a. in Bezug auf Bilanzierungsfragen, wurde von Continental für die weiteren Schritte über 2035 hinaus noch kein sogenanntes „zeitgebundenes Net-Zero-Ziel“ als öffentliches Nachhaltigkeitsziel beschlossen. Die zielbezogenen Hebel bzw. Maßnahmen bleiben auch über das Zieljahr hinaus relevant. Continental ist bestrebt, die beschriebenen Kernmaßnahmen auch über das Ziel hinaus konsequent weiter zu verfolgen, da wir davon überzeugt sind, dass sich die Weltwirtschaft, und damit auch Continental, hin zu Klimaneutralität wandeln müssen.

Der Fortschritt von Continental im Hinblick auf das gesetzte Emissionsreduktionsziel lässt sich aus der Kennzahl „Treibhausgasintensität bezogen auf die Produktion im Reifengeschäft“ ableiten.

Der Fortschritt wird mithilfe der im Berichtsjahr eingeführten spezifischen Kennzahl gemessen und durch das Sustainability Steering Committee überwacht.

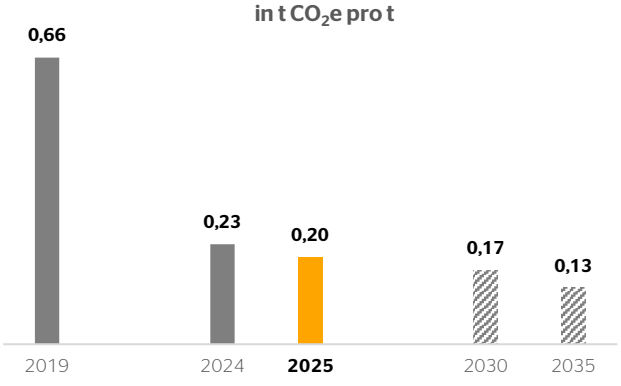
Nachhaltigkeitsziel: Reduzierung der Treibhausgasintensität in Bezug auf die Produktion im Reifengeschäft

Zielsetzung: **Reduzierung der relativen Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Emissionen in Bezug auf die Produktion im Reifengeschäft auf eine Intensität von 0,13 t CO_2e pro Tonne bis 2035**

› Mobilität und Weltwirtschaft müssen sich zur Klimaneutralität wandeln.
› Wir bekennen uns in unserer Nachhaltigkeitsambition zur kontinuierlichen Umsetzung von Maßnahmen zur Verringerung der Treibhausgasemissionen in unserem eigenen Geschäftsbereich (Scope 1 und 2).
› Das Klimaziel ist aus Sicht von Continental konform mit dem Pariser Klimaschutzabkommen.

Kernmaßnahmen:
› Fortführung des Einkaufs sowie Ausbau der Eigenerzeugung von Strom aus erneuerbaren Energien
› Technologischer Wandel, inklusive Elektrifizierung

Entwicklung der relativen Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Emissionen, in t CO_2e pro t



Kennzahlen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Scope-1 und Scope-2-Emissionen

Durch die weiterhin erfolgreiche Implementierung der Kernmaßnahmen im Berichtsjahr ergab sich gegenüber dem Vorjahr eine deutliche Reduktion der Treibhausgasintensität bezogen auf die Produktion im Reifengeschäft von 0,23 auf 0,20 t CO_2e pro t Produktion.

Die erreichten Fortschritte bis zum Jahr 2025 lagen leicht über den von Continental erwarteten Fortschritten im Rahmen des zielbezogenen Reduktionsplans.

Die Verbesserung der THG-Intensität im Reifengeschäft sowie der strukturelle Effekt der Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing führten zudem auch zu einer deutlichen Reduktion der absoluten kombinierten eigenen Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Emissionen auf Konzernebene.

	Rückblickend				**Etappenziele und Zieljahre**	
	Basisjahr (2019)	2024	**2025**	Δ Vj. in %	Ziel 2030	Ziel 2035
Treibhausgasintensität bezogen auf die Produktion im Reifengeschäft, in t CO_2e pro t	0,66	0,23	**0,20**	-11	0,17	0,13

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
Treibhausgasintensität bezogen auf die Produktion im Reifengeschäft
- *Treibhausgasintensität in Brutto-THG-Emissionen von relativen Scope 1 und marktbasierten Scope 2 wie in der Tabelle „Scope-1- und Scope-2-THG-Emissionen" (Seite 134) ausgewiesen.*
- *Produktion im Reifengeschäft als Bruttoproduktionsmenge auf Basis der einzelnen Produktionsstandorte sowie den jeweiligen Produktionsmengen und Produktspezifikationen.*
- *Folgende Treibhausgase sind abgedeckt: Kohlendioxid (CO_2); Methan (CH_4); Distickstoffmonoxid (N_2O); Schwefelhexafluorid (SF_6); Stickstofftrifluorid (NF_3); fluorierte Kohlenwasserstoffe (HFKW); perfluorierte Kohlenwasserstoffe (PFCs).*
- *Der Bezugswert für das Basisjahr 2019 wurde im Zuge der Zielanpassung im Berichtsjahr an die neue Struktur und an ein Intensitätsziel modelliert und ist durch eine rückwirkende Berechnung mit Unsicherheiten verbunden. Zur Berechnung siehe auch die Erläuterungen im Text.*
- *Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.*

	2025	2024
Kombinierte eigene Scope-1- und marktbasierte Scope-2-THG-Emissionen, in Mio t CO_2e (konzernweit)	0,707	0,833

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
Kombinierte eigene Scope-1- und marktbasierte Scope-2-THG-Emissionen
- *Brutto-THG-Emissionen von Scope 1 und marktbasierten Scope 2, wie in der Tabelle „Scope-1- und Scope-2-THG-Emissionen" (Seite 134) ausgewiesen, sind berücksichtigt.*
- *Folgende Treibhausgase sind abgedeckt: Kohlendioxid (CO_2); Methan (CH_4); Distickstoffmonoxid (N_2O); Schwefelhexafluorid (SF_6); Stickstofftrifluorid (NF_3); fluorierte Kohlenwasserstoffe (HFKW); perfluorierte Kohlenwasserstoffe (PFCs).*
- *Die Berechnung erfolgt gemäß den Annahmen und Methoden, die in der entsprechenden Tabelle für die Scope-1- und Scope-2-THG-Emissionen dargelegt sind.*
- *Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.*

Kernmaßnahmen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Scope-1- und Scope-2-Emissionen

Continental hat konkrete Kernmaßnahmen definiert, um das für 2035 gesetzte Ziel zur Reduzierung der Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Emissionen in Bezug auf die Produktion im Reifengeschäft zu erreichen. Entsprechende Reduktionsmaßnahmen sind in die betrieblichen Aktivitäten eingebettet und werden schrittweise für die einzelnen Gesellschaften entwickelt und umgesetzt. Der verfolgte dezentrale Ansatz führt zu einer Vielzahl von Maßnahmen, die durch konkrete Projekte mit individuellen Zeitplänen kurz- bis langfristig abgeschlossen werden.

Die Maßnahmen von Continental zum Klimaschutz umfassen gemäß Ziel die Produktion im eigenen Geschäftsbereich des Reifengeschäfts. Vergleichbare Maßnahmen für den Unternehmensbereich ContiTech, welcher mit Blick auf die geplanten Organisationsveränderungen nicht mehr Teil des Ziels ist, sind nicht mehr Bestandteil des zielbezogenen Reduktionsplans.

Der zielbezogene Reduktionsplan stellt den internen Rahmen für die Kernmaßnahmen dar, die zur Erreichung des Emissionsreduktionsziels notwendig sind. Dabei fokussiert er die wichtigsten Hebel (siehe Abschnitt Ziele in Bezug auf Scope-1- und Scope-2-Emissionen), die durch konkrete Maßnahmen kontinuierlich über den gesamten Zielzeitraum hinweg operationalisiert werden:

› **Fortführung des Einkaufs sowie Ausbau der Eigenerzeugung von Strom aus erneuerbaren Energien**
Continental bezieht konzernweit ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energiequellen. Dabei nutzt Continental Grünstromverträge, Stromabnahmeverträge und andere vertragliche Instrumente. Für erworbene Strommengen, die nicht durch vertragliche Instrumente abgedeckt sind, kauft Continental Herkunftsnachweise ein, die bestimmte Qualitätskriterien erfüllen. Diese Kernmaßnahme wird von den jeweiligen Gesellschaften in enger Zusammenarbeit mit den zentralen Einkaufs- und Umweltabteilungen auf Basis der extern bezogenen und berichteten Strommengen und durch entsprechende Instrumente umgesetzt. Zudem investiert Continental verstärkt in den Ausbau von Kapazitäten für die Eigenerzeugung von Strom aus erneuerbaren Energien.

› **Technologischer Wandel**
Der technologische Wandel findet in den zuständigen Gesellschaften mit Unterstützung zentraler Funktionen, insbesondere Manufacturing, statt. Im Rahmen von spezifischen Programmen werden für die jeweiligen Standorte und Produktionsprozesse geeignete konkrete Maßnahmen sowie die Reihenfolge für deren Umsetzung auf Standortebene analysiert und beschlossen. Insbesondere für die weiteren Schritte des Reduktionsplans sowie darüber hinaus spielt hierbei die Elektrifizierung der Produktion eine wesentliche Rolle. Sie ermöglicht in Verbindung mit Strom aus erneuerbaren Energien eine Vermeidung von produktionsbedingten (marktbasierten) Treibhausgasemissionen.

Im Reifenwerk in Lousado, Portugal, ist bereits 2024 ein elektrischer Heizkessel in Betrieb genommen und im Berichtsjahr weiter genutzt worden, der den für die Produktionsprozesse notwendigen Dampf erzeugt und damit als Pilot für weitere Standorte dienen kann. Dabei wird Gas, das zuvor als Energieträger für die Dampferzeugung verwendet wurde, durch Strom ersetzt. Im Jahr 2025 wurden in allen Reifenwerken weltweit die Voraussetzungen geschaffen, um die Dampferzeugung auf alternative, emissionsärmere Kraftstoffe wie Erdgas, Biomasse oder Holzpellets umzustellen. Zudem wurden im Berichtsjahr in den Werken in Kalutara, Sri Lanka, Lousado, Portugal, und Timisoara, Rumänien Photovoltaiksysteme zur Eigenerzeugung von Strom aus erneuerbaren Energien installiert.

Ähnliche Projekte zu den für die Zielerreichung identifizierten Hebeln werden an verschiedenen Standorten unter Berücksichtigung technischer und wirtschaftlicher Aspekte umgesetzt. Die Projektauswahl erfolgt im Rahmen des allgemeinen Investitionsprozesses, wobei die allgemeingültigen Kriterien bei der Entscheidung wie bei jeder anderen Kapitalallokation angewandt werden. Das Investitionsbudget wird im Rahmen der regulären Finanzplanung festgelegt. Durch die Zuweisung von finanziellen Mitteln und weiteren Ressourcen werden die Kernmaßnahmen zur Zielerreichung ermöglicht und durchgeführt.

In der nachstehenden Tabelle sind die Kennzahlen zu den erzielten und erwarteten THG-Emissionsreduktionen infolge der Umsetzung solcher Projekte aufgeführt.

Reduktion der Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Intensität in Bezug auf die Produktion im Reifengeschäft	**Erreicht bis 2025**	Erreicht bis 2024	Erwartete weitere Reduktion 2026-2035
Reduktion der Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Intensität in Bezug auf die Produktion im Reifengeschäft, in t CO_2e pro t	0,46	0,44	0,07

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
Übergreifende Angaben
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte.*

Erreichte Scope-1- und marktbasierte Scope-2-THG-Reduzierung in Bezug auf Intensität in der Produktion im Reifengeschäft
- *Die Kennzahl errechnet sich aus der Differenz zwischen der Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Intensität in der Produktion im Reifengeschäft aus dem Basisjahr 2019 des öffentlichen Nachhaltigkeitsziels und der Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Intensität in der Produktion im Reifengeschäft im Berichtsjahr.*

Erwartete weitere Reduktion 2026-2035
- *Die Kennzahl errechnet sich aus der Differenz zwischen der Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Intensität in der Produktion im Reifengeschäft im Berichtsjahr und dem Zielwert der Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Intensität in der Produktion im Reifengeschäft im Jahr 2035 (siehe Abschnitt Ziele in Bezug auf Scope-1- und Scope-2-Emissionen).*

Investitionen und Betriebsausgaben für Kernmaßnahmen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Klimawandel

Die Veränderungen bei den Betriebsausgaben (OpEx) gingen im Wesentlichen auf die Anpassung des Ziels im Zuge der Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing zurück.

Insgesamt stiegen 2025 die berichteten Investitionen (CapEx) deutlich. Wesentliche Gründe hierfür waren eine intensivierte Umsetzung der Kernmaßnahmen sowie der erstmalige Einbezug von Investitionen für den Ausbau der Eigenerzeugung von erneuerbaren Energien. Diese beiden Effekte überlagerten deutlich die Reduktionen der ausgewiesenen Investitionen, welche sich durch die Zielanpassung und den strukturellen Effekt der Abspaltung ergaben.

Die ausgewiesenen geplanten Investitionen und Betriebsausgaben wurden entsprechend angepasst. Dabei führten neu geplante Photovoltaik- und Windkraftanlagen sowie Wärmepumpen zu einem deutlichen Anstieg der geplanten Investitionen über die nächsten fünf Jahre.

OpEx und CapEx der Kernmaßnahmen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Scope-1- und Scope-2-Emissionen, in Mio €	**2025**	2024	Geplant 2026 - 2030
OpEx	3	5	13
CapEx	11	3	104

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
Übergreifende Angaben
- *Das öffentliche Nachhaltigkeitsziel deckt Scope-1- und marktbasierte Scope-2-THG-Emissionen ab.*
- *Der angewandte Zeithorizont steht im Einklang mit der verabschiedeten Langfristplanung.*
- *Werte für 2024 wie berichtet gemäß ehemaliger Zielsetzung für den Konzern in der Struktur 2024.*

OpEx und Geplanter OpEx
- *Die Datenerhebung erfolgt auf Ebene der Kernmaßnahmen. Berücksichtigt wird OpEx für Kernmaßnahmen zur Umsetzung der Ziele in Bezug auf die Reduzierung der Intensität der Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Emissionen für den Unternehmensbereich Tires.*

CapEx und Geplanter CapEx
- *Die Datenerhebung erfolgt auf Ebene der Kernmaßnahmen. Berücksichtigt wird CapEx für Kernmaßnahmen zur Umsetzung der Ziele in Bezug auf die Reduzierung der Intensität der Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Emissionen für den Unternehmensbereich Tires.*

Wechselbeziehung zwischen Investitionen (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx)

Informationen über die Investitionen (CapEx) sind im Konzernabschluss in Kapitel 1 des Konzernanhangs zu finden. Die Angaben beziehen sich auf Investitionen in die im Konzernanhang des Konzernabschlusses dargestellten immateriellen Vermögenswerte (Kapitel 13), Sachanlagen (Kapitel 14) und Leasing (Kapitel 15).

Continental berichtet keine taxonomiekonformen Geschäftstätigkeiten und folglich keinen CapEx-Plan gemäß der delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 der EU-Kommission.

CapEx für Kernmaßnahmen zur Umsetzung der Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz fällt maßgeblich unter taxonomiefähige Investitionen.

Die Betriebsausgaben gemäß der delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 der Kommission beziehen sich auf die Summe der Kosten für Instandhaltung, Gebäudesanierungsmaßnahmen, kurzfristiges Leasing sowie Forschung und Entwicklung. Die Kernmaßnahmen zur Umsetzung der Ziele in Bezug auf den Klimawandel sind anders definiert (siehe Kapitel Klimawandel (ESRS E1), Abschnitt Kernmaßnahmen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Scope-1 und Scope-2-Emissionen).

Kennzahlen in Bezug auf Scope-1- und Scope-2-Emissionen

Der Rückgang der Scope-1- sowie standortbezogenen Scope-2-Emissionen ergab sich im Wesentlichen aus der Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing sowie aus deutlich geringeren Emissionen im Unternehmensbereich ContiTech sowie der Holding. Demgegenüber stand ein leichter Anstieg im Unternehmensbereich Tires. Bei den marktbezogenen Scope-2-Emissionen hingegen verzeichneten beide Unternehmensbereiche einen deutlichen Rückgang.

Zugleich stieg im Berichtsjahr der prozentuale Anteil der mit vertraglichen Instrumenten eingekauften Energie im gesamten Unternehmen.

	Rückblickend				**Etappenziele und Zieljahre**			
Scope-1- und Scope-2-THG-Emissionen	Basisjahr	2024	**2025**	Δ Vj. in %	2025	2030	2035	Reduktionsrate (jährlich % des Ziels / Basisjahr)
Scope-1-Treibhausgasemissionen								
Scope-1-THG-Bruttoemissionen, in t CO_2e	**–**	**671.731**	**599.607**	**-11**	**–**	**–**	**–**	**–**
Vollkonsolidierte Unternehmen, in t CO_2e	–	*671.731*	599.607	-11	–	–	–	–
Beteiligungsgesellschaften, in t CO_2e	–	*0*	*0*	0	–	–	–	–
Prozentsatz der Scope-1-THG-Emissionen aus regulierten Emissionshandelssystemen, in %	–	19,4	21,3	10	–	–	–	–
Scope-2-Treibhausgasemissionen								
Standortbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen, in t CO_2e	**–**	**1.673.903**[1]	**1.093.196**	**-35**	**–**	**–**	**–**	**–**
Vollkonsolidierte Unternehmen, in t CO_2e	–	1.673.903[1]	1.093.196	*-35*	–	–	–	–
Beteiligungsgesellschaften, in t CO_2e	–	*0*	*0*	*0*	–	–	–	–
Marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen, in t CO_2e	**–**	**161.504**	**107.776**	**-33**	**–**	**–**	**–**	**–**
Vollkonsolidierte Unternehmen, in t CO_2e	–	*161.504*	107.776	*-33*	–	–	–	–
Beteiligungsgesellschaften, in t CO_2e	–	*0*	*0*	*0*	–	–	–	–
Prozentualer Anteil der mit vertraglichen Instrumenten eingekauften Energie, in %	–	84,7	86,3	2	–	–	–	–

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

Übergreifende Angaben

- *Definitionen und Berechnungen gemäß GHG Protocol Corporate Standard (Version 2004).*
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Für einzelne Standorte werden Modellrechnungen unter Berücksichtigung der Mitarbeiteranzahl und der Art des Betriebs verwendet.*
- *Es werden Emissionsfaktoren von IEA Static, GHG Protocol, DEFRA, und Sphera angewendet.*
- *Continental berücksichtigt alle Emissionen der relevanten vollkonsolidierten Unternehmen des Konzerns. Continental hat keine operative Steuerung von Beteiligungsgesellschaften, daher haben sie keine Relevanz für Scope-1- und Scope-2-Emissionen.*

Scope-1-THG-Bruttoemissionen

- *Emissionsfaktoren zu Kältemitteln nach der Verordnung (EU) 2024/573 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Februar 2024 über fluorierte Treibhausgase sind berücksichtigt. Diese beruhen auf IPCC 4 und nicht auf dem neueren IPCC 6. Hierdurch entstehen keine wesentlichen Effekte.*

Prozentsatz der Scope-1-THG-Emissionen aus regulierten Emissionshandelssystemen

- *Umfasst Standorte, die unter das EU Emissions Trading System (EU ETS) fallen.*
- *Scope-1-THG-Emissionen, die unter das EU ETS fallen, werden berücksichtigt.*

Standortbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen

- *Die Bezeichnungen „standortbezogen" und „standortbasiert" werden synonym verwendet.*
- *Durchschnittliche Stromnetz-Emissionsfaktoren nach Ländern werden angewendet.*

1 Anpassung des Vorjahreswerts von 1.424.774 t CO_2e um 249.129 t CO_2e auf 1.673.903 t CO_2e in Bezug auf ESRS 1.96 bzw. aufgrund einer Korrektur in der Erhebung der Kennzahl.

Marktbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen

- *Die Bezeichnungen „marktbezogen" und „marktbasiert" werden synonym verwendet.*
- *Vertragsspezifische Emissionsfaktoren werden angewendet.*
- *Die marktbasierten Brutto-Scope-2-THG-Emissionen aus Strombezug lagen im Berichtsjahr bei 0 t CO_2e. Die Vorgehensweise zum hierfür bilanziell berücksichtigten Einkauf von Strom aus erneuerbaren Energiequellen basiert auf Qualitätskriterien, welche sich an den Kriterien der RE100 orientieren. Der Einkauf erfolgt mit vertraglichen Instrumenten für erneuerbare Energien (On-Site PPA, Off-Site PPA, Green Tariff, Energy Attribute Certificates) aus den Quellen Wind, Hydro, Geothermie sowie feste, flüssige und gasförmige Formen von Biomasse.*
- *Emissionen von Dampf und Fernwärme werden mit bestätigten Emissionsfaktoren von lokalen Energieversorgern berechnet. Falls diese nicht vorliegen, werden standortbasierte Emissionsfaktoren (siehe standortbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen) herangezogen. Für diese Instrumente werden Strom aus Kernkraft und Müllverbrennung nicht als Strom aus erneuerbaren Quellen gezählt.*

Prozentualer Anteil der mit vertraglichen Instrumenten eingekauften Energie

- *Berücksichtigt ist Energie, die mit vertraglichen Instrumenten für Strom (On-Site PPA, Off-Site PPA, Green Tariff, Energy Attribute Certificates) sowie für weitere Energieträger (insbesondere Dampf und Fernwärme aus erneuerbaren Quellen) eingekauft wurde.*
- *Die Angabe stellt den Anteil der mit vertraglichen Instrumenten eingekauften Energie im Verhältnis zur Gesamtmenge der eingekauften Energie mit Relevanz für Scope 2 dar.*

Kennzahlen in Bezug auf Energieverbrauch und Energiemix

Im Berichtsjahr ergab sich ein Rückgang im Gesamtenergieverbrauch von Continental sowohl durch die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing als auch durch einen geringeren Verbrauch im Unternehmensbereich ContiTech. Der absolute Energieverbrauch aus fossilen Quellen sank in den Unternehmensbereichen Tires und ContiTech. Da die ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing einen deutlich geringeren Anteil an fossilen Energieträgern am Gesamtenergieverbrauch hatten, stieg in Summe der relative Anteil der fossilen Energieträger im Berichtsjahr.

Energieverbrauch und Energiemix, in MWh	**2025**	2024
(1) Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen	40.631	82.476
(2) Brennstoffverbrauch aus Erdöl und Erdölerzeugnissen	115.529	129.421
(3) Brennstoffverbrauch aus Erdgas	2.581.542	2.840.436
(4) Verbrauch von Brennstoffen aus anderen fossilen Quellen	89.115	61.634
(5) Verbrauch von zugekauftem oder anderweitig erhaltenem Strom, Wärme, Dampf und Kälte aus fossilen Quellen	524.943	754.333
(6) Gesamtenergieverbrauch aus fossilen Quellen	**3.351.760**	**3.868.301**
(7) Gesamtenergieverbrauch aus nuklearen Quellen	**0**	**0**
(8) Verbrauch von Brennstoffen aus erneuerbaren Quellen	92.675	110.068
(9) Energieverbrauch von zugekauftem oder anderweitig erhaltenem Strom, Wärme, Dampf und Kälte aus erneuerbaren Quellen	3.315.668	4.219.044
(10) Verbrauch von selbst erzeugter nicht mit Brennstoffen betriebener erneuerbarer Energie	34.484	26.652
(11) Gesamtenergieverbrauch aus erneuerbaren Quellen	**3.442.827**	**4.355.765**
(12) Gesamter Energieverbrauch	**6.794.587**	**8.224.066**

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
Übergreifende Angaben für Positionen (1) bis (12)
- *Umrechnungsfaktoren werden bei Bedarf verwendet, um den Brennstoffverbrauch in MWh umzurechnen.*
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Für einzelne Standorte werden Modellrechnungen unter Berücksichtigung der Mitarbeiteranzahl und der Art des Betriebs verwendet.*
- *Zudem ist der Dezemberverbrauch für einzelne Standorte kalkuliert, falls erforderliche Daten oder Belege zum Zeitpunkt der Berichterstattung noch nicht vorlagen.*
- *Die Zuordnung in erneuerbare und nicht-erneuerbare Energieträger folgt der marktbasierten Methode.*

(1) Brennstoffverbrauch aus Kohle und Kohleerzeugnissen
- *Enthält den Verbrauch von Stein- und Braunkohle.*

(2) Brennstoffverbrauch aus Erdöl und Erdölerzeugnissen
- *Enthält den Verbrauch von Diesel, Gasöl, Benzin und Heizöl.*
- *Der Energieverbrauch der Firmenfahrzeuge weltweit ist modelliert und nutzt den Energieverbrauch der deutschen Firmenfahrzeuge als Richtwert.*

(3) Brennstoffverbrauch aus Erdgas
- *Enthält den Verbrauch von Erdgas.*

(4) Verbrauch von Brennstoffen aus anderen fossilen Quellen
- *Enthält den Verbrauch von Flüssiggas (LPG), Propan und flüssigem Butan.*

(5) Verbrauch von zugekauftem oder anderweitig erhaltenem Strom, Wärme, Dampf und Kälte aus fossilen Quellen
- *Enthält den Verbrauch von zugekaufter Fernwärme und Dampf aus fossilen Quellen.*

(6) Gesamtenergieverbrauch aus fossilen Quellen
- *Summe der Positionen (1) bis (5).*

(7) Gesamtenergieverbrauch aus nuklearen Quellen
- *Enthält den Energieverbrauch aus nuklearen Quellen.*

(8) Verbrauch von Brennstoffen aus erneuerbaren Quellen
- *Enthält den Verbrauch von Biomasse, Biokraftstoffen, Biomethan und grünem Wasserstoff.*

(9) Energieverbrauch von zugekauftem oder anderweitig erhaltenem Strom, Wärme, Dampf und Kälte aus erneuerbaren Quellen
- *Enthält den eingekauften Strommix, Strom aus erneuerbaren Quellen **mit** vertraglichen Instrumenten (On-Site PPA, Off-Site PPA, Green Tariff, Energy Attribute Certificates) sowie eingekauften Dampf und Fernwärme aus erneuerbaren Quellen.*

(10) Verbrauch von selbst erzeugter nicht mit Brennstoffen betriebener erneuerbarer Energie
- *Enthält den Verbrauch von selbst erzeugtem Strom aus erneuerbaren Quellen.*

(11) Gesamtenergieverbrauch aus erneuerbaren Quellen
- *Summe der Positionen (8) bis (10).*

(12) Gesamter Energieverbrauch
- *Berechnet als Summe der Positionen (6), (7) und (11).*

Scope-3-Emissionen, Resilienz und Transformation der Wertschöpfungskette

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im IRO-Cluster Scope-3-Emissionen, Resilienz und Transformation der Wertschöpfungskette

ID	Kurzbeschreibung	Art des IROs	Primärer Zeithorizont	Erläuterung
4	Scope 3: Emissionen in der Wertschöpfungskette (ohne Nutzungsphase)	Potenzielle und tatsächliche negative Auswirkung	Kurzfristig	Aus einer Klimaperspektive heraus sind in der Wertschöpfungskette von Continental insbesondere der Bezug von Materialien und die Behandlung der Produkte am Ende der Lebensdauer wesentlich. Continental bezieht eine Vielzahl von Materialien und Vorprodukten wie Naturkautschuk, synthetischer Kautschuk, weitere Polymere, Chemikalien und Stahl aus globalen Lieferketten. Mit diesen Lieferketten sind industrieinhärente Treibhausgasemissionen verbunden. Die Behandlung der Produkte von Continental am Ende des Lebenszyklus umfasst verschiedene Prozesse, von denen wesentliche Teile prozessinhärent mit Treibhausgasemissionen verbunden sind. Auch unter Berücksichtigung des Managementansatzes ergeben sich dadurch wesentliche tatsächliche Auswirkungen.
5	Scope 3: Emissionen in der Wertschöpfungskette (Nutzungsphase)	Potenzielle und tatsächliche negative Auswirkung	Kurzfristig	Die Produkte von Continental werden in Fahrzeugen oder industriellen Maschinen verbaut. Während der Nutzung können sie den Energieverbrauch beeinflussen bzw. zu ihm beitragen. Dabei werden sowohl in der Mobilität als auch in den relevanten industriellen Prozessen unserer Kunden derzeit noch überwiegend fossile Kraftstoffe und Energieträger eingesetzt. Daraus ergeben sich portfolio- und industrieinhärent Treibhausgasemissionen in Verbindung mit der Nutzungsphase der Produkte. Auch unter Berücksichtigung des Managementansatzes ergeben sich dadurch wesentliche tatsächliche Auswirkungen.
6	Höhere Kosten für Materialien/Dienstleistungen im Zusammenhang mit Klimaschutz (APS-Szenario)	Abstraktes Risiko	Langfristig	Continental bezieht Materialien und Vorprodukte aus Industrien mit relevanten Treibhausgasemissionen, wie Naturkautschuk, synthetischer Kautschuk, weitere Polymere, Chemikalien und Stahl. Daraus ergibt sich eine industrieinhärente Risikoexposition, die mit der Geschwindigkeit der Transformation in Bezug auf den Klimawandel verbunden ist. In einem Szenario, in dem angekündigte Klimaziele von Märkten und Kunden konsequent verfolgt werden, könnten die Anforderungsverschärfungen sich in bestimmten Märkten schneller entwickeln, als sich die Lieferkette anpassen kann. Dies könnte zu wesentlichen Kostensteigerungen für Materialien und Vorprodukte führen.
7	Höhere Kosten für Materialien/Dienstleistungen im Zusammenhang mit Klimaschutz (1,5°C-Szenario ohne Überschreitung)	Abstraktes Risiko	Mittelfristig	Continental bezieht Materialien und Vorprodukte aus Industrien mit relevanten Treibhausgasemissionen, wie Naturkautschuk, synthetischer Kautschuk, weitere Polymere, Chemikalien und Stahl. Daraus ergibt sich eine industrieinhärente Risikoexposition, die mit der Geschwindigkeit der Transformation in Bezug auf den Klimawandel verbunden ist. In einem gemäß ESRS zu analysierenden Szenario höchst ambitionierter Regulatorik, die keine oder nur eine begrenzte Überschreitung eines Temperaturanstiegs von 1,5°C zulässt, könnte die regulatorisch geforderte Geschwindigkeit zur Dekarbonisierung deutlich über dem Anpassungstempo der Lieferkette liegen. Dies könnte zu wesentlichen Kostensteigerungen für Materialien und Vorprodukte führen.
8	Umsatzeinbußen im Zusammenhang mit unserem Portfolio und Klimawandel (APS-Szenario)	Abstraktes Risiko	Langfristig	Die Produkte von Continental werden in Fahrzeugen oder industriellen Maschinen verbaut. Daraus ergibt sich portfoliobedingt eine Exposition gegenüber marktbezogenen Risiken, die mit der Transformation von Mobilität und Industrie in Bezug auf den Klimawandel verbunden sind. In einem Szenario, in dem angekündigte Klimaziele von Märkten und Kunden konsequent verfolgt werden, könnten die Anforderungsverschärfungen sich in bestimmten Märkten schneller entwickeln, als sich die Branchen allgemein sowie das Produktportfolio von Continental anpassen können. Dies könnte in Abhängigkeit von der konkreten Regulatorik zu wesentlichen Umsatzverlusten in bestimmten Märkten oder für bestimmte Produktsegmente führen.
9	Umsatzeinbußen im Zusammenhang mit unserem Portfolio und Klimawandel (1,5°C-Szenario ohne Überschreitung)	Abstraktes Risiko	Mittelfristig	Die Produkte von Continental werden in Fahrzeugen oder industriellen Maschinen verbaut. Daraus ergibt sich portfoliobedingt eine Exposition gegenüber marktbezogenen Risiken, die mit der Transformation von Mobilität und Industrie in Bezug auf den Klimawandel verbunden sind. In einem gemäß ESRS zu analysierenden Szenario höchst ambitionierter Regulatorik, die keine oder nur eine begrenzte Überschreitung eines Temperaturanstiegs von 1,5°C zulässt, könnte die regulatorisch geforderte Geschwindigkeit zur Dekarbonisierung deutlich über dem Anpassungstempo der Branchen liegen. Dies könnte zu wesentlichen Umsatzverlusten führen, da die Nachfrage für große Teile des Portfolios zurückginge.
10	Wachstum aufgrund von Klimaschutzvorschriften	Chance	Langfristig	Das Produktportfolio von Continental bedient Märkte und Industrien, die sich in der Transformation in Bezug auf den Klimawandel befinden und die zunehmend reguliert werden (z. B. mit Vorgaben zur Energieeffizienz oder Treibhausgasemissions-Reduktion). Dadurch können sich durch veränderte Produktanforderungen (z. B. Reifen für E-Fahrzeuge) in diesen Märkten grundsätzlich Potenziale für zusätzliches Umsatzwachstum und neues Geschäft sowie eine weitere Differenzierung im Wettbewerb ergeben, welche sich auch positiv auf die erzielbare Marge auswirken könnte. Auf Basis der Portfolioausrichtung und der bestehenden Managementansätze geht Continental davon aus, diese Chancen nutzen zu können.

Managementansatz für Scope-3-Emissionen, Resilienz und Transformation der Wertschöpfungskette

Continental ist davon überzeugt, dass sich die Mobilität und die Weltwirtschaft hin zu Klimaneutralität wandeln müssen. Wir unterstützen die Grundsätze und Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens und fördern Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen sowie kohlenstoffarme Lösungen entlang unserer Wertschöpfungskette (Scope 3), wie in unserer Nachhaltigkeitsambition beschrieben. Um dabei Risiken zu reduzieren und Chancen zu nutzen, hat Continental einen entsprechenden Managementansatz etabliert und entwickelt diesen weiter. Dabei werden sowohl die vor- als auch die nachgelagerte Wertschöpfungskette betrachtet und die unterschiedlichen Geschwindigkeiten dieses Wandels bei unseren Kunden und Lieferanten wie auch in unseren verschiedenen Branchen und Märkten berücksichtigt. Für die Scope-3-Emissionen hat Continental kein quantifiziertes, zeitgebundenes öffentliches Nachhaltigkeitsziel definiert, sondern arbeitet mit dem im Weiteren beschrieben Managementansatz mit einer Vielzahl an Prozessen an der Reduktion von Scope-3-Emissionen.

Der Managementansatz umfasst mit den unterschiedlichen dazugehörigen Prozessen den gesamten Continental-Konzern sowie das globale Produktportfolio. Die Prozesse beziehen sich insbesondere auf die mengenmäßig signifikantesten Kategorien der Scope-3-THG-Emissionen gemäß dem GHG Protocol:

- vorgelagerte Wertschöpfungskette mit den von unseren Lieferanten eingekauften Waren und Dienstleistungen (Kategorie 1),
- indirekte Scope-3-THG-Emissionen der Nutzungsphase der verkauften Produkte (Kategorie 11) sowie
- Emissionen bei der Behandlung von Produkten am Ende ihrer Lebensdauer (Kategorie 12).

In Bezug auf die eingekauften Rohstoffe liegt der Schwerpunkt der Prozesse hauptsächlich bei den Lieferanten mit den höchsten Anteilen an Scope-3-Emissionen. Dabei gelten keine grundsätzlichen geografischen Einschränkungen oder Eingrenzungen von Produktgruppen. Aufgrund der Komplexität der Scope-3-THG-Emissionen gibt es in diesen drei Bereichen jedoch jeweils einen spezifischen Fokus auf beeinflussbare und wesentliche Elemente.

Die Steuerung und Anpassung des Managementansatzes findet in den jeweils verantwortlichen operativen Geschäftsfunktionen und unterstützenden Funktionen statt. Diese umfassen insbesondere:

- Forschung und Entwicklung (F&E), Produktentwicklung, marktnahe Funktionen wie Marketing und Sales sowie Nachhaltigkeit für alle drei Bereiche,
- Einkauf und Supply Chain für die vorgelagerten Wertschöpfungskette sowie
- weitere spezifische Funktionen für die Behandlung von Produkten am Ende ihrer Lebensdauer (siehe dazu die genannten Funktionen im Kapitel Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften (ESRS E5), Unterkapitel Zirkularität).

Die Überwachung erfolgt auf den jeweiligen Geschäftsebenen sowie übergreifend durch den Vorstand.

Für das Management von Scope-3-Emissionen, Resilienz und Transformation der Wertschöpfungskette ist die Transparenz in Bezug auf die signifikanten Kategorien von Scope-3-THG-Emissionen maßgeblich. Die Berechnung der Emissionen und die kontinuierliche Weiterentwicklung der entsprechenden Datenmodelle sind damit die Grundlage für alle drei Schwerpunktbereiche des Managementansatzes.

Für die vorgelagerte Wertschöpfungskette (Kategorie 1) liegt der Schwerpunkt der Prozesse auf dem THG-Fußabdruck der verwendeten Materialien, der vor allem durch den technologischen Fortschritt in vorgelagerten Industrien sowie die Materialauswahl beeinflusst wird. Zu den entsprechenden Managementpraktiken gehört die Zusammenarbeit mit Lieferanten, um deren Emissionen und die Emissionen ihrer Lieferketten zu senken. Wir streben an, dass sich unsere Lieferanten für den Klimaschutz einsetzen und ihre Emissionen sowie Klimaziele transparent darstellen. Der Prozess beinhaltet zusätzlich eine systematischere Erfassung von Emissionsdaten und -reduktionszielen von Lieferanten, um Reduktionshebel zu identifizieren. Dadurch wird der Prozess bei der Auswahl weniger emissionsintensiver Materialien im Rahmen der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten weiter unterstützt. Somit können Potenziale bei emissionsärmeren Materialien entsprechend in der Gestaltung von Produkten berücksichtigt werden. Die Datenverfügbarkeit ist dabei entscheidend und wird daher konsequent ausgebaut, um bei der Materialauswahl die emissionsärmeren Materialien wählen zu können. Ein wesentlicher Fokus wird in diesen Prozessen auf Skalierbarkeit und Wirtschaftlichkeit gelegt und zudem werden auch Transitionsrisiken in der Lieferkette adressiert: Lieferanten, welche die Dekarbonisierung unserer eingekauften Materialien unterstützen, arbeiten dadurch an ihrer eigenen Dekarbonisierung und damit an ihren Transitionsrisiken. Dieser Bereich des Managementansatzes ist eng mit den Prozessen zur Zirkularität im Unterkapitel Zirkularität verbunden.

Bezüglich der Emissionen bei der Behandlung von Produkten am Ende ihrer Lebensdauer (Kategorie 12) sind die relevanten Prozesse im Unterkapitel Zirkularität beschrieben. Diese steuern indirekt die Emissionen bei der Behandlung der Produkte am Lebenszyklusende und tragen zur Emissionsreduktion bei, auch wenn sie primär auf Zirkularitätsaspekte ausgerichtet sind.

In Bezug auf die Nutzungsphase der verkauften Produkte (Kategorie 11) arbeitet Continental konsequent an der Optimierung derjenigen Einflussfaktoren, die direkt mit dem Produkt verbunden sind. Bei Reifen betrifft dies insbesondere den Rollwiderstand, da ein niedriger Rollwiderstand den Kraftstoff- bzw. Stromverbrauch von Fahrzeugen senkt – und damit auch die einhergehenden zugerechneten Scope-3-Emissionen von Reifen. Im europäischen Markt wird der Rollwiderstand anhand des EU-Reifenlabels bewertet. Ein „A“ entspricht dabei der bestmöglichen Kategorie. Als Premiumhersteller steht Continental für sicherheitsrelevante Eigenschaften wie Nassbremsen auf höchstem Niveau (siehe hierzu Kapitel Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4), Unterkapitel Sichere Mobilität). Gleichzeitig optimiert Continental kontinuierlich weitere Produkteigenschaften wie den Rollwiderstand in Balance mit den sicherheitsrelevanten Eigenschaften. Ein Beispiel hierfür ist der im Berichtsjahr vorgestellte VanContact A/S Eco, der als erster Ganzjahresreifen für Transporter das Label „A“ in den Performance-Kriterien Rollwiderstand, Geräuschentwicklung und Nassbremsen erreicht hat. Vergleichbar wird im Unternehmensbereich ContiTech an der Verbesserung des Rollwiderstands von Fördergurten gearbeitet, was zur Energieeffizienz von Fördergurtanlagen beispielsweise im Berg- und Tagebau beiträgt. Auch bei Fördergurten lässt sich der Rollwiderstand anhand eines Effizienzlabels bewerten, das von Continental gemeinsam mit dem amerikanischen Verband der Gummiproduktthersteller (US Association for Rubber Products Manufacturers) entwickelt hat.

Ein weiterer Einflussfaktor in Bezug auf die Nutzungsphase sind die Antriebsart und die Energiequelle der Fahrzeuge, auf denen Continental-Reifen montiert sind. Diese wirken sich maßgeblich auf die Emissionen in der Nutzungsphase aus, liegen aber außerhalb des direkten Einflussbereichs von Continental. Daher konzentrieren sich Forschung und Produktentwicklung von Continental darauf, die Transformation hin zu Elektromobilität und alternativen Antrieben aktiv zu unterstützen. Eine Grundvoraussetzung dafür ist, dass die Reifen von Continental die Anforderungen von Elektrofahrzeugen erfüllen. Eine Verbesserung des Rollwiderstands trägt beispielsweise zur Verlängerung der Reichweite bei. Zudem sind Elektrofahrzeuge aufgrund der verbauten Batterien oft schwerer als vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsantrieb. Daher müssen die Reifen für das erhöhte Gewicht ausgelegt sein. Continental produziert seit 2021 Reifen mit der HL-Lastindexkennung. Zudem ist die Reduzierung der Geräuschentwicklung von Reifen bei Elektrofahrzeugen besonders relevant, da aufgrund fehlender Motorengeräusche andere Geräusche stärker wahrgenommen werden. Im Jahr 2025 setzten 17 der 20 weltweit volumenstärksten Hersteller von Elektrofahrzeugen in der Erstausrüstung auf die technologische Kompetenz von Continental.

Die Nachhaltigkeitsambition von Continental bildet den übergeordneten Rahmen für die Entwicklung und Umsetzung konkreter Prozesse und Maßnahmen. Ergänzend gelten innerhalb der Organisation bereichsspezifische interne Richtlinien, die sich direkt oder indirekt mit dem Thema Klimaschutz befassen und die jeweiligen Geschäftsprozesse auf unterschiedlichen Ebenen steuern.

Darüber hinaus basiert der Managementansatz auf dem GHG Protocol und den zugehörigen Standards, z.B. Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard, als externen Regelwerken für die Bilanzierung von CO_2-Emissionen sowie entsprechenden regulatorischen Vorgaben für Produkte, beispielsweise im Zusammenhang mit dem Reifenlabel.

Der Managementansatz und die damit verbundenen Maßnahmen orientieren sich an den Anforderungen von Kunden und den Erwartungen von Investoren. Außerdem sind intensive Gespräche mit Lieferanten ein Kernelement der Prozesse.

Continental kommuniziert ihren Ansatz zum Management von Scope-3-Emissionen sowie Resilienz und Transformation der Wertschöpfungskette sowohl extern als auch intern über eine Vielzahl von Kanälen. Extern erfolgt die Kommunikation u.a. über Pressemitteilungen, mediale Berichterstattung, Messeauftritte sowie den direkten Dialog mit Kunden, Lieferanten, Investoren und weiteren Marktteilnehmenden. Intern werden Informationen beispielweise über das unternehmensweite Intranet, themenspezifische Konferenzen, Arbeitsgruppen und bereichsübergreifende Austauschformate verbreitet.

Das Klimaschutz-Sofortprogramm Net|Zero|Now von Continental wurde im Geschäftsjahr 2025 nicht fortgeführt. Im Berichtsjahr fanden keine weiteren Einkäufe von oder Stilllegungen durch Emissionszertifikate statt und es sind auch keine weiteren geplant.

Kennzahlen in Bezug auf Scope-3-Emissionen, Resilienz und Transformation der Wertschöpfungskette

Signifikante Scope-3-THG-Emissionen

Die Scope-3-Emissionen sind im Berichtsjahr deutlich gesunken. Die Veränderungen gingen im Wesentlichen auf die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing zurück, vor allem in den beiden Kategorien 1. Erworbene Waren und Dienstleistungen und 11. Verwendung verkaufter Produkte. Gleichzeitig ergab sich für die Summe der Scope-3-Emissionen ein geringfügiger zusätzlicher Effekt aus der Umstellung der Berichterstattung auf die signifikanten Scope-3-Emissionen gegenüber einer Berichterstattung aller 15 Kategorien im Vorjahr.

	Rückblickend				**Etappenziele und Zieljahre**			
Signifikante Scope-3-THG-Emissionen, in t CO_2e	Basisjahr	2024	**2025**	Δ Vj. in %	2025	2030	2035	Reduktionsrate (jährlich % des Ziels / Basisjahr)
Gesamte indirekte (Scope 3) THG-Bruttoemissionen	**–**	**99.418.244**	**82.752.862**	**-17**		**–**	**–**	**–**
1. Erworbene Waren und Dienstleistungen	–	14.270.642	8.810.712	-38		–	–	–
2. Investitionsgüter	–	826.610	462.347	-44		–	–	–
3. Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder Scope 2 enthalten)	–	458.530	380.009	-17		–	–	–
4. Vorgelagerter Transport und Vertrieb	–	977.819	511.110	-48		–	–	–
5. Abfallaufkommen in Betrieben	–	32.368	22.830	-29		–	–	–
6. Geschäftsreisen	–	64.428	34.593	-46		–	–	–
11. Verwendung verkaufter Produkte	–	78.510.936	68.540.783	-13		–	–	–
12. Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer	–	3.663.651	3.990.477	9		–	–	–

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
Übergreifende Angaben
- *Scope-3-THG-Emissionen werden in Übereinstimmung mit dem Corporate Value Chain (Scope 3) Accounting and Reporting Standard 2011 und den ergänzenden Standards berechnet.*

Gesamte berechnete indirekte (Scope 3-) THG-Bruttoemissionen
- *Für 2025: Summe der signifikanten Scope-3-THG-Emissionen. Für 2024: Summe aller 15 Kategorien an Scope-3-THG-Emissionen.*

Berechnete indirekte Scope-3-THG-Emissionen – erworbene Waren und Dienstleistungen

- *Die erworbenen Waren und Dienstleistungen beziehen sich auf die Förderung, die Fertigung und den Transport von Waren, die vom Unternehmen im Berichtsjahr eingekauft wurden. Es werden nur die für Kategorie 1 gemäß GHG Protocol relevanten Waren und Dienstleistungen berücksichtigt, einschließlich aller vorgelagerten Emissionen (Cradle-to-Gate).*
- *Die Emissionen für Produktionsmaterialien werden gewichtsbasiert und für andere Waren und Dienstleistungen kostenbasiert berechnet. Für die Berechnung der Emissionen werden die Emissionsfaktoren von Sphera, Ecoinvent, lieferantenspezifische Emissionsfaktoren oder intern ermittelten unternehmensbereichs- und geschäftsfeldspezifischen THG-Faktoren verwendet.*
- *Bei eingekauften Produktgruppen, für die nicht alle Gewichtsangaben vorliegen, wird der fehlende Anteil durch Berechnungen mit der Durchschnittsmethode extrapoliert. Die Ausgaben für Nicht-Produktionsmaterialien und Dienstleistungen werden entweder mit den spezifischen Emissionsfaktoren von DEFRA oder mit einem intern bestimmten Emissionsfaktor multipliziert. Innerhalb dieser ausgabenbasierten Methode werden die Daten für einen kleinen Teil extrapoliert.*

Berechnete indirekte Scope-3-THG-Emissionen – Investitionsgüter

- *Investitionsgüter, die im Berichtsjahr eingekauft wurden, sind berücksichtigt.*
- *Die Ausgaben für Investitionsgüter werden entweder mit den spezifischen Emissionsfaktoren von DEFRA oder mit einem intern bestimmten Emissionsfaktor multipliziert. Im Rahmen dieser ausgabenbasierten Methode werden die Daten für einen kleinen Teil extrapoliert.*

Berechnete indirekte Scope-3-THG-Emissionen – Tätigkeiten im Zusammenhang mit Brennstoffen und Energie (nicht in Scope 1 oder 2 enthalten)

- *Energie- und brennstoffbezogene Aktivitäten werden als Förderung, Erzeugung, Transport und Transportverluste von erworbenen Brennstoffen und Energie definiert, die nicht von Scope 1 oder 2 abgedeckt werden.*
- *Für den Energieverbrauch werden die spezifischen Emissionsfaktoren von DEFRA im Rahmen einer Durchschnittsdaten-Methode verwendet.*
- *Die länderspezifischen Emissionsfaktoren für Netzstrom werden auf der Grundlage der DEFRA-Berechnungsmethode berechnet. Für diese Kategorie werden Well-to-Tank-Emissionsfaktoren berücksichtigt.*
- *Ein durchschnittlicher Übertragungsverlust von 5 %, wie von DEFRA empfohlen, wurde für Dampf und Fernwärme angewendet.*
- *Bei erneuerbarer Elektrizität wird davon ausgegangen, dass der Mix zu 50 % aus Photovoltaik und zu 50 % aus Windenergie besteht.*

Berechnete indirekte Scope-3-THG-Emissionen – vorgelagerter Transport und Vertrieb

- *Vorgelagerter Transport und Vertrieb werden als der Transport von Waren von direkten Lieferanten zum Unternehmen sowie innerhalb des Unternehmens und zum Kunden, sofern vom Unternehmen bezahlt und unter Einsatz von Fahrzeugen und Einrichtungen von Dritten, definiert, einschließlich Emissionen von Transportdienstleistungen.*
- *Für diese Kategorie werden Durchschnittsdaten, Kosten und THG-Daten von Dienstleistern unter Anwendung der entfernungsbasierten Methode verwendet, wobei der fehlende Anteil extrapoliert wird.*
- *Neben den CO_2-Daten von Dienstleistern werden die Emissionen für jeden Verkehrsträger (Straße, Schiene, See und Luft) durch Berechnungen ermittelt, wobei ein kleiner Teil der Verkehrsträger geschätzt wird.*
- *Als Berechnungsgrundlage dienen Logistikkosten, Entfernung je Gewicht und Transportmittel, multipliziert mit spezifischen Emissionsfaktoren von Sphera oder DEFRA.*
- *Die Emissionen des Unternehmensbereichs ContiTech werden zum Großteil anhand der THG-Daten von Dienstleistern berechnet.*

Berechnete indirekte Scope-3-THG-Emissionen – Abfallaufkommen in Betrieben

- *Das Abfallaufkommen wird mit den spezifischen Emissionsfaktoren von DEFRA mit einer Durchschnittsdaten-Methode für verschiedene Abfallkategorien multipliziert, wobei nur Emissionen im Zusammenhang mit Deponien und Verbrennungsanlagen berücksichtigt werden.*

Berechnete indirekte Scope-3-THG-Emissionen – Geschäftsreisen

- *Reisebuchungsanbieter übermitteln die THG-Emissionen für Geschäftsreisen. Hotelübernachtungen werden dabei als optionale Daten einbezogen. Die unterschiedlichen Reiseoptionen sind zusätzlich berücksichtigt und berechnet.*
- *Teilweise beziehen sich diese externen Primärdaten auf Emissionsfaktoren von DEFRA.*
- *Geschäftsreisen, die möglicherweise nicht über diese Dienstleister gebucht wurden, sind durch eine Schätzung auf Basis einer Expertenannahme berücksichtigt.*

Berechnete indirekte Scope-3-THG-Emissionen – Verwendung verkaufter Produkte

- *Diese Kategorie enthält die indirekten Emissionen der Unternehmensbereiche ContiTech und Tires in der Nutzungsphase, die gemäß dem GHG Protocol optional zu berichten sind. Für diese Kategorie werden die Tank-to-Wheel-Emissionsfaktoren verwendet.*
- *Indirekte Emissionen im Bereich der Spezialreifen, Nicht-Reifen-Produkte und Produkte im Handelsgeschäft des Unternehmensbereichs Tires sowie das Industriegeschäft des Unternehmensbereichs ContiTech mit Ausnahme des Geschäfts mit Fördergurten sind nicht Teil der Berechnung.*
- *Für den Unternehmensbereich ContiTech basiert die Berechnungsmethode auf der erwarteten Produktlebensdauer, übernommen von ausgewählten Automobilherstellern, und dem verkauften Produktgewicht unter Verwendung von Durchschnittsdaten-Methoden mit Emissionsfaktoren von ICCT und DEFRA sowie repräsentativer Verbrauchswerte von Batterie-Elektrofahrzeugen.*
- *Zur Berechnung der Emissionen aus der Nutzungsphase von Fördergurten des Unternehmensbereichs ContiTech werden ein durchschnittliches Gurtgewicht, die damit verbundene Leerlaufleistung, die jährliche Laufzeit des Gurts sowie die Lebensdauer auf der Grundlage von internen Daten und Expertenbewertungen ermittelt.*
- *Das Berechnungsmodell für den Unternehmensbereich Tires basiert auf den an die Reifenindustrie angepassten „Produktkategorie-Regeln" (Product Category Rules, PCR). Der Energieverbrauch der verkauften Reifen wird unter Berücksichtigung des Roll- und des Beschleunigungswiderstands berechnet.*
- *Außerdem werden für den Unternehmensbereich Tires kraftstoffspezifische Emissionsfaktoren von DEFRA verwendet, die auf dem PCR-Antriebsstrangmix in den jeweiligen Märkten basieren. Alle Antriebsarten, die innerhalb der PCR Berücksichtigung finden, werden in den Modellen abgebildet. Innerhalb der PCR werden Antriebsarten ab einem Schwellenwert von 10% innerhalb der relevanten Märkte berücksichtigt.*

Berechnete indirekte Scope-3-THG-Emissionen – Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer

- *Berücksichtigt sind die Abfallentsorgung und die Behandlung von verkauften Produkten am Lebenszyklusende.*
- *Das Gewicht der verkauften Produkte wird mit den spezifischen Emissionsfaktoren von Sphera gemäß dem Entsorgungs- und Recyclingtyp multipliziert. Für fehlende Gewichtsangaben einzelner Produktgruppen werden die Emissionen auf der Grundlage von Informationen über eingekaufte Waren berechnet. Im Berichtsjahr wurde die Methodik zur Berechnung der Kennzahl weiterentwickelt.*
- *Für die Klassifizierung des Entsorgungs- und Verwertungstyps werden interne Expertenbewertungen und Industriedaten herangezogen.*

Scope-3-Emissionen unter Verwendung von Primärdaten

Aufgrund einer verbesserten Datenbasis konnte der Anteil an Scope-3-THG-Emissionen, die unter Verwendung von Primärdaten berechnet wurden, erheblich gesteigert werden. Im Unternehmensbereich Tires wurden spezifische Prozesse mit den Lieferanten von Produktionsmaterialien eingeführt, sodass im Berichtsjahr erstmals Primärdaten für die Berechnung der Emissionen genutzt wurden. Dadurch konnten die Emissionen der Produktionsmaterialien in Scope 3 Kategorie 1 für den Unternehmensbereich Tires etwa zur Hälfte mittels Primärdaten abgebildet werden. Der Anteil über alle Scope-3-THG-Emissionen lag methodenbedingt und durch den hohen Anteil der Emissionen der Kategorie 11 (Verwendung verkaufter Produkte) 2025 im mittleren einstelligen Prozentbereich. Die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing hatte auf die Veränderung keinen Einfluss.

Scope-3-Emissionen unter Verwendung von Primärdaten	**2025**	2024
Anteil Scope-3-THG-Emissionen, berechnet unter Verwendung von Primärdaten, in %	3,44	0,01
Anteil Scope-3-THG-Emissionen bezogen auf Kategorie 1. Erworbene Waren und Dienstleistungen, berechnet unter Verwendung von Primärdaten, in %	31,97	–
Anteil Scope-3-THG-Emissionen bezogen auf Produktionsmaterialien innerhalb der Kategorie 1, berechnet unter Verwendung von Primärdaten, in %	35,65	–

Übergreifende Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

- *Es werden Emissionen berücksichtigt, zu denen Primärdaten in Form eines Produkt-CO_2-Fußabdrucks vorlagen, der entweder extern verifiziert ist oder einen internen Validierungsprozess erfolgreich durchlaufen hat.*
- *Berücksichtigt sind Scope-3-THG-Emissionen, die anhand von Primärdaten berechnet werden.*
- *Scope-3-THG-Emissionen auf Basis von Primärdaten werden in Relation zu den gesamten Scope-3-THG-Emissionen gesetzt.*
- *Scope-3-THG-Emissionen auf Basis von Primärdaten werden in Relation zu Scope-3-THG-Emissionen - Kategorie 1 gesetzt.*
- *Scope-3-THG-Emissionen auf Basis von Primärdaten werden in Relation zu dem Anteil an Emissionen der Produktionsmaterialien aus Scope-3-THG-Emissionen - Kategorie 1 gesetzt.*
- *Beide Kennzahlen zu den Anteilen der Primärdaten bezogen auf Kategorie 1 werden für das Berichtsjahr erstmals ausgewiesen. Eine entsprechende Vergleichszahl für 2024 ließ sich aufgrund der organisatorischen Veränderungen nicht berechnen.*

Anpassung an den Klimawandel

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im IRO-Cluster Anpassung an den Klimawandel

ID	Kurzbeschreibung	Art des IROs	Primärer Zeithorizont	Erläuterung
11	Betriebsunterbrechungen und höhere Betriebskosten/Investitionen im eigenen Geschäftsbereich aufgrund der physischen Auswirkungen des Klimawandels (SSP2-Szenario)	Abstraktes und konkretes Risiko	Langfristig/ mittelfristig	Continental betreibt weltweit eine Vielzahl von Standorten in Regionen mit verschiedenen klimatischen Bedingungen. Daraus ergibt sich eine grundsätzliche Exposition gegenüber physischen Folgen des Klimawandels wie zunehmenden Extremwetterereignissen und langfristigen klimatischen Veränderungen. In einem Szenario mit moderatem Temperaturanstieg könnten erhöhte akute Ereignisse sowie verstärkte chronische Änderungen der klimatischen Bedingungen zu Unterbrechungen des Geschäftsbetriebs oder notwendigen Anpassungsmaßnahmen führen und damit höhere Betriebskosten und Investitionen verursachen. Eine konkrete Risikoexposition in Bezug auf höhere Betriebskosten und Investitionen ergibt sich insbesondere für Standorte, die bereits mittelfristig von häufigeren Hitzewellen betroffen sein könnten, was zur Erhöhung von entsprechenden Investitionen in Infrastruktur und Betriebskosten (z.B. Kühlung und Isolierung) führen kann.
12	Betriebsunterbrechungen und höhere Betriebskosten/Investitionen im eigenen Geschäftsbereich aufgrund der physischen Auswirkungen des Klimawandels (SSP5-Szenario)	Abstraktes Risiko	Langfristig	Continental betreibt weltweit eine Vielzahl von Standorten in Regionen mit verschiedenen klimatischen Bedingungen. Daraus ergibt sich eine grundsätzliche Exposition gegenüber physischen Folgen des Klimawandels wie zunehmenden Extremwetterereignissen und langfristigen klimatischen Veränderungen. In einem Szenario mit starkem Temperaturanstieg könnten deutlich erhöhte akute Ereignisse sowie verstärkte chronische Änderungen der klimatischen Bedingungen zu Unterbrechungen des Geschäftsbetriebs oder notwendigen Anpassungsmaßnahmen führen und damit höhere Betriebskosten und Investitionen verursachen.
13	Unterbrechungen der Lieferkette und höhere Kosten für Materialien/Dienstleistungen aufgrund der physischen Auswirkungen des Klimawandels (SSP5-Szenario)	Abstraktes Risiko	Langfristig	Continentals Lieferkette erstreckt sich über eine Vielzahl von Ländern und umfasst diverse Industrien. Aus dieser globalen Struktur ergibt sich eine grundsätzliche Exposition gegenüber physischen Folgen des Klimawandels wie zunehmenden Extremwetterereignissen und langfristigen klimatischen Veränderungen. In einem Szenario mit starkem Temperaturanstieg könnten deutlich erhöhte akute Ereignisse sowie verstärkte chronische Änderungen der klimatischen Bedingungen zu Unterbrechungen oder Einschränkungen der Verfügbarkeit bestimmter Materialien und Vorprodukte führen, insbesondere bei biobasierten Materialien. Dies könnte marktbedingt zu höheren Kosten für Materialien und Vorprodukte führen.

Managementansatz für Anpassung an den Klimawandel

Um das Risiko steigender Betriebs- und Investitionskosten oder von Geschäftsunterbrechungen aufgrund des physischen Klimawandels zu mindern, hat Continental einen Managementansatz etabliert. Dieser umfasst sowohl technische Maßnahmen zur Anpassung von Produktionsstätten und Maßnahmen zur Verhaltensänderung der Mitarbeitenden als auch Prozesse zur Auswahl von Produktionsanlagen und neuen Standorten.

Zugleich deckt der Managementansatz auch physische Risiken in der Lieferkette ab, um die Kontinuität der Lieferketten sicherzustellen, deren Resilienz zu stärken und Unterbrechungen zu verhindern. Physische Klimarisiken sind eine von vielen Risikoursachen von Lieferunterbrechungen. Sie werden im Rahmen des allgemeinen Lieferkettenmanagements berücksichtigt.

Dieser Managementansatz deckt den eigenen Geschäftsbereich von Continental ab. In Bezug auf die Lieferkette deckt der Managementansatz insbesondere die Lieferketten von Produktionsmaterialien ab und variiert in Bezug auf die betrachtete Tiefe der Lieferkette.

Die Hauptverantwortung für die Umsetzung der Risikominderungsmaßnahmen in Bezug auf Produktionsanlagen und Standorte liegt im operativen Geschäft, das von verschiedenen Funktionen innerhalb der Organisation unterstützt wird, z.B. von Real Estate Management, dem Continental-internen Versicherungsdienst sowie von technischen Abteilungen, die auf Gebäude, Anlagen und Infrastruktur spezialisiert sind. Das Management der Lieferkette erfolgt insbesondere durch die Einkaufs- und Lieferkettenfunktionen. Eine Überwachung erfolgt über verschiedene Prozesse, u.a. im Rahmen des allgemeinen Risikomanagements.

Bei der Wahl neuer Betriebsstandorte berücksichtigt Continental u.a. Risiken im Zusammenhang mit bestehender Exposition gegenüber extremen Wetterereignissen, welche durch den Klimawandel verstärkt werden könnten. Um diese potenziellen neuen Risiken durch Aufnahme neuer Standorte in das Immobilienportfolio zu vermeiden, hat Continental in ihren Leitlinien für den Auswahlprozess neuer Standorte entsprechende Anforderungen aufgenommen. Ziel dieser Anforderungen ist es, Erkenntnisse über die Exposition der betrachteten Anlagen gegenüber einer Vielzahl von Wetterereignissen und anderen Naturkatastrophen zu gewinnen und die Ergebnisse der Bewertung in die endgültige Entscheidung einfließen zu lassen.

Im bestehenden Anlagen- und Immobilienportfolio werden die Klimabedingungen an den jeweiligen Standorten überwacht. Im Rahmen der Verbesserung und Optimierung der Produktionsprozesse und der Arbeitsbedingungen bewerten die Standorte individuelle kosteneffiziente Optionen für Heizung, Kühlung und Lüftung unter Berücksichtigung von Potenzialen zur Senkung der Energie- und sonstigen Betriebskosten, was insbesondere in Bezug auf Risiken in Verbindung mit langfristigen Klimaveränderungen (beispielsweise Temperaturanstieg) relevant ist. Entsprechende Maßnahmen, inklusive baulicher Maßnahmen, werden vor Ort im Rahmen der regulären Standortmanagementprozesse und in Abstimmung mit den zentral unterstützenden Abteilungen umgesetzt.

Ein zusätzlicher Hebel zur Dämpfung der steigenden Betriebskosten ist die Sensibilisierung der Mitarbeitenden für die Auswirkungen, die individuelle Verhaltensmuster auf die Entwicklung des Gesamtenergiebedarfs haben. Die Umsetzung dieses Hebels umfasst beispielsweise diverse Schulungen und Kampagnen zur Förderung eines verantwortungsvollen Umgangs mit Energie, um die Kosten für Heizung, Kühlung und Lüftung zu senken.

Zudem ist die Risikoverminderung bezüglich bestimmter Naturgefahren und Extremwetterereignisse unter Berücksichtigung der jeweiligen aktuellen Exponierung Teil des standortbezogenen und versiche-

rungstechnischen Risikomanagementprozesses mit daraus resultierenden organisatorischen und technischen Maßnahmen, beispielsweise Präventionsmaßnahmen in Bezug auf Hochwasser, Notfallpläne oder standortspezifische Überwachungsprozesse. Die Verantwortung für die Umsetzung dieser Maßnahmen liegt entsprechend im operativen Geschäft.

Bezüglich Lieferketten werden während des Beschaffungsprozesses und Lieferkettenmanagements verschiedene Aspekte berücksichtigt, zu denen u.a. strategische Faktoren zählen, wie z.B. die Versorgungssicherheit bei extremwetterbedingten Ereignissen, welche durch den Klimawandel verstärkt werden könnten. Die Versorgungssicherheit unserer Werke wird kontinuierlich gesteuert, mögliche logistische Herausforderungen für Warenlieferungen, z.B. bei Seefrachten, werden engmaschig überwacht. Es gibt generelle Risikovorkehrungen, die unsere Lieferketten absichern. Sollten trotzdem Standorte bzw. Lieferungen von Lieferanten ausfallen, greifen spezifische Aktionspläne. Weiterführende Informationen zu den entsprechenden Prozessen und zur Einbindung in das Risikomanagement sind im Risiko- und Chancenbericht zu finden.

Der Auswahlprozess für neue Standorte und das Management des Immobilienportfolios folgen allgemeinen internen Regeln. Darüber hinaus stellt Continental eigene Anforderungen an Gebäudeerrichtung und -betrieb, die beispielsweise Faktoren wie die Dämmung berücksichtigen.

Außerdem stellt der Managementansatz für Scope-1- und Scope-2-Emissionen einen unterstützenden Rahmen für die Reduzierung der Emissionen durch Kühlung, Heizung oder Lüftung dar. Die interne Energieeffizienzkampagne BEE („be energy efficient“) im Unternehmensbereich Tires ist ein wichtiges Regelwerk für Mitarbeitende, um ihr Verhalten anzupassen.

Die Lieferketten-Prozesse werden durch eine Reihe allgemeiner interner Regeln für die entsprechenden Funktionen auf verschiedenen Ebenen der Organisation gesteuert.

Der Managementansatz stützt sich in Bezug auf Anlagen und Standorte indirekt auf die internationalen Normen ISO 14001 und ISO 50001 durch Bezug auf Umweltmanagement und Energiemanagement sowie auf die technischen Anforderungen an die Gebäude, einschließlich der Berücksichtigung lokaler Regulatorik.

Hinsichtlich der Lieferketten liegt dem Managementansatz kein bestimmtes externes Regelwerk zugrunde.

Bei den Umsetzungsprozessen für den Managementansatz werden für den eigenen Geschäftsbereich insbesondere die Interessen der Continental-Mitarbeitenden bezüglich der Arbeitsbedingungen, z.B. Temperatur und frische Luft, an den jeweiligen Standorten berücksichtigt.

Bezüglich der Lieferketten ist ein enger Dialog mit Kunden und Lieferanten ein Kernelelement des Managementansatzes.

Die Kommunikation mit den Mitarbeitenden für den eigenen Geschäftsbereich findet generell auf Standortebene statt. Detaillierte Informationen zu den allgemeinen Formen der Einbeziehung und der Kommunikation mit den Mitarbeitenden sind im Kapitel Eigene Belegschaft (ESRS S1) enthalten.

In Bezug auf die Lieferkette werden die Prozesse nah am operativen Geschäft umgesetzt, daher findet die Kommunikation mit den internen Interessengruppen hauptsächlich innerhalb der jeweiligen Geschäftsbereiche statt. Die primäre externe Kommunikation ist der enge Dialog mit Kunden und Lieferanten.

Übergangsplan für den Klimaschutz

Der teilweise formalisierte Übergangsplan (Transition Plan) von Continental deckt alle relevanten Auswirkungen, Risiken und Chancen ab und besteht aus einer Kombination von Ambitionen, Managementansätzen, Zielen sowie Kernmaßnahmen. Der Managementansatz für Scope-1- und Scope-2- Emissionen, das entsprechende Ziel und der zielbezogene Reduktionsplan bilden die Grundlage für den Übergangsplan für den Klimaschutz im eigenen Geschäftsbereich. Darüber hinaus ist der Managementansatz für Scope-3-Emissionen, Resilienz und Transformation der Wertschöpfungskette für die Transition von großer Bedeutung.

Diese Schlüsselelemente des Übergangsplans sind wie jeweils beschrieben verankert und insbesondere in Bezug auf das Ziel vom Vorstand des Continental-Konzerns genehmigt.

Continental ist der Auffassung, dass der Übergangsplan mit dem Pariser Klimaabkommen in Einklang steht, wie insbesondere für das Ziel für Scope-1- und Scope-2- Emissionen beschrieben wird. Für weitere Details siehe Kapitel Klimawandel (ESRS E1), Abschnitt Ziele in Bezug auf Scope-1- und Scope-2-Emissionen.

Continental hat keine Kenntnis darüber, von EU Paris-aligned Benchmarks ausgenommen zu sein.

Um das gesetzte THG-Emissionsreduktionsziel zu erreichen, hat Continental zwei primäre Dekarbonisierungshebel (siehe Abschnitt Ziele in Bezug auf Scope-1- und Scope-2-Emissionen) identifiziert, die durch die definierten Maßnahmen (siehe Abschnitt Kernmaßnahmen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Scope-1- und Scope-2-Emissionen) angegangen werden. Darüber hinaus werden die Hebel für Scope-3-Emissionen durch die beschriebenen Managementansätze operationalisiert.

Eine ausführliche Beschreibung der Maßnahmen und der zugehörigen Kennzahlen, die über den Fortschritt bei der Umsetzung des Übergangsplans Auskunft geben, befindet sich im Abschnitt Kernmaßnahmen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Scope-1- und Scope-2-Emissionen.

Im Rahmen des IRO-Assessments (siehe Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2), Unterkapitel Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – Überblick) wurden von Continental die potenziellen gebundenen THG-Emissionen in den wichtigsten Vermögenswerten betrachtet. Die Schlussfolgerung aus der Analyse war, dass diese aufgrund ihrer Unwesentlichkeit die Erreichung des festgelegten THG-Emissionsreduktionsziels nicht gefährden und auch keine Übergangsrisiken fördern.

Die Nachhaltigkeitsstrategie und die Managementansätze zum Klimawandel sind feste Bestandteile der allgemeinen Unternehmensstrategie und spielen eine Schlüsselrolle beim Übergang zu einem nachhaltigeren Geschäftsmodell. Wenn für die Umsetzung der dazugehörigen Maßnahmen umfangreiche finanzielle Mittel erforderlich sind, wird dies wie beschrieben im Rahmen des Finanzplanungsprozesses entsprechend berücksichtigt.

Der Übergangsplan von Continental sieht derzeit keine Transformation des Portfolios mit dem Ziel der Erfüllung der in der delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 der Kommission festgelegten Kriterien im Hinblick auf taxonomiekonforme Geschäftsaktivitäten vor. Zudem weist Continental für 2025 keine taxonomiekonformen Geschäftsaktivitäten aus.

Die Veränderungen der ausgewiesenen Ausgaben gegenüber dem Vorjahr ergaben sich aus den detaillierteren Beschreibungen der Veränderungen von Betriebsausgaben und Investitionen im Abschnitt Kernmaßnahmen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Scope-1- und Scope-2-Emissionen.

CapEx und OpEx für zielbezogene Kernmaßnahmen	**2025**	2024
Gesamtbetrag der aktuellen und bereits geplanten CapEx und OpEx für Kernmaßnahmen zur Umsetzung des Ziels in Bezug auf Scope 1 und Scope 2 Emissionen, in Mio €	131	50

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
- *Die Kennzahl deckt explizit nur die Kernmaßnahmen in Bezug auf das öffentliche Nachhaltigkeitsziel ab und keine weiteren Elemente des Übergangsplans.*
- *Die Datenerhebung erfolgt auf Ebene der Kernmaßnahmen. Gezählt werden aktuelle und bereits geplante Investitionen (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx) für Kernmaßnahmen zur Umsetzung der Ziele in Bezug auf die Reduzierung der Intensität der Scope-1- und marktbasierten Scope-2-THG-Emissionen für den Unternehmensbereich Tires.*
- *Werte für 2024 wie berichtet gemäß ehemaliger Zielsetzung für den Konzern in der Struktur 2024.*

Internes CO_2-Preissystem

Nach Continentals Auslegung der regulatorischen Anforderungen der ESRS in Bezug auf interne CO_2-Bepreisungssysteme wird ein solcher Mechanismus bei Continental nicht angewendet. Zur Inzentivierung von Reduktionsmaßnahmen hat Continental für ihre Gesellschaften die Möglichkeit geschaffen, im Rahmen von Investitionsentscheidungsprozessen interne CO_2-Schattenpreise als Unterstützungsfaktor zu berücksichtigen. Das System hat einen unverbindlichen Charakter. Die Gesellschaften entscheiden eigenständig, ob sie für gewisse Investitionsvorhaben den optionalen CO_2-Schattenpreis als einen zusätzlichen Faktor zur Berechnung des internen Zinsfußes (Internal Rate of Return, IRR) als steuerungsrelevanter Kennzahl einbeziehen. Der optionale Schattenpreis wird ausgehend von den Erwartungen von Continental hinsichtlich der zukünftigen Entwicklung der externen CO_2-Preise bestimmt. Aufgrund der Besonderheiten des unverbindlichen Charakters und des daraus resultierenden eingeschränkten Anwendungsbereichs sind Abschätzungen des vom CO_2-Preissystem abgedeckten Umfangs der THG-Emissionen nicht repräsentativ.

Resilienzanalyse

Die Analyse der Resilienz von Continental gegenüber dem Klimawandel entlang der gesamten Wertschöpfungskette, insbesondere in Bezug auf die Strategie und das Geschäftsmodell, ist in das allgemeine IRO-Assessment integriert (siehe Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2), Unterkapitel Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – Überblick).

Im Prozess der Identifizierung und Bewertung von Risiken und Chancen im Rahmen des allgemeinen IRO-Assessments berücksichtigte Continental verschiedene Faktoren und Szenarien. Die Szenarien sind im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) im Abschnitt Besonderheiten des IRO-Assessments in Bezug auf Klimawandel beschrieben. Die Verwendung von Szenarien und Annahmen führt per Definition zu Unsicherheiten in den Ergebnissen der Analyse. Zusätzlich wurden insbesondere die folgenden Faktoren berücksichtigt:

- verringerte Gesamtemissionen von Treibhausgasen und ein geringerer Energieverbrauch aufgrund einer Umstellung auf CO_2-arme Brennstoffe,
- verbesserte Energieeffizienz,
- verstärkter Einsatz erneuerbarer Energien,
- höherer Produktionsanteil von Fahrzeugen ohne Antriebsemissionen sowie
- unterschiedliche Geschwindigkeiten beim Übergang zu CO_2-armen Technologien.

Zur Bewertung der Resilienz des Geschäftsmodells von Continental gegenüber den identifizierten Risiken und Chancen wurde auch eine Bewertung der konkreten Risiken durchgeführt, bei der die bestehenden Managementansätze, Ziele und Kernmaßnahmen zur Zielerreichung in Bezug auf den Klimawandel berücksichtigt wurden. Die Identifizierung der Risiken ist eine Grundlage für die Managementansätze und unterstützt gemeinsam mit der Identifizierung von Auswirkungen und Chancen, wie im jeweiligen IRO-Cluster beschrieben, die Priorisierung von Prozessen und Maßnahmen inklusive Investitionen in Bezug auf Klimaschutz und -anpassung. Beispielsweise unterstützen Maßnahmen zur Elektrifizierung die Mitigation von Übergangsrisiken und bauliche Maßnahmen die Mitigation von Anpassungsrisiken.

Auf der Grundlage des IRO-Assessments und unter Berücksichtigung der damit verbundenen Einschränkungen, Unsicherheiten, Zeithorizonte und Annahmen, wie im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) im Unterkapitel Verfahren zur Ermittlung und Bewertung wesentlicher IROs dargelegt, sowie unter Berücksichtigung der Managementansätze betrachtet Continental ihr Geschäftsmodell, ihre Strategie, ihre Vermögenswerte und ihren Zugang zu Finanzmitteln als resilient. Die in diesem Kapitel beschriebenen Managementansätze, Ziele und Kernmaßnahmen zur Zielerreichung beschreiben die Fähigkeiten von Continental, kurz-, mittel- und langfristig ihre wesentlichen negativen Auswirkungen zu reduzieren, Risiken zu bewältigen und Chancen wahrzunehmen. Dabei geht Continental zudem davon aus, dass sich diese Fähigkeiten über die Zeit weiterentwickeln werden.

Weitere Angaben in Bezug auf den Klimawandel

Weitere Angaben zu Energieverbrauch und Energiemix

Die Erzeugung von erneuerbaren Energien ist im Berichtsjahr spürbar gestiegen. Hierbei gab es einen deutlichen Anstieg in den Unternehmensbereichen Tires und ContiTech, während die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing einen leicht gegenläufigen Effekt hatte.

Der Rückgang bei der Erzeugung nicht erneuerbarer Energie ging im Wesentlichen auf den strukturellen Effekt der Abspaltung zurück.

Der geringere Gesamtenergieverbrauch aus Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen und die geringeren Umsatzerlöse aus Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen resultierten ebenfalls aus dem strukturellen Effekt.

Weitere Angaben zu Energieverbrauch und Energiemix	**2025**	2024
Erzeugung nicht erneuerbarer Energie, in MWh	2.523.755	2.760.454
Erzeugung erneuerbarer Energie, in MWh	34.484	26.652
Angaben in Bezug auf Aktivitäten in klimaintensiven Sektoren		
Energieintensität aus Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen, in MWh / Mio €	364	214
Gesamtenergieverbrauch aus Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen, in MWh	6.668.840	8.144.095
Umsatzerlöse aus Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen, in Mio €	18.320	38.053

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
Erzeugung nicht erneuerbarer Energie
- *Enthält die Erzeugung von Dampf aus nicht erneuerbaren Quellen in Kesselhäusern sowie selbst erzeugten Strom aus fossilen Quellen.*
- *Die produzierte Menge von Dampf in Kesselhäusern ist kalkuliert auf Basis des Gesamtverbrauchs von Erdgas am jeweiligen Standort abzüglich der Direktverbrennung von Erdgas auf Basis von jährlichen Durchschnittswerten.*
- *Neben der Erzeugung von Strom aus fossilen Quellen bildet die Hochrechnung der Energieerzeugung aus nicht erneuerbaren Quellen anhand der globalen Erdgasverbräuche den wesentlichen Anteil der Energieerzeugung aus fossilen Quellen ab. Andere Energieträger werden für diese Kennzahl als nicht wesentlich betrachtet.*
- *Umrechnungsfaktoren werden bei Bedarf verwendet, um die Energieerzeugung in MWh umzurechnen.*
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Für einzelne Standorte werden Modellrechnungen unter Berücksichtigung der Mitarbeiteranzahl und der Art des Betriebs verwendet.*

Erzeugung erneuerbarer Energie
- *Enthält die Erzeugung von Strom aus erneuerbaren Quellen wie z.B. Photovoltaik.*
- *Umrechnungsfaktoren werden bei Bedarf verwendet, um die Energieerzeugung in MWh umzurechnen.*
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte.*

Energieintensität aus Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen
- *Die Zahl ist definiert als der Gesamtenergieverbrauch aus Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen dividiert durch die Umsatzerlöse aus Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen.*
- *Die Datenerhebung des Energieverbrauchs erfolgt gemäß den Angaben unter der Tabelle zu Energieverbrauch und Energiemix.*

Gesamtenergieverbrauch aus Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen
- *Aktivitäten in den NACE-Code-Sektoren A bis H und L, die zu Umsatzerlösen führen, gelten als Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen.*
- *Enthält den Gesamtenergieverbrauch aus fossilen und erneuerbaren Quellen, der auf Tätigkeiten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen entfällt.*
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Für einzelne Standorte werden Modellrechnungen unter Berücksichtigung der Mitarbeiteranzahl und der Art des Betriebs verwendet.*

Umsatzerlöse aus Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen
- *Die im Konzernabschluss dargestellten Umsatzerlöse abzüglich der Umsatzerlöse aus nicht-klimaintensiven Aktivitäten sind dargestellt.*

Aktivitäten in den NACE-Code-Sektoren A bis H und L, die zu Umsatzerlösen führen, gelten als Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen und werden für die Berechnung herangezogen.
Informationen über die Umsatzerlöse (Nenner bei der Berechnung der Intensität der THG-Emissionen) sind innerhalb des Konzernabschlusses in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und im Kapitel 1 und 7 des Konzernanhangs zu finden.

THG-Emissionen insgesamt

Die Reduktion der THG-Emissionen insgesamt (Scope 1, 2, 3) ging auf die jeweils für die Scopes beschriebenen Veränderungen zurück und war insbesondere mit der Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing verbunden.

	Rückblickend				**Etappenziele und Zieljahre**			
THG-Emissionen insgesamt, in t CO_2e	Basisjahr	2024	**2025**	Δ Vj. in %	2025	2030	2035	Reduktionsrate (jährlich % des Ziels / Basisjahr)
THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen)	–	101.514.749	84.445.665	-17	–	–	–	–
THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen)	–	100.251.479	83.460.246	-17	–	–	–	–

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
Übergreifende Angaben
- *Die Zahlen werden gemäß Annahmen und Methoden berechnet, die in den entsprechenden Tabellen für die THG-Emissionen von Scope 1 und Scope 2 sowie Scope 3 dargelegt sind.*
- *Für weitere Informationen siehe Kennzahl Standortbezogene Scope-2-THG-Bruttoemissionen.*

THG-Emissionen insgesamt (standortbezogen)
- *Die gesamten standortbezogenen THG-Emissionen setzen sich aus Scope-1-, standortbezogenen Scope-2- und Scope-3-THG-Emissionen zusammen.*

THG-Emissionen insgesamt (marktbezogen)
- *Die gesamten marktbezogenen THG-Emissionen setzen sich aus Scope-1-, marktbezogenen Scope-2- und Scope-3-THG-Emissionen zusammen.*

Intensität der THG-Emissionen

Die Intensität der THG-Emissionen stieg im Berichtsjahr auf Ebene des Continental-Konzerns strukturell bedingt durch eine höhere relative Treibhausgasintensität der Unternehmensbereiche Tires und ContiTech als in den abgespaltenen ehemaligen Unternehmensbereichen Automotive und Contract Manufacturing.

Auf Ebene der Unternehmensbereiche Tires und ContiTech war die Intensität weitestgehend stabil.

Intensität der THG-Emissionen, in Mio t CO_2e / Mio €	**2025**	2024
Intensität der standortbasierten THG-Emissionen	0,004	0,003
Intensität der marktbasierten THG-Emissionen	0,004	0,003

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
- *Die gesamten standortbasierten bzw. marktbasierten THG-Emissionen werden durch die im Konzernabschluss gezeigten Umsatzerlöse geteilt.*
- *Die Berechnung der gesamten THG-Emissionen erfolgt gemäß den Annahmen und Methoden, die in den entsprechenden Tabellen für die Scope-1- und Scope-2- sowie Scope-3-THG-Emissionen dargelegt sind.*

Informationen über die Umsatzerlöse (Nenner bei der Berechnung der Intensität der THG-Emissionen) sind innerhalb des Konzernabschlusses in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und im Kapitel 1 und 7 des Konzernanhangs zu finden.

Emissionen und Substanzen (ESRS E2)

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Emissionen und Substanzen

Continental hat ihre tatsächlichen und potenziellen negativen und positiven Auswirkungen sowie abstrakte und konkrete Risiken und Chancen in Bezug auf Emissionen und Substanzen gemäß den regulatorischen Anforderungen bewertet, wie im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) beschrieben. Die Angaben umfassen einen Überblick über die Bewertung aller ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities, IROs) einschließlich der betrachteten Zeithorizonte.

In dieser IRO-Bewertung (IRO-Assessment) wurden die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen bezüglich Emissionen und Substanzen (gemäß ESRS E2 Umweltverschmutzung) ermittelt. Sie wurden zum leichteren Verständnis und für eine bessere Lesbarkeit in folgende IRO-Cluster gruppiert:

- **Produktbezogene Aspekte bezüglich Umweltschutz**
- **Besorgniserregende und besonders besorgniserregende Stoffe**
- **Umweltschutz in der Lieferkette**
- **Umweltschutz im eigenen Geschäftsbereich**

Die Beschreibungen der potenziellen negativen Auswirkungen und abstrakten Risiken erfolgen aus einer geschäftsinhärenten Perspektive. Sie benennen allgemeine Auswirkungspotenziale und Risikoexpositionen basierend auf strukturellen Aspekten wie der Geschäftstätigkeit, geografischen Aspekten, dem Geschäftsmodell oder Produktcharakteristika. Dabei ist die Mitigation durch den im jeweiligen IRO-Cluster beschriebenen Managementansatz von Continental nicht berücksichtigt. Tatsächliche negative Auswirkungen, konkrete Risiken, positive Auswirkungen sowie Chancen werden aus der unternehmensspezifischen Perspektive beschrieben und berücksichtigen die Ergebnisse der Managementansätze. Eine ausführliche Definition der IRO-Typen ist im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) in den Abschnitten Wesentlichkeit der Auswirkungen (Impact Materiality) und Finanzielle Wesentlichkeit (Financial Materiality) zu finden. Die Beschreibungen der IROs sind jeweils für sich abgeschlossen zu betrachten, wodurch es zu Wiederholungen kommen kann.

Auf den folgenden Seiten werden die IROs der jeweiligen IRO-Cluster detailliert beschrieben. Zudem wird der für das jeweilige IRO-Cluster entwickelte Managementansatz dargestellt, der die beschriebenen Auswirkungen, Risiken und Chancen steuert. Zugleich werden dazugehörige Ziele, Maßnahmen und Kennzahlen erläutert (sofern vorhanden).

Produktbezogene Aspekte bezüglich Umweltschutz

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im IRO-Cluster produktbezogene Aspekte bezüglich Umweltschutz

ID	Kurzbeschreibung	Art des IROs	Primärer Zeithorizont	Erläuterung
14	Umweltverschmutzung in der Nutzungsphase	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig	Continentals Produkte werden in einer Vielzahl von Industrien eingesetzt und in Fahrzeugen sowie Maschinen verbaut. Dadurch ergeben sich in der Nutzungsphase inhärente direkte und indirekte potenzielle negative Auswirkungen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung. Direkt mit den Produkten verbundene potenzielle Auswirkungen können insbesondere durch die Entstehung von Reifen und Straßenabriebpartikeln (TRWP) während der Fahrzeugnutzung entstehen, deren konkrete Auswirkungen derzeit noch Gegenstand wissenschaftlicher Studien sind. Indirekt mit dem Produkt verbundene Auswirkungen können sich einerseits durch die Industrieprozesse, in denen die Produkte eingesetzt werden, andererseits durch die Nutzung der Fahrzeuge, in denen die Produkte verbaut werden, ergeben. Diese können Verschmutzungen von Luft, Wasser oder Boden umfassen (z. B. Abgasemissionen von Fahrzeugen oder Prozessemissionen in industriellen Anwendungen).
15	Sanktionen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung in der Nutzungsphase	Abstraktes und konkretes Risiko	Mittelfristig	Continentals Produkte werden in einer Vielzahl von Industrien eingesetzt und in Fahrzeugen sowie Maschinen verbaut, die unter existierende oder zukünftige regulatorische Emissionsvorgaben fallen oder fallen könnten. Dies betrifft insbesondere nicht-antriebsbedingte Emissionen, wie Reifen- und Straßenabriebpartikel (TRWP). Daraus ergibt sich eine industrieinhärente Exposition gegenüber möglichen Effekten, die sich aus existierender Regulatorik oder wesentlichen Verschärfungen ergeben können. Daher könnte Continental, im Fall, dass es zu Verstößen gegen existierende oder zukünftige regulatorische Anforderungen in Bezug auf Emissionen in der Produktnutzungsphase kommt, Sanktionsregelungen mit Straf- und Bußgeldzahlungen oder einer vorübergehenden Unterbrechung des jeweiligen Geschäftsbetriebs ausgesetzt sein. Ein konkretes Risiko ergibt sich für Reifenhersteller durch laufende und mögliche Verfahren in einzelnen Märkten.
16	Umsatzeinbußen im Zusammenhang mit unseren Produkten und Umweltverschmutzung	Abstraktes Risiko	Langfristig	Continentals Produkte werden in einer Vielzahl von Industrien eingesetzt und in Fahrzeugen sowie Maschinen verbaut, die unter existierende oder zukünftige regulatorische Emissionsvorgaben fallen oder fallen könnten. Dies betrifft insbesondere nicht-antriebsbedingte Emissionen, wie Reifen- und Straßenabriebpartikel (TRWP). Daraus ergibt sich eine industrieinhärente Exposition gegenüber möglichen Effekten, die sich aus wesentlichen Verschärfungen solcher Regulatorik ergeben können. Im Fall, dass sich die wesentlichen Verschärfungen auf Emissionen während der Produktnutzungsphase beziehen und die regulatorischen Verschärfungen sich schneller entwickeln, als das Portfolio angepasst werden kann, könnte dies zu Umsatzeinbußen für die betroffenen Produktsegmente führen.
17	Wachstum aufgrund von Vorschriften zur Umweltverschmutzung	Chance	Mittelfristig	Das Produktportfolio von Continental bedient Märkte, in denen die Emissionen in der Nutzungsphase der Produkte zunehmend reguliert werden (z. B. Emissionsgrenzwerte für Fahrzeuge oder Reifenlabel). Dadurch können sich in diesen Märkten grundsätzlich Potenziale für zusätzliches Umsatzwachstum und neues Geschäft sowie eine Differenzierung im Wettbewerb ergeben, welche sich auch positiv auf die erzielbare Marge auswirken könnte. Auf Basis der Portfolioausrichtung und der bestehenden Managementansätze geht Continental davon aus, diese Chancen nutzen zu können.

Managementansatz für produktbezogene Aspekte bezüglich Umweltschutz

Continental ist davon überzeugt, dass die Mobilität und die Weltwirtschaft sauberer werden müssen, um Ökosysteme zu schützen und ihre Resilienz und Regeneration zu unterstützen. Wir bekennen uns in unserer Nachhaltigkeitsambition dazu, unsere Auswirkungen auf die Umwelt zu verringern, indem wir vorbeugende Maßnahmen ergreifen, um die Umweltverschmutzung während der Nutzungsphase unserer Produkte zu reduzieren.

Entsprechend hat Continental einen spezifischen Managementansatz implementiert, um den Wandel unserer Industrien zu unterstützen, negative Umweltauswirkungen in der Produktnutzungsphase zu reduzieren, die Vorschriften einzuhalten und gleichzeitig Chancen für Wachstum in bestimmten Geschäftsbereichen zu unterstützen. Damit übernimmt Continental Verantwortung für die Umweltwirkungen ihrer Produkte.

Insbesondere hinsichtlich Reifen- und Straßenabriebpartikeln arbeitet Continental an der wissenschaftlichen Beantwortung offener Fragestellungen rund um diese nicht-antriebsbedingten Emissionen und deren Entstehung, Zusammensetzung sowie deren Transport und Verbleib in der Umwelt. Continental trägt dazu bei, wissenschaftlich fundiertes Wissen über die Auswirkungen auf die Umwelt und die menschliche Gesundheit auszubauen, da die Auswirkungen noch nicht ausreichend erforscht sind.

Daher ist darauf hinzuweisen, dass Reifen- und Straßenabrieb nach heutigem Wissensstand immer entstehen wird, um kontrollierbares und sicheres Beschleunigen und Bremsen sowie stabile Kurvenfahrten zu ermöglichen. Diese kombinierten Partikel bestehen zu ca. 50 % aus Material des Laufstreifens und zu ca. 50 % aus der Straßenoberfläche. Unsere Bestrebungen sind darauf ausgerichtet, die Laufleistung unserer Reifen zu erhöhen und Abriebpartikel von Reifen zum einen zu verringern und zum anderen so umweltverträglich wie möglich zu gestalten, ohne Kompromisse hinsichtlich Geräuschemissionen und sicherheitskritischer Leistungsmerkmale einzugehen.

Der Managementansatz fokussiert sich auf die direkten Emissionen durch unsere Produkte aus dem Unternehmensbereich Tires. Die indirekten Emissionen, die insbesondere mit der Nutzung unserer Produkte in Fahrzeugen verbunden sind, werden im Wesentlichen durch Fahrzeughersteller und das Nutzungsverhalten von Endkunden beeinflusst. Sie unterliegen damit den unterschiedlichen Geschwindigkeiten des Wandels bei unseren Kunden wie auch in deren verschiedenen Branchen und Märkten.

Die Verantwortung für die Umsetzung von Maßnahmen zur Reduktion von Emissionen, die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen sowie die wirtschaftlichen Aspekte liegt im jeweiligen Unternehmensbereich bzw. der verantwortlichen Gesellschaft. Sie werden von verschiedenen Zentralbereichen, u.a. Produktentwicklung, Nachhaltigkeit, technische Compliance und Qualität, unterstützt. Die Aufsicht erfolgt letztlich durch die Gremien der Unternehmensbereiche sowie durch den Vorstand von Continental.

Die allgemeinen Prozesse des Managementansatzes umfassen u.a. Marktforschung, Aktivitäten im Bereich der Forschung und Entwicklung, aktives Portfoliomanagement sowie einen engen Dialog mit Kunden – wie auch im Kapitel Klimawandel (ESRS E1) im Abschnitt Managementansatz für Scope-3-Emissionen, Resilienz und Transformation der Wertschöpfungskette beschrieben.

Die spezifischen Managementprozesse hinsichtlich nicht-antriebsbedingter Emissionen wie Reifen- und Straßenabriebpartikel umfassen insbesondere F&E-Aktivitäten und Kooperationen in Industrieverbänden sowie mit Universitäten, wissenschaftlichen Institutionen und Kunden, um ein umfassendes Verständnis für die Entstehung von Reifen- und Straßenabriebpartikeln und deren Verhalten in der Umwelt kontinuierlich auszubauen. Ein Beispiel für solch eine Kooperation ist das Projekt OLRAP (Onlineanalyse von luftgetragenen Reifenabriebpartikeln bei der Entstehung und Abgrenzung zu Partikeln anderer Herkunft) mit der Technischen Universität Braunschweig und dem Niedersächsischen Ministerium für Wissenschaft und Kultur. Dabei sammelte im Berichtsjahr ein speziell ausgerüstetes Messfahrzeug große zeitgenaue Datenmengen zur Herkunft auch feinster luftgetragener Partikel (von Reifen, Straßenbelag oder Bremsen), die in Beziehung zu Faktoren wie Fahrdynamik, Straßenoberfläche und Wetterbedingungen gesetzt wurden. Weitere Beispiele sind die Zusammenarbeit mit der European Tyre and Rim Technical Organisation (ETRTO) sowie der Internationalen Organisation für Normung (ISO) für Euro 7 (relevant ab 2026) sowie fortlaufende Forschung im Rahmen des Tire Industry Project (TIP).

Darüber hinaus erforscht und entwickelt Continental im Rahmen von F&E- und Produktentwicklungsprozessen, z. B. dem Produktlebenszyklus-Management, technische Weiterentwicklungen und Lösungen, um die Reifen-bedingten Emissionen kontinuierlich weiter zu reduzieren und die zunehmende Regulierung einzuhalten. Zu den Produktentwicklungsprozessen gehören auch die Arbeit an der wirtschaftlichen Machbarkeit, Marktreife, Skalierung solcher Lösungen sowie die Zusammenarbeit mit Kunden, Lieferanten und anderen relevanten Interessensgruppen wie Universitäten.

Bezüglich Reifen- und Straßenabriebpartikel arbeiten die Entwicklungsingenieurinnen und -ingenieure sowie Materialexpertinnen und -experten von Continental vor allem daran, sowohl die Reifenkonstruktion als auch die Zusammensetzung der Reifenmischungen so zu verändern, dass der Verschleiß und damit die Auswirkungen auf die Umwelt verringert werden, ohne dabei die sicherheits- oder leistungsrelevanten Eigenschaften der Reifen zu beeinträchtigen. Im Fokus steht dabei die Verbesserung des Rollwiderstandes, um den Abrieb zu verringern. Dies betrifft auch indirekte antriebsbedingte Emissionen wie Stickoxide und CO_2. Weitere Informationen hierzu finden sich im Abschnitt Managementansatz für Scope-3-Emissionen, Resilienz und Transformation der Wertschöpfungskette.

Gleichzeitig arbeitet Continental auch daran, Reifen und Fahrbahngeräusche so weit wie möglich zu reduzieren, ohne die sicherheitsrelevanten Eigenschaften der Reifen, wie z. B. Bremswege bei Nässe oder Schnee, oder andere Reifeneigenschaften, beispielsweise Handling oder Lebensdauer, zu beeinträchtigen.

Um Reifen- und Fahrbahngeräusche zu reduzieren, nutzt Continental langjähriges Reifen-Know-how und moderne Simulationsmethoden. So optimiert Continental beispielsweise bereits in einem

frühen Entwicklungsstadium Elemente des Laufflächenprofils hinsichtlich ihrer akustischen Wirkung. Eine komfortable, subjektiv unauffällige Geräuschcharakteristik ist ein wichtiges Entwicklungskriterium der Reifenmodelle von Continental – ohne Einbußen bei Sicherheit, Handling oder Lebensdauer hinzunehmen.

Die Konformität der Produkte mit den geltenden Normen, Kundenanforderungen und Vorschriften unterliegt den Prozessen der technischen Compliance und den Qualitätsmanagementsystemen von Continental.

Fortschritte in diesen Prozessen können Continental zudem mittelfristig dabei unterstützen, im Umfeld veränderter Produktanforderungen Wettbewerbsvorteile zu generieren sowie Wachstums- und Margenchancen zu nutzen. Der Fortschritt wird dabei intern systematisch gemessen und kann zudem anhand der Ergebnisse unabhängiger Reifentests im Markt verglichen bzw. bewertet werden. In einer aktuellen ADAC-Studie aus dem Jahr 2025 wurde für die getesteten Continental-Reifen ein 11 % geringerer spezifischer Abrieb gemessen als der Durchschnitt aller getesteten Reifen des Wettbewerbs.

Infolge der IROs sind spezifische Prozesse für Vorfälle und Notsituationen für den Managementansatz zur nachgelagerten Wertschöpfungskette nicht relevant.

Die Managementansätze orientieren sich am Rahmenwerk von Continental zur technischen Compliance und an der Nachhaltigkeitsambition. Es gelten weitere interne Regeln für spezifische Geschäftsprozesse.

Aktuelle und künftige internationale technische Normen, Verpflichtungen und Vorschriften in Bezug auf Emissionen, z.B. Euro 7, sind für die Produkte von Continental verbindlich. Wir unterstützen die Einführung von verbindlichen Grenzwerten für Reifenverschleiß als Teil von Euro 7. Die Reifenindustrie setzt sich für einen solchen international anerkannten, zuverlässigen, reproduzierbaren und repräsentativen Teststandard für die Abriebrate ein und Continental beteiligt sich an der Erarbeitung dessen im Rahmen ihrer Mitgliedschaft in der ETRTO sowie im Europäischen Reifenherstellerverband Tyres Europe.

Um sowohl konforme Produkte anbieten zu können als auch die Emissionen zu reduzieren, steht Continental im kontinuierlichen Austausch mit relevanten Anspruchsgruppen wie Behörden, Kunden, wissenschaftlichen Einrichtungen oder Industrieverbänden bzw. Brancheninitiativen (wie z.B. dem Europäischen Reifenherstellerverband Tyres Europe und dem US-Reifenherstellerverband USTMA). Besonders hervorzuheben ist unsere Mitarbeit beim Thema Reifenabrieb im Rahmen des TIP als Co-Vorsitzender und Gründungsmitglied, zusammen mit weiteren weltweit führenden Reifenherstellern, unter der Schirmherrschaft des World Business Council for Sustainable Development (WBCSD).

Ein wichtiges Element der Kommunikation von Themen rund um nicht-antriebsbedingte Emissionen in der Nutzungsphase ist die gemeinsame Kommunikation über Branchenprojekte, wie z.B. TIP, und Verbände. Diese Plattformen ermöglichen es, wissenschaftliche Erkenntnisse, regulatorische Entwicklungen und Fortschritte in der Produktentwicklung gemeinsam mit relevanten Akteuren zu adressieren und öffentlich zu machen.

Besorgniserregende und besonders besorgniserregende Stoffe

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im IRO-Cluster besorgniserregende und besonders besorgniserregende Stoffe

ID	Kurzbeschreibung	Art des IROs	Primärer Zeithorizont	Erläuterung
18	Negative Auswirkungen durch die Verwendung besorgniserregender Stoffe im eigenen Geschäftsbereich	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig	In den Produktionsprozessen von Continental werden Stoffe eingesetzt bzw. sind in Gemischen oder Artikeln enthalten, die regulatorisch als (besonders) besorgniserregend eingestuft sind. Obwohl sie nur einen begrenzten Anteil des gesamten Materialeinsatzes ausmachen, besitzen sie im Fall von Freisetzungen oder unsachgemäßer Handhabung aufgrund ihrer Eigenschaften ein inhärentes Potenzial für negative Auswirkungen auf Mensch und Umwelt.
19	Negative Auswirkungen durch die Verwendung besorgniserregender Stoffe in der Lieferkette	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig	Die Lieferkette von Continental erstreckt sich über eine Vielzahl von Wertschöpfungsstufen und umfasst Industrien, in denen Stoffe eingesetzt werden, bzw. in Gemischen oder Artikeln enthalten sind, die regulatorisch als (besonders) besorgniserregend eingestuft sind. Dies betrifft beispielsweise Additive oder petrochemische Ausgangsstoffe zur Herstellung von synthetischem Kautschuk oder weiteren Polymeren. Im Fall von Freisetzungen oder unsachgemäßer Handhabung können sich daher aufgrund ihrer Eigenschaften potenzielle negative Auswirkungen auf Mensch und Umwelt ergeben.
20	Sanktionen im Zusammenhang mit besorgniserregenden Stoffen	Abstraktes Risiko	Mittelfristig	Continental verarbeitet eine Vielzahl von Substanzen, die unter existierende oder zukünftige regulatorische Vorgaben fallen oder fallen könnten, beispielsweise im Rahmen der EU-Chemikalienverordnungen. Daraus ergibt sich eine industrieinhärente Exposition gegenüber möglichen Effekten, die sich aus existierender Regulatorik oder wesentlichen Verschärfungen ergeben können. Im Fall, dass es zu Verstößen gegen existierende oder zukünftige regulatorische Anforderungen, insbesondere in Bezug auf die Lagerung, den Umgang und die Nutzung regulierter Substanzen, kommt, könnte dies zu Straf- und Bußgeldzahlungen oder einer vorübergehenden Unterbrechung des jeweiligen Geschäftsbetriebs führen.
21	Umsatzeinbußen im Zusammenhang mit unserem Portfolio und besorgniserregenden Stoffen	Abstraktes Risiko	Mittelfristig	Continental verarbeitet eine Vielzahl von Substanzen, die unter existierende oder zukünftige regulatorische Vorgaben fallen oder fallen könnten, beispielsweise im Rahmen der EU-Chemikalienverordnungen. Daraus ergibt sich eine industrieinhärente Exposition gegenüber möglichen Effekten, die sich aus wesentlichen Verschärfungen ergeben können. Im Fall, dass sich die wesentlichen Verschärfungen auf Inhaltsstoffe von Produkten von Continental beziehen und sich die regulatorischen Verschärfungen schneller entwickeln, als das Portfolio angepasst werden kann, könnte dies zu Umsatzeinbußen für die betroffenen Produktsegmente führen.

Managementansatz für besorgniserregende und besonders besorgniserregende Stoffe

Continental hat einen Managementansatz für den Umgang mit besorgniserregenden und besonders besorgniserregenden Stoffen implementiert, um für deren sichere Verwendung zu sorgen, Mitarbeitende und Umwelt zu schützen, gesetzliche Anforderungen zu erfüllen und eine schrittweise Substitution dieser Stoffe einzuleiten, soweit möglich. Für Continental als ein in der Chemiebranche tätiges Unternehmen sind der richtige Umgang mit und die Verwendung von besorgniserregenden und besonders besorgniserregenden Stoffen in der Produktion und in den Produkten essenziell. Daher ist ein verantwortungsvoller Umgang mit diesen Stoffen entlang der gesamten Wertschöpfungskette aus Sicht von Continental selbstverständlich.

Wir sind überzeugt, dass die Mobilität und die Weltwirtschaft sauberer werden müssen, um Ökosysteme zu schützen und ihre Resilienz und Regeneration zu unterstützen. Wir bekennen uns in unserer Nachhaltigkeitsambition dazu, unsere Auswirkungen auf die Umwelt zu verringern, indem wir die Ressourceneffizienz verbessern, vorbeugende Maßnahmen ergreifen, die Umweltverschmutzung in unserem eigenen Geschäftsbereich reduzieren und gleichzeitig diese Praktiken auch entlang unserer Wertschöpfungskette fördern.

Das Rahmenwerk zur Substitution und Minimierung des Einsatzes besorgniserregender und besonders besorgniserregender Stoffe im eigenen Geschäftsbereich sieht vor, dass bei Verwendung gefährlicher Chemikalien zu prüfen ist, ob weniger gefährliche Alternativen bzw. Ersatzstoffe verfügbar sind.

Der Umgang mit besonders besorgniserregenden Stoffen in der Lieferkette ist größtenteils im Managementansatz für Umweltschutz in der Lieferkette geregelt. Unser Verhaltenskodex für Geschäftspartner formuliert zudem die Erwartung, dass unsere direkten Lieferanten ein verantwortungsvolles Management von (besonders) besorgniserregenden Stoffen und Chemikalien etablieren.

Das Gefahrstoffmanagement von Continental deckt den eigenen Geschäftsbereich weltweit ab und ist insbesondere auf die Produktionsstätten ausgerichtet. Es umfasst teilweise auch Aspekte in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette. Der Managementansatz umfasst inhaltlich sowohl besorgniserregende als auch besonders besorgniserregende Stoffe.

Die Verantwortung für die Umsetzung des Managementansatzes für besorgniserregende und besonders besorgniserregende Stoffe liegt bei der Geschäftsführung der jeweiligen Gesellschaften von Continental. Der Governance-Rahmen für das Management von gefährlichen Stoffen wird insbesondere von den Abteilungen für Umwelt, Sicherheit und Gesundheit sowie der Produktentwicklung festgelegt, die vom Vorstand von Continental und den Gremien der Unternehmensbereiche überwacht werden.

Die Prozesse für das Monitoring des Gefahrstoffmanagements sind in das allgemeine Umwelt-, Arbeitssicherheits- und Gesundheitsmanagementsystem integriert, wie in den Managementansätzen Umweltschutz im eigenen Geschäftsbereich in diesem Kapitel sowie Arbeitssicherheit und Gesundheit im Kapitel Eigene Belegschaft (ESRS S1) beschrieben. Vorbeugende Maßnahmen für besorgniserregende Stoffe werden standortspezifisch umgesetzt und umfassen die Identifizierung von Gefahrstoffen, die Pflege von Gefahrstoffverzeichnissen sowie sichere Verwendung und Lagerung dieser Stoffe.

Continentals Prozesse für besorgniserregende Stoffe umfassen auch einige vor- und nachgelagerte Aspekte der Wertschöpfungskette, z.B. im Hinblick auf die Integration in allgemeine Beschaffungsprozesse, die

Genehmigung oder die Beschränkung der Verwendung von beschafften Stoffen, die Produkt- und Prozessentwicklung sowie das Inverkehrbringen konformer und sicherer Produkte (siehe auch den Managementansatz für technische (produktbezogene) Compliance im Kapitel Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4)). Die Umsetzung dieser Regeln wird regelmäßig überprüft, z.B. im Rahmen interner ESH-Audits.

Das Rahmenwerk für das Management von Continental in Bezug auf besorgniserregende Stoffe besteht aus einer Reihe von Umwelt-, Arbeitssicherheits- und Gesundheitsregeln auf verschiedenen Ebenen der Organisation sowie aus der Nachhaltigkeitsambition, der ESH Policy und den entsprechenden RVC Commitments (siehe Unterkapitel Umweltschutz in der Lieferkette).

Die Managementsysteme für Umwelt, Arbeitssicherheit und Gesundheit basieren auf den internationalen Normen ISO 14001 und ISO 45001, die auch Normen für das Gefahrstoffmanagement darstellen. Darüber hinaus befolgt Continental die sich aus der Minamata-Konvention über Quecksilber und dem Stockholmer Übereinkommen über persistente organische Schadstoffe (Persistent Organic Pollutants, POPs) ergebenden Rechtsakten sowie alle weiteren relevanten Rechtsakte für die von uns genutzten besorgniserregenden Stoffe und besonders besorgniserregenden Stoffe. Außerdem wird die Global Automotive Declarable Substance List (GADSL) angewendet und entsprechend das International Material Data System (IMDS) genutzt.

Continental bezieht in das Umwelt-, Arbeitssicherheits- und Gesundheitsmanagement relevante Stakeholder ein, wozu auch die Konsultation lokaler Anspruchsgruppen, wie Behörden, Mitarbeitenden oder Gemeinschaften gehört.

Die ESH Policy von Continental sowie die Nachhaltigkeitsambitionen werden über die Unternehmenswebsite öffentlich kommuniziert. Darüber hinaus stehen für interne Kommunikationszwecke Schulungsmaterialien und weitere Leitfäden (wie Notfallpläne) zur Verfügung. Continental vermittelt und schult die Umsetzung der Regeln über ESH-Manager in den Unternehmensbereichen.

Kennzahlen in Bezug auf besorgniserregende Stoffe und besonders besorgniserregende Stoffe

Die berichteten Mengen an besorgniserregenden und besonders besorgniserregenden Stoffen gingen im Wesentlichen durch die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing deutlich zurück.

Bezüglich der Menge besorgniserregender Stoffe führte eine Spezifizierung in der Methodik im Unternehmensbereich Tires zu einem Rückgang der als gesundheitsgefährdend ausgewiesenen Stoffe, die während der Produktion erzeugt, verwendet oder geschaffen werden, bei gleichzeitigem Anstieg der als gesundheitsgefährdend ausgewiesenen Stoffe, die das Unternehmen verlassen. Für die Menge der gesundheitsgefährdenden besorgniserregenden Stoffe, die das Unternehmen verlassen, wurde dadurch der strukturelle Effekt der Abspaltung ausgeglichen.

Besorgniserregende Stoffe

Besorgniserregende Stoffe, in Mio t	**2025**	2024
Menge besorgniserregender Stoffe, die während der Produktion erzeugt, verwendet oder beschafft werden	0,086	0,149
davon Gesundheitsgefährdung	0,050	0,083
davon Umweltgefährdung	0,036	0,067
Menge besorgniserregender Stoffe, die das Unternehmen verlassen	0,031	0,047
davon Gesundheitsgefährdung	0,030	0,016
davon Umweltgefährdung	0,001	0,031

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
Übergreifende Angaben
- *Besorgniserregende Stoffe werden gemäß den geltenden Vorschriften definiert.*
- *Die Zuordnung von Gefahrenklassen erfolgt im Einklang mit dem Globally Harmonised System (GHS) zur Einstufung und Kennzeichnung von Chemikalien.*
- *Um Doppelzählungen zu vermeiden, werden besorgniserregende Stoffe, die beiden Gefahrenklassen zugehörig sind, unter Gesundheitsgefährdung ausgewiesen.*

Menge besorgniserregender Stoffe, die während der Produktion erzeugt, verwendet oder beschafft werden
- *Die Datenerhebung erfolgt teilweise durch die Standorte. Die Mengen für den Monat Dezember sind hochgerechnet.*
- *Die von den Standorten erhobenen Daten im Unternehmensbereich ContiTech wurden anhand eines repräsentativen Standorts plausibilisiert.*

Menge besorgniserregender Stoffe, die das Unternehmen verlassen
- *Im letzten Berichtsjahr wurden die beiden Kennzahlen zu besorgniserregenden Stoffen, die das Unternehmen verlassen, und besorgniserregenden Stoffen, die das Unternehmen als Bestandteil von Produkten verlassen, separat berichtet. Aufgrund angewandter Produktionsprozesse existieren nur besorgniserregende Stoffe, die das Unternehmen als Bestandteil von Produkten verlassen, sodass beide Kennzahlen identisch und in diesem Berichtsjahr nicht separat ausgewiesen werden.*
- *Für Batterien und Kompressoren im Unternehmensbereich Tires entsprechen die Mengen der eingehenden Stoffe den Mengen der ausgehenden Stoffe, da sie keinen weiterführenden Produktionsschritten unterliegen. Für Reifen und Bälge werden die Mengen kalkuliert auf Basis der dokumentierten Produktkompositionen und von IMDS-Daten. IMDS ist ein global standardisiertes Austausch- und Verwaltungssystem für Materialdaten in der Automobilindustrie.*
- *Für gummibasierte Produkte im Unternehmensbereich ContiTech werden die gleichen Annahmen und Berechnungsmethoden wie für Reifen angewandt. Die Mengen besorgniserregender Stoffe, die das Unternehmen verlassen, werden anhand repräsentativer Produkte pro Geschäftsfeld hochgerechnet. Aufgrund der Vielfalt der relevanten chemischen Prozesse wird für die Produkte im Bereich Surface Solutions eine Expertenschätzung für die durchschnittliche chemische Abreaktion besorgniserregender Stoffe angewandt und die Menge kalkuliert. Durch die Verwendung dieser Berechnungsmethoden sind die Werte für den Unternehmensbereich ContiTech mit Unsicherheiten verbunden.*
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Die Mengen für den Monat Dezember sind hochgerechnet.*

Besonders besorgniserregende Stoffe

Besonders besorgniserregende Stoffe, in Mio t	**2025**	2024
Menge besonders besorgniserregender Stoffe, die während der Produktion erzeugt, verwendet oder beschafft werden	0,003	0,006
davon Gesundheitsgefährdung	0,003	0,006
davon Umweltgefährdung	<0,001	<0,001
Menge besonders besorgniserregender Stoffe, die das Unternehmen verlassen	0,001	0,004
davon Gesundheitsgefährdung	0,001	0,004
davon Umweltgefährdung	<0,001	<0,001

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
Übergreifende Angaben
- *Besonders besorgniserregende Stoffe werden gemäß den geltenden Vorschriften definiert.*
- *Die Zuordnung von Gefahrenklassen erfolgt im Einklang mit dem Globally Harmonised System (GHS) zur Einstufung und Kennzeichnung von Chemikalien.*
- *Um Doppelzählungen zu vermeiden, werden besonders besorgniserregende Stoffe, die beiden Gefahrenklassen zugehörig sind, unter Gesundheitsgefährdung ausgewiesen.*

Menge besonders besorgniserregender Stoffe, die während der Produktion erzeugt, verwendet oder beschafft werden
- *Die Datenerhebung erfolgt teilweise durch die Standorte. Die Mengen für den Monat Dezember sind hochgerechnet.*
- *Die von den Standorten erhobenen Daten im Unternehmensbereich ContiTech wurden anhand eines repräsentativen Standorts plausibilisiert.*

Menge besonders besorgniserregender Stoffe, die das Unternehmen verlassen
- *Im letzten Berichtsjahr wurden die beiden Kennzahlen zu besonders besorgniserregenden Stoffen, die das Unternehmen verlassen, und besonders besorgniserregenden Stoffen, die das Unternehmen als Bestandteil von Produkten verlassen, separat berichtet. Aufgrund angewandter Produktionsprozesse existieren nur besonders besorgniserregende Stoffe, die das Unternehmen als Bestandteil von Produkten verlassen, sodass beide Kennzahlen identisch und in diesem Berichtsjahr nicht separat ausgewiesen werden.*
- *Für Batterien und Kompressoren im Unternehmensbereich Tires entsprechen die Mengen der eingehenden Stoffe den Mengen der ausgehenden Stoffe, da sie keinen weiterführenden Produktionsschritten unterliegen. Für Reifen und Bälge werden die Mengen kalkuliert auf Basis der dokumentierten Produktkompositionen und von IMDS-Daten. IMDS ist ein global standardisiertes Austausch- und Verwaltungssystem für Materialdaten in der Automobilindustrie.*
- *Für gummibasierte Produkte im Unternehmensbereich ContiTech werden die gleichen Annahmen und Berechnungsmethoden wie für Reifen angewandt. Die Mengen besorgniserregender Stoffe, die das Unternehmen verlassen, werden anhand repräsentativer Produkte pro Geschäftsfeld hochgerechnet. Aufgrund der Vielfalt der relevanten chemischen Prozesse wird für die Produkte im Bereich Surface Solutions eine Schätzung für die durchschnittliche chemische Abreaktion besorgniserregender Stoffe angewandt und die Menge kalkuliert. Durch die Verwendung dieser Berechnungsmethoden sind die Werte für den Unternehmensbereich ContiTech mit Unsicherheiten verbunden.*
- *Aufgrund angewandter Produktionsprozesse existieren nur besonders besorgniserregende Stoffe, die das Unternehmen als Bestandteil von Produkten verlassen.*
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Die Mengen für den Monat Dezember sind hochgerechnet.*

Umweltschutz in der Lieferkette

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im IRO-Cluster Umweltschutz in der Lieferkette

ID	Kurzbeschreibung	Art des IROs	Primärer Zeithorizont	Erläuterung
22	Umweltverschmutzung durch die Lieferkette	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig	Die Lieferkette von Continental erstreckt sich über eine Vielzahl von Wertschöpfungsstufen in diversen Industrien, die unterschiedliche Materialien wie Ruß, Naturkautschuk, synthetischen Kautschuk, weitere Polymere und Metalle abbauen und herstellen. In diesen Ketten ergeben sich wesentliche prozess- und industrieinhärente potenzielle negative Auswirkungen durch mögliche Verschmutzungen von Luft, Wasser und Boden. Auch wenn in einigen dieser Industrien bestimmte Produktionsprozesse so gestaltet sind, dass konstante Emissionen weitgehend vermieden werden, verbleibt auch hier ein Potenzial unbeabsichtigter Freisetzungen und damit verbundener Umwelteinflüsse.

Managementansatz für Umweltschutz in der Lieferkette

Continental ist davon überzeugt, dass die Mobilität und die Weltwirtschaft sauberer werden und sich hin zu zirkulärem Wirtschaften wandeln müssen, um Ökosysteme zu schützen und ihre Resilienz und Regeneration zu unterstützen. Wir bekennen uns in unserer Nachhaltigkeitsambition dazu, unsere Auswirkungen auf die Umwelt zu verringern, indem wir die Ressourceneffizienz verbessern, vorbeugende Maßnahmen ergreifen und gleichzeitig diese Praktiken auch entlang unserer Wertschöpfungskette fördern. Dementsprechend hat Continental für den Umweltschutz in der Lieferkette einen Managementansatz definiert, um mögliche negative Auswirkungen auf die Umwelt im Zusammenhang mit Schadstoffemissionen in Luft, Gewässer und Boden in der Lieferkette zu verhindern und zu reduzieren. Wie in unserem Verhaltenskodex für Geschäftspartner und den RVC Commitments („Verpflichtungen zu einer verantwortungsvollen Wertschöpfungskette") dargelegt, erwartet Continental von ihren Lieferanten, dass sie angemessene Umweltschutz-Managementverfahren einrichten, einschließlich, aber nicht beschränkt auf Luftqualität, verantwortungsvollen Umgang mit Chemikalien, Schutz des Bodens sowie Schutz von Gewässern.

Der Managementansatz von Continental gilt für alle Einkaufsaktivitäten von Continental und ihren Tochtergesellschaften weltweit. Der Fokus des Managementansatzes liegt auf den direkten Lieferanten, welche die Anforderungen wiederum an ihre Lieferanten weitergeben sollen. Weitere Besonderheiten des Managementansatzes gelten für die Lieferkette von Naturkautschuk einschließlich der tieferen Lieferkette in Bezug auf die Beschaffung von Naturkautschuk. Siehe hierzu auch den Managementansatz für Schutz von Ökosystemen in der Lieferkette im Kapitel Biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4).

Die Umsetzung des Managementansatzes erfolgt in erster Linie durch die Einkaufsabteilungen von Continental, die von den Umwelt- und Nachhaltigkeitsfunktionen unterstützt werden. Die Überwachung erfolgt über das Due-Diligence-System für die Wertschöpfungskette (RVCDDS) einschließlich der Überwachung durch den Vorstand (siehe hierzu auch den Managementansatz Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette im gleichnamigen Kapitel (ESRS S2)).

Das RVCDDS umfasst eine Vielzahl von Prozessen, die die Strategieentwicklung und -umsetzung, das Management von Regelwerken, das Auswirkungs- und Risikomanagement, das Fallmanagement (einschließlich Whistleblowing) und Schulungen umfassen. Um die Effektivität des Systems zu überwachen, ist ein mehrstufiger Prozess eingerichtet, nach dem sogenannten Three Lines-Modell. In Bezug auf die Lieferkette umfasst die erste Linie die Umsetzung der operativen Aufgaben auf Ebene der einzelnen Einkaufsfunktionen. Die zweite Linie, vertreten durch nicht operative Umwelt- und Einkaufsabteilungen und -rollen sowie den Menschenrechtsbeauftragten, überwacht das System, die Rollen und Verantwortlichkeiten sowie deren Angemessenheit und Wirksamkeit. Die dritte Linie bildet die interne Revision von Continental, die interne Prüfungen des RVCDDS vornimmt.

Die operativen Aufgaben umfassen spezifische Präventiv- und Abhilfemaßnahmen in Bezug auf die Lieferkette, wie z.B. die Anpassung von Beschaffungsstrategien und -praktiken, die Festlegung von Vertragsvereinbarungen und die Einführung von Kontrollmechanismen sowie die Schulung von Einkäufern und Lieferanten. Ausgewählte Lieferanten werden auf der Grundlage verschiedener Kriterien anhand von Fragebögen zur Selbstbewertung beurteilt, die über die allgemein anerkannten Nachhaltigkeitsplattformen für unsere Branchen, wie EcoVadis, eingeholt werden. Darüber hinaus werden selektiv auch Audits vor Ort oder andere Audit-Aktivitäten durchgeführt, beispielsweise in Bezug auf das Vorhandensein von Umweltmanagementsystemen.

Der Vorstand der Continental AG wird im Rahmen des jährlich stattfindenden Reviewprozesses vom Menschenrechtsbeauftragten des Continental-Konzerns über den aktuellen Status informiert und bewertet die Effektivität, die Angemessenheit sowie das Verbesserungspotenzial des Systems. Zudem ist das RVCDDS Bestandteil des übergeordneten internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des Compliance-Managementsystems von Continental.

Die Erwartungen an die Lieferanten bezüglich angemessenen Umweltschutzes umfassen ebenfalls die Prävention von Vorfällen und Notfallsituationen.

Die skizzierten Prozesse werden durch ein umweltbezogenes RVC Commitment festgelegt und durch spezielle Regeln für den Einkauf und die dazugehörigen Arbeitsanweisungen erweitert. Direkte Lieferanten werden vom verbindlichen Verhaltenskodex für Geschäftspartner angeleitet, der auch auf die RVC Commitments verweist. Für Lieferanten von Naturkautschuk gilt ergänzend die Einkaufspolitik von Continental für nachhaltigen Naturkautschuk.

Der Managementansatz von Continental im Bereich Umweltschutz in der Lieferkette orientiert sich am deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz sowie an anderen Sorgfaltspflicht-Standards wie den UN-Leitprinzipien und den OECD-Leitsätzen.

Innerhalb der Managementprozesse werden die Interessen von Stakeholdern wie Kunden und Verbänden berücksichtigt.

Continental kommuniziert ihren Managementansatz durch ihre Grundsatzerklärung und die extern veröffentlichte RVC Commitments. Dafür werden Schulungsinitiativen für Lieferanten durchgeführt, um das Bewusstsein für die gemeinsame Verantwortung in der gesamten Wertschöpfungskette weiter zu fördern. Darüber hinaus werden die direkten Lieferanten aufgefordert, den Verhaltenskodex für Geschäftspartner zu unterzeichnen. Daher richtet sich die Kommunikation über Aktivitäten im Rahmen des Managementansatzes an Lieferanten und weitere für den Managementansatz relevante Interessengruppen, wie z.B. betroffene Gemeinschaften.

Umweltschutz im eigenen Geschäftsbereich

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im IRO-Cluster Umweltschutz im eigenen Geschäftsbereich

ID	Kurzbeschreibung	Art des IROs	Primärer Zeithorizont	Erläuterung
23	Freisetzungen oder andere Umweltvorfälle im eigenen Betrieb	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig	Continental betreibt eine Vielzahl industrieller Prozesse, bei denen chemische Substanzen, Öle, Klebstoffe, Lösungsmittel, Kühlmittel und andere Stoffe verarbeitet, transportiert und gelagert werden. Daraus ergeben sich wesentliche prozessinhärente potenzielle negative Auswirkungen durch mögliche Verschmutzungen von Boden, Wasser und Luft im Fall von unbeabsichtigten Freisetzungen, z.B. durch manuelle Tätigkeiten, Leckagen oder technische Defekte.

Managementansatz für Umweltschutz im eigenen Geschäftsbereich

Continental ist davon überzeugt, dass die Mobilität und die Weltwirtschaft sauberer werden und sich hin zu zirkulärem Wirtschaften wandeln müssen, um Ökosysteme zu schützen und ihre Resilienz und Regeneration zu unterstützen. Wir bekennen uns in unserer Nachhaltigkeitsambition dazu, unsere Auswirkungen auf die Umwelt zu verringern, indem wir die Ressourceneffizienz verbessern, vorbeugende Maßnahmen ergreifen und die Umweltverschmutzung in unserem eigenen Geschäftsbereich reduzieren. Dementsprechend verfügt Continental über umfassende Umweltschutzmaßnahmen und Umweltmanagementprozesse im eigenen Geschäftsbereich. Diese beinhalten auch Maßnahmen und Prozesse, um die identifizierten potenziellen negativen Auswirkungen durch mögliche Freisetzungen in Luft, Gewässer und Boden zu verhindern oder, sofern nötig, abzumildern. Wie in der Unternehmenspolitik zu Umwelt, Sicherheit und Gesundheit (Environment, Safety and Health Policy, ESH Policy) von Continental öffentlich dargelegt, schonen wir Ressourcen und vermeiden Umweltverschmutzung durch Emissionen in die Luft, das Wasser und den Boden.

Der Managementansatz von Continental für Umweltschutzmaßnahmen deckt den eigenen Geschäftsbereich weltweit ab und ist besonders auf die Produktionsstätten ausgerichtet.

Die Verantwortung für die Durchführung von Umweltschutzmaßnahmen und die Vermeidung von Umweltverschmutzung liegt bei der Geschäftsführung der jeweiligen Gesellschaften von Continental. Das interne Rahmenwerk für Umweltschutz wird von den Umweltabteilungen von Continental festgelegt und vom Vorstand und von den Gremien der Unternehmensbereiche überwacht.

Die Verfahren und die Überwachung hinsichtlich der Vermeidung und Eindämmung von Umweltvorfällen sind in das allgemeine Umweltmanagementsystem integriert. Die Präventivmaßnahmen werden standortspezifisch umgesetzt und umfassen u.a. Notfallpläne, Standortinspektionen durch die lokalen ESH-Manager sowie regelmäßige Wartungspläne. Weitere Maßnahmen werden dort umgesetzt, wo sie erforderlich sind, z.B. Gefahrstofflagerung, Auskoffern, Abscheider, Abwasserbehandlung oder Rückhaltebecken.

Die Vermeidung und Eindämmung von Umweltvorfällen oder Freisetzungen von Emissionen in Luft, Wasser und Boden durch Leckagen umfasst standortspezifische Notfallpläne, die die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt im Falle einer tatsächlichen Freisetzung kontrollieren und begrenzen. Im Jahr 2025 hat der Unternehmensbereich Tires ein systematisches und strukturiertes Managementsystem für Umweltvorfälle eingeführt mit dem Ziel, einen ganzheitlichen Ansatz zu implementieren. Dieser umfasst auch die Identifikation von Gegenmaßnahmen zur zukünftigen Vermeidung.

Der Rahmen für das Umweltmanagement von Continental, einschließlich der Vermeidung und Eindämmung von Umweltvorfällen besteht aus der öffentlichen ESH Policy und den damit verbundenen umweltbezogenen RVC Commitments sowie aus mehreren internen Regeln auf verschiedenen Ebenen der Organisation.

Das Umweltmanagement von Continental, einschließlich der Vermeidung und Eindämmung von Umweltvorfällen wie z.B. Leckagen, basiert auf der internationalen Umweltmanagementnorm ISO 14001. Die Abdeckung mit zertifizierten Umweltmanagementsystemen findet sich in der entsprechenden Kennzahl in diesem Kapitel.

Zum lokalen Umweltmanagement gehört auch die Konsultation lokaler Anspruchsgruppen, wie Behörden, Mitarbeitende oder Gemeinschaften, sofern relevant.

Die ESH Policy von Continental sowie die damit verbundenen umweltbezogenen RVC Commitments werden über die Internetseite extern kommuniziert. Darüber hinaus stehen für interne Kommunikationszwecke Schulungsmaterialien, weitere Leitfäden sowie Notfallpläne zur Verfügung.

Kennzahlen in Bezug auf Umweltschutz im eigenen Geschäftsbereich

Im Berichtsjahr wurde die Zertifizierung von Werken von Continental hinsichtlich eingeführter Umweltschutzmanagementsysteme (ISO 14001 oder vergleichbar) fortgeführt.

Der Rückgang bei der Abdeckung von Zertifizierungen für Umweltschutzmanagementsysteme (nach ISO 14001) ist auf die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing, welche eine im Durchschnitt höhere Abdeckungsquote hatten, sowie auf ausgelaufene Zertifikate im Unternehmensbereich ContiTech zurückzuführen.

Abdeckung von Umweltschutzmanagementsystemen	**2025**	2024
Zertifizierungen für Umweltschutzmanagementsysteme (ISO 14001), Abdeckungsgrad Mitarbeitende (zum 31.12.), in %	72	77

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

- *Gezählt werden die Mitarbeitenden des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag zum 31.12.2025. Praktikanten und Auszubildende werden nicht berücksichtigt.*
- *Berücksichtigt werden gültige Zertifikate und abgeschlossene Rezertifizierungen.*
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Der geringe Teil von Mitarbeitenden, die nicht zugeordnet werden konnten, wird als nicht abgedeckt betrachtet. Die Kennzahl errechnet sich aus dem Verhältnis der eigenen Belegschaft, die an einem zertifizierten Standort arbeitet, zu der Gesamtzahl der eigenen Belegschaft von Continental.*
- *Die Kennzahl ist unternehmensspezifisch.*

Biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4)

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf biologische Vielfalt und Ökosysteme

Continental hat ihre tatsächlichen und potenziellen negativen und positiven Auswirkungen sowie abstrakte und konkrete Risiken und Chancen in Bezug auf biologische Vielfalt und Ökosysteme gemäß den regulatorischen Anforderungen bewertet, wie im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) beschrieben. Die allgemeinen Angaben umfassen einen Überblick über die Bewertung aller ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities, IROs), einschließlich der betrachteten Zeithorizonte.

In dieser IRO-Bewertung (IRO-Assessment) wurden die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Biodiversität und Ökosystemen ermittelt. Sie wurden zum leichteren Verständnis und für eine bessere Lesbarkeit in folgende IRO-Cluster gruppiert:

- **Schutz von Ökosystemen in der Lieferkette**
- **Biodiversität in der nachgelagerten Wertschöpfungskette**

Die Beschreibungen der potenziellen negativen Auswirkungen und abstrakten Risiken erfolgen aus einer geschäftsinhärenten Perspektive. Sie benennen allgemeine Auswirkungspotenziale und Risikoexpositionen basierend auf strukturellen Aspekten wie der Geschäftstätigkeit, geografischen Aspekten, dem Geschäftsmodell oder Produktcharakteristika. Dabei ist die Mitigation durch den im jeweiligen IRO-Cluster beschriebenen Managementansatz von Continental nicht berücksichtigt. Tatsächliche negative Auswirkungen, konkrete Risiken, positive Auswirkungen sowie Chancen werden aus der unternehmensspezifischen Perspektive beschrieben und berücksichtigen die Ergebnisse der Managementansätze. Eine ausführliche Definition der IRO-Typen ist im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) in den Abschnitten Wesentlichkeit der Auswirkungen (Impact Materiality) und Finanzielle Wesentlichkeit (Financial Materiality) zu finden.

Die Beschreibungen der IROs sind jeweils für sich abgeschlossen zu betrachten, wodurch es zu Wiederholungen kommen kann.

Auf den folgenden Seiten werden die IROs der jeweiligen IRO-Cluster detailliert beschrieben. Zudem wird der für das jeweilige IRO-Cluster entwickelte Managementansatz dargestellt, der die beschriebenen Auswirkungen, Risiken und Chancen steuert. Zugleich werden dazugehörige Ziele, Maßnahmen und Kennzahlen erläutert (sofern vorhanden).

Schutz von Ökosystemen in der Lieferkette

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im IRO-Cluster Schutz von Ökosystemen in der Lieferkette

ID	Kurzbeschreibung	Art des IROs	Primärer Zeithorizont	Erläuterung
24	Negative Auswirkungen auf Ökosysteme durch Landnutzungsänderungen in der Lieferkette	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig	Die Lieferkette von Continental erstreckt sich über eine Vielzahl von Wertschöpfungsstufen in diversen Industrien, die unterschiedliche Materialien wie Ruß, Naturkautschuk, synthetischen Kautschuk, weitere Polymere und Metalle abbauen und herstellen. In diesen Ketten ergeben sich wesentliche prozess- und industrieinhärente potenzielle direkte negative Auswirkungen auf Ökosysteme und Biodiversität. In der tieferen Lieferkette besteht ein Potenzial für Land- oder auch Wassernutzungsänderungen, insbesondere in Rohstoffabbau und -herstellung. Für die Lieferkette von Naturkautschuk ergibt sich eine kautschukindustrie-spezifische potenzielle negative Auswirkung durch mögliche Entwaldung in den Anbauregionen.
25	Indirekte negative Auswirkungen auf Ökosysteme aufgrund weiterer Treiber in der Lieferkette	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig	Durch die in den Kapiteln Klimawandel und Emissionen und Substanzen beschriebenen potenziellen negativen Auswirkungen in Bezug auf Treiber wie Treibhausgasemissionen, Schadstoffeinträge in Luft, Wasser und Boden sowie andere Störfaktoren der Industrien in der Lieferkette ergibt sich zusätzlich ein Potenzial für indirekte negative Auswirkungen auf die Biodiversität und den Zustand von Ökosystemen.
26	Sanktionen im Zusammenhang mit Entwaldung	Abstraktes und konkretes Risiko	Mittelfristig	Continental bezieht Materialien wie Naturkautschuk über globale Lieferketten. Daraus ergibt sich mit Blick auf die potenziellen negativen Auswirkungen in Bezug auf mögliche Entwaldung eine industrieinhärente Exposition gegenüber Effekten, die sich aus regulatorischen Entwicklungen im Zusammenhang mit Entwaldung ergeben können. Im Fall, dass es zu Verstößen gegen bestehende oder zukünftige regulatorische Anforderungen kommt, könnten daraus Bußgelder, Strafen oder Abhilfekosten entstehen, einschließlich möglicher Geschäftsaussetzungen. Mit dem Inkrafttreten der europäischen Entwaldungsverordnung (EUDR) ergibt sich eine konkrete Risikoexposition für Unternehmen der Kautschukindustrie, insbesondere aufgrund der Dynamik der Regulatorik und Unsicherheiten der neuen regulatorischen Anforderungen.
27	Unterbrechungen der Lieferkette und höhere Kosten für Materialien/Dienstleistungen im Zusammenhang mit Entwaldung	Abstraktes Risiko	Mittelfristig	Continental bezieht Materialien wie Naturkautschuk über globale Lieferketten. Daraus ergibt sich mit Blick auf die potenziellen negativen Auswirkungen in Bezug auf mögliche Entwaldung eine industrieinhärente Exposition gegenüber Effekten, die sich aus regulatorischen Entwicklungen im Zusammenhang mit Entwaldung ergeben können. Im Fall, dass sich regulatorische Anforderungen in Bezug auf Entwaldung deutlich und schnell verschärfen, könnte sich die konform nutzbare Lieferantenbasis für Naturkautschuk reduzieren. Dies könnte zu höheren Materialkosten sowie potenziellen Unterbrechungen der Lieferkette führen.

Managementansatz für Schutz von Ökosystemen in der Lieferkette

Continental ist davon überzeugt, dass Mobilität und die Weltwirtschaft sauberer werden und sich hin zu zirkulärem Wirtschaften wandeln müssen, um Ökosysteme zu schützen und ihre Resilienz und Regeneration zu unterstützen. Wir bekennen uns in unserer Nachhaltigkeitsambition dazu, unsere Auswirkungen auf die Umwelt zu verringern, indem wir die Ressourceneffizienz verbessern, vorbeugende Maßnahmen ergreifen und gleichzeitig diese Praktiken auch entlang unserer Wertschöpfungskette fördern. Daher hat Continental Managementansätze implementiert, die die Auswirkungen, Risiken und Abhängigkeiten im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen adressieren.

Der Managementansatz adressiert zwei wesentliche Treiber für Biodiversitätsverlust in der Lieferkette: Umweltverschmutzung und Entwaldung. Im Rahmen des verantwortungsvollen Einkaufs adressiert Continental indirekt auch Landnutzungsänderungen im Zusammenhang mit Entwaldung.

Für den Treiber Umweltverschmutzung hat Continental einen Managementansatz implementiert, um mögliche negative Umweltauswirkungen im Zusammenhang mit den verursachten Treibhausgasemissionen sowie der Entstehung von Schadstoffen in Luft, Wasser und Boden in der Lieferkette zu vermeiden und zu reduzieren. Diese Managementansätze sind im Kapitel Klimawandel (ESRS E1), Unterkapitel Scope-3-Emissionen, Resilienz und Transformation der Wertschöpfungskette sowie im Kapitel Emissionen und Substanzen (ESRS E2), Unterkapitel Umweltschutz in der Lieferkette beschrieben.

Darüber hinaus hat Continental mit ihrer Einkaufspolitik für nachhaltigen Naturkautschuk einen spezifischen Managementansatz implementiert, um den Verlust biologischer Vielfalt durch Entwaldung, insbesondere durch den Anbau von Naturkautschuk, zu vermeiden und die Regulatorik für entwaldungsfreie Lieferketten einzuhalten. Da Naturkautschuk zugleich ein erneuerbares Material ist, ist es wesentlich für eine Kreislaufwirtschaft (siehe dazu Kapitel Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften (ESRS E5), Unterkapitel Zirkularität).

Der Fokus des Managementansatzes liegt auf den direkten Lieferanten und indirekt auf der tieferen Lieferkette. Continental erwartet von ihren direkten Lieferanten, dass diese die Prinzipien in ihre jeweiligen Lieferketten einfließen lassen. Bei nachhaltigem Naturkautschuk umfasst der Managementansatz explizit die Lieferkette bis zur Kautschukplantage.

Die Verantwortung für verantwortungsvollen Einkauf von Naturkautschuk liegt bei den jeweiligen Einkaufsabteilungen, die über eigene Spezialisten für Nachhaltigkeit und für Naturkautschuk verfügen und auch von den allgemeinen Nachhaltigkeitsabteilungen unterstützt werden. Die strategische Überwachung liegt bei den Gremien der Unternehmensbereiche und übergreifend beim Vorstand von Continental.

Die Verantwortung für die Umsetzung des allgemeinen Umweltschutzes in der Lieferkette wird im Kapitel Emissionen und Substanzen (ESRS E2) im Managementansatz des Unterkapitels Umweltschutz in der Lieferkette beschrieben. Die Verantwortung für die Reduktion von Treibhausgasemissionen wird im Kapitel Klimawandel (ESRS E1) im Managementansatz des Unterkapitels Scope-3-Emissionen, Resilienz und Transformation der Wertschöpfungskette beschrieben.

Continental überprüft bei Geschäftspartnern in der Naturkautschuk-Lieferkette, ob sie die Einkaufspolitik für nachhaltigen Naturkautschuk in ihrem Geschäftsbereich einhalten und sie diese Grundsätze in ihrer gesamten Wertschöpfungskette weitergeben.

Die Anforderungen aus Lieferantenverpflichtungen können zu Audits und Folgemaßnahmen, z.B. zu Korrekturmaßnahmenplänen (Corrective Action Plans, CAPs) oder anderen Mitigationsmaßnahmen, führen.

Zur Förderung von nachhaltigen Anbaumethoden führt Continental im Rahmen der gemeinsamen Entwicklungspartnerschaft mit der Deutschen Gesellschaft für internationale Zusammenarbeit (GIZ) bei Kleinbauern in Indonesien direkt vor Ort entsprechende Schulungen durch. Das seit 2018 laufende Programm wurde im Jahr 2025 um drei weitere Jahre verlängert, und die Anzahl der geförderten Kleinbauern wird dadurch voraussichtlich auf 6.000 ansteigen. Diese Kooperation ist ein Beispiel dafür, dass Continental aktiv nachhaltige landwirtschaftliche Praktiken fördert, sich der sozialen Folgen der mit der Entwaldung verbundenen Auswirkungen auf die biologische Vielfalt bewusst ist und aktiv an einer Verbesserung arbeitet.

Ein weiterer relevanter Einkaufsprozess ist das sogenannte Risikomapping, z.B. auf der Grundlage der Risikoanalyse der Plattform Rubberway und verifizierter Selbstauskunftsverfahren, das die potenzielle Entwaldung an verschiedenen vorgelagerten Knotenpunkten in der Naturkautschuk-Lieferkette von Continental bewertet. Rubberway wurde in einer Industriekooperation entwickelt und hat Mechanismen zur Rückverfolgbarkeit von Naturkautschuk bis hin zur Naturkautschukplantage implementiert. Diese helfen dabei, das Verständnis und die Transparenz rund um die Beschaffung von Naturkautschuk zu verbessern.

Um Naturkautschuk aus verantwortungsvollen Quellen zu beschaffen, greift Continental u.a. auf die digitale Handelsplattplattform Agridence, ehemals HeveaConnect zu. Auf dieser Plattform lassen sich standardisierte Informationen zur Einhaltung von Sozial- und Umweltstandards, Qualitätskriterien und durchschnittlichen Verkaufspreisen transparent einsehen. Gleichzeitig bietet die Plattform die Möglichkeit, Informationen aus den Analysen von Rubberway einfließen zu lassen. Zudem werden weitere IT-Tools zur Rückverfolgbarkeit entlang der Lieferkette, inkl. Analyse potenzieller Entwaldung, genutzt.

Darüber hinaus ist die Zusammenarbeit innerhalb der Industrie, u.a. zur Verbesserung der Anbaumethoden, der Rückverfolgbarkeit und der Einhaltung der Sorgfaltspflicht, ein weiterer wichtiger Prozess für den Managementansatz. Continental ist Mitglied der Global Platform for Sustainable Natural Rubber (GPSNR). Diese beinhaltet eine jährliche Berichterstattung über Fortschritte und unterstützt einen branchenweiten Lernansatz, der zur Wirksamkeit des Managementansatzes beiträgt.

Als möglichen künftigen Hebel zur Verringerung des Drucks auf die Ökosysteme betreibt Continental das Forschungs- und Entwicklungsprojekt „Taraxagum“, das das Potenzial von Naturkautschuk aus Löwenzahn als Alternative für Naturkautschuk aus Kautschukbäumen in tropischen Regionen untersucht und entwickelt.

Neben der Formalisierung in internen Regeln, wie sie im Managementansatz zum Umweltschutz in der Lieferkette im Kapitel Emissionen und Substanzen (ESRS E2) beschrieben sind, umfasst das Regelwerk von Continental für biologische Vielfalt im verantwortungsvollen Einkauf insbesondere die folgenden öffentlichen Rahmenwerke:
- Einkaufspolitik für nachhaltigen Naturkautschuk,
- Verpflichtungen zu einer verantwortungsvollen Wertschöpfungskette (RVC Commitments),
- Verhaltenskodex für Geschäftspartner.

Der Managementansatz orientiert sich insbesondere an der Regulatorik zu Sorgfaltspflichten, wie dem deutschen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) und der europäischen Entwaldungsverordnung (EUDR). Darüber hinaus wurde der Managementansatz mit der GPSNR harmonisiert.

Bei der GPSNR handelt es sich um eine Plattform, die verschiedene Stakeholder einbindet und die Interessen ihrer Mitglieder (von Kleinbauern bis hin zu Unternehmen der Naturkautschukverarbeitung, Reifen- und Automobilherstellern sowie zivilgesellschaftlichen Organisationen) berücksichtigt. Darüber hinaus werden öffentliche Konsultationen mit Nichtmitgliedern durchgeführt.

Die Konzernregeln werden extern über die Internetseite und intern über die verschiedenen Kanäle von Continental kommuniziert. Darüber hinaus werden alle neuen und bestehenden direkten Lieferanten aufgefordert, den Verhaltenskodex für Geschäftspartner zu unterzeichnen.

Biodiversität in der nachgelagerten Wertschöpfungskette

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im IRO-Cluster Biodiversität in der nachgelagerten Wertschöpfungskette

ID	Kurzbeschreibung	Art des IROs	Primärer Zeithorizont	Erläuterung
28	Negative Auswirkungen auf die biologische Vielfalt in der Nutzungsphase und am Produktlebensende	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig	Durch die in den Kapiteln Klimawandel, Emissionen und Substanzen sowie Zirkuläres Wirtschaften beschriebenen potenziellen negativen Auswirkungen in Bezug auf Treiber wie Treibhausgasemissionen, Schadstoffeinträge in Luft, Wasser und Boden in der Produktnutzung und Entsorgung am Ende der Produktnutzung ergibt sich zusätzlich ein Potenzial für negative Auswirkungen auf die Biodiversität und den Zustand von Ökosystemen. Ein weiteres Potenzial für negative Auswirkungen, welches nur im weiteren Sinne mit der Produktnutzung verbunden ist, ergibt sich durch den Treiber der Landnutzungsänderung beim allgemeinen Ausbau der Straßeninfrastruktur.

Managementansatz für Biodiversität in der nachgelagerten Wertschöpfungskette

Der Managementansatz von Continental für Biodiversität in der nachgelagerten Wertschöpfungskette adressiert Umweltverschmutzung, Klimawandel und die Behandlung der Produkte am Lebensende als wesentliche Treiber des Biodiversitätsverlusts. Die entsprechenden Managementansätze werden an anderen Stellen dieses Nachhaltigkeitsberichts beschrieben:
- Managementansatz für Scope-3-Emissionen, Resilienz und Transformation der Wertschöpfungskette im Hinblick auf klimawandelbedingte negative Auswirkungen auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme im Kapitel Klimawandel (ESRS E1).
- Managementansatz für produktbezogene Aspekte bezüglich Umweltschutz im Hinblick auf die produktspezifische Reduktion von Umweltverschmutzung in der Produktnutzungsphase im Kapitel Emissionen und Substanzen (ESRS E2).
- Managementansatz für Zirkularität im Hinblick auf Ressourcenabflüsse und Behandlung der Produkte am Lebensende im Kapitel Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften (ESRS E5).

Aufgrund der Beschaffenheit der Produkte von Continental wird der Treiber Landnutzungsänderung, wie z.B. Straßeninfrastruktur, in der nachgelagerten Wertschöpfungskette als außerhalb des Einflussbereichs von Continental liegend betrachtet. Daher wurde für den Treiber Landnutzungsänderung kein spezieller Managementansatz definiert.

Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften (ESRS E5)

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften

Continental hat ihre tatsächlichen und potenziellen negativen und positiven Auswirkungen sowie abstrakte und konkrete Risiken und Chancen in Bezug auf Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften gemäß den regulatorischen Anforderungen bewertet, wie im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) beschrieben. Die allgemeinen Angaben umfassen einen Überblick über die Bewertung aller ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities, IROs) einschließlich der betrachteten Zeithorizonte.

In dieser IRO-Bewertung (IRO-Assessment) wurden die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und zirkulärem Wirtschaften ermittelt. Sie wurden zum leichteren Verständnis und für eine bessere Lesbarkeit in folgende IRO-Cluster gruppiert:

- **Zirkularität**
- **Abfälle im eigenen Geschäftsbereich**

Die Beschreibungen der potenziellen negativen Auswirkungen und abstrakten Risiken erfolgen aus einer geschäftsinhärenten Perspektive. Sie benennen allgemeine Auswirkungspotenziale und Risikoexpositionen basierend auf strukturellen Aspekten wie der Geschäftstätigkeit, geografischen Aspekten, dem Geschäftsmodell oder Produktcharakteristika. Dabei ist die Mitigation durch den im jeweiligen IRO-Cluster beschriebenen Managementansatz von Continental nicht berücksichtigt. Tatsächliche negative Auswirkungen, konkrete Risiken, positive Auswirkungen sowie Chancen werden aus der unternehmensspezifischen Perspektive beschrieben und berücksichtigen die Ergebnisse der Managementansätze. Eine ausführliche Definition der IRO-Typen ist im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) in den Abschnitten Wesentlichkeit der Auswirkungen (Impact Materiality) und Finanzielle Wesentlichkeit (Financial Materiality) zu finden.

Die Beschreibungen der IROs sind jeweils für sich abgeschlossen zu betrachten, wodurch es zu Wiederholungen kommen kann.

Auf den folgenden Seiten werden die IROs der jeweiligen IRO-Cluster detailliert beschrieben. Zudem wird der für das jeweilige IRO-Cluster entwickelte Managementansatz dargestellt, der die beschriebenen Auswirkungen, Risiken und Chancen steuert. Zugleich werden dazugehörige Ziele, Maßnahmen und Kennzahlen erläutert (sofern vorhanden).

Zirkularität

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im IRO-Cluster Zirkularität

ID	Kurzbeschreibung	Art des IROs	Primärer Zeithorizont	Erläuterung
29	Beschaffung aus primären und nicht erneuerbaren Quellen	Potenzielle und tatsächliche negative Auswirkung	Kurzfristig	Continental bezieht eine Vielzahl unterschiedlicher Materialien und Vorprodukte. Darunter befinden sich industrie- und produktinhärent auch verschiedene Rohstoffe aus primären oder nicht erneuerbaren Quellen (einschließlich fossilbasierter Materialien), beispielsweise synthetischer Kautschuk, Ruß, Textilien, Stahl oder Additive, wodurch sich potenzielle negative Auswirkungen auf die Verfügbarkeit dieser endlichen Ressourcen ergeben können. Auch unter Berücksichtigung des Managementansatzes ergeben sich wesentliche tatsächliche Auswirkungen in Bezug auf den Ressourcenverbrauch.
30	Beitrag zum Abfall durch Behandlung von Produkten am Lebensende	Potenzielle und tatsächliche negative Auswirkung	Kurzfristig	Continental produziert ein Portfolio an Produkten, die nach ihrer Nutzung entsorgt oder verwertet werden. Trotz teils schon bestehender Recyclingsysteme weltweit wird derzeit industrie- und prozessinhärent noch ein wesentlicher Teil entsorgt oder in Form von energetischer Nutzung oder Downcycling verwertet, wodurch sich potenzielle negative Auswirkungen auf die Umwelt ergeben können. Auch unter Berücksichtigung des Managementansatzes ergeben sich wesentliche tatsächliche Auswirkungen in Verbindung mit dem Ende der Produktnutzung.
31	Höhere Kosten für Materialien/Dienstleistungen im Zusammenhang mit Ressourcen	Abstraktes Risiko	Mittelfristig	Continental bezieht eine Vielzahl unterschiedlicher Materialien und Vorprodukte aus globalen Lieferketten. Daraus ergibt sich eine industrieinhärente Exposition gegenüber möglichen Effekten, die sich aus wesentlichen Veränderungen von Regulatorik und Marktanforderungen in Bezug auf erneuerbare und recycelte Materialien ergeben können. Im Fall, dass sich Markt- und Regulatorikanforderungen schneller entwickeln, als sich die Lieferkette anpassen kann, könnte dies marktbedingt zu Kostensteigerungen für Materialien und Vorprodukte führen.
32	Umsatzeinbußen im Zusammenhang mit unserem Portfolio und Zirkularität	Abstraktes Risiko	Langfristig	Continental produziert ein Portfolio an Produkten, deren Produktdesign und Behandlung am Produktnutzungsende unter zunehmende regulatorische und marktseitige Anforderungen in Bezug auf Zirkularität fallen oder fallen könnten. Daraus ergibt sich eine portfolio- und marktinhärente Exposition gegenüber möglichen Effekten, die sich aus wesentlichen Veränderungen von Regulatorik und Marktanforderungen ergeben können. Im Fall, dass sich diese schneller verschärfen, als Anpassungsmaßnahmen für das Portfolio und damit verbundene Geschäftsmodelle greifen können, könnte dies zu Umsatzeinbußen führen.
33	Wachstum im Zusammenhang mit zirkulären Produkten	Chance	Langfristig	Continental produziert ein Portfolio an Produkten, deren Produktdesign und Behandlung am Produktnutzungsende unter zunehmende regulatorische und marktseitige Anforderungen in Bezug auf Zirkularität fallen oder fallen könnten. Dadurch können sich grundsätzlich Potenziale für zusätzliches Umsatzwachstum und neues Geschäft sowie eine Differenzierung im Wettbewerb ergeben. Auf Basis der Portfolioausrichtung und der bestehenden Managementansätze geht Continental davon aus, diese Chancen nutzen zu können.

Managementansatz für Zirkularität

Continental ist davon überzeugt, dass Mobilität und die Weltwirtschaft sauberer werden und sich hin zu zirkulärem Wirtschaften wandeln müssen, um Ökosysteme zu schützen und ihre Resilienz und Regeneration zu unterstützen. Wir bekennen uns in unserer Nachhaltigkeitsambition dazu, unsere Auswirkungen auf die Umwelt zu verringern, indem wir die Ressourceneffizienz verbessern, vorbeugende Maßnahmen ergreifen, die Umweltverschmutzung in unserem eigenen Geschäftsbereich reduzieren und gleichzeitig diese Praktiken auch entlang unserer Wertschöpfungskette fördern.

Neben der Erfüllung dieser Ambition zielt der Managementansatz auch darauf ab, die damit verbundenen Risiken im Bereich der Zirkularität unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Anforderungen und Transformationsgeschwindigkeiten unserer Kunden, Branchen und Märkte zu mindern. Außerdem sollen durch ihn negative Umweltauswirkungen im Zusammenhang mit Ressourcenzuflüssen und -abflüssen vermieden werden.

Der Managementansatz umfasst dabei die vorgelagerte und nachgelagerte Wertschöpfungskette sowie den eigenen Geschäftsbereich von Continental und beinhaltet auch die Umstellung des Einsatzes von primären auf sekundäre Ressourcen und Materialien.

Die Beschaffung von erneuerbaren und recycelten (sekundären) Materialien ist dabei ein Schlüsselelement. Dabei bezieht sich Continental auf die nachfolgenden Definitionen in Anlehnung an das Tire Industry Project:

- **Erneuerbares Material:** biobasiertes Material, das durch natürliche Wachstums- oder Regenerationsprozesse in einem mit den Nutzungszyklen übereinstimmenden Tempo wieder auf seinen vorherigen Bestand zurückkehrt. Daher wird es in einem Tempo wieder nachwachsen bzw. regeneriert, das dem Tempo der Ernte bzw. der Gewinnung entspricht oder dieses übersteigt.

- **Recyceltes Material:** Material, das aus einem wiedergewonnenen oder zurückgewonnenen Abfallmaterial mittels eines Herstellungsprozesses wiederaufbereitet und zu einem Endprodukt oder einer Komponente bzw. einem Material für den Einbau in ein Produkt verarbeitet wurde.

Der Managementansatz gilt für den gesamten Konzern sowie das Produktportfolio und deckt Ressourcenzuflüsse wie -abflüsse ab.

Die Steuerung und Anpassung des jeweiligen Produktportfolios wird von den jeweiligen Geschäftsfunktionen verantwortet. Die Überwachung der Wirksamkeit des Portfoliomanagements erfolgt durch die Gremien der Unternehmensbereiche und den Vorstand von Continental. Schlüsselprozesse werden von den jeweiligen Abteilungen innerhalb des Unternehmens übernommen, z.B. Forschung und Entwicklung (F&E), Produktdesign, Lieferkettenmanagement und Einkauf. Diese werden dabei von den Nachhaltigkeitsabteilungen unterstützt.

Der Managementansatz beinhaltet spezielle Prozesse in Bezug auf Ressourcenzuflüsse und -abflüsse unter Berücksichtigung der technologischen, biologischen und Produktkreisläufe. Für Ressourcenzuflüsse und -abflüsse werden die damit zusammenhängenden Schlüsselmaßnahmen in Bezug auf erworbene Ressourcen hauptsächlich innerhalb der Prozesse in Einkauf, Produktdesign, F&E sowie den Nachhaltigkeitsabteilungen gesteuert

Im Rahmen des von F&E geleiteten Verfahrens zur Materialzulassung werden u.a. recycelte und erneuerbare Materialien ermittelt, die in den Produktionsprozessen eingeführt werden sollen. Der Prozess der Materialzulassung besteht in der Regel aus einer Laborbewertung, gefolgt von Tests und einer Bewertung der Verarbeitung, bevor ein Material freigegeben wird.

Bei der Beschaffung von erneuerbaren und recycelten Materialien holen die Einkaufsabteilungen Informationen zum Anteil erneuerbarer und recycelter Materialien ein. Sofern möglich, fordern wir höhere Quoten von erneuerbaren und recycelten Materialien bei den Lieferanten ein. Außerdem werden bei der Beschaffung von Materialien Mechanismen zur Rückverfolgbarkeit wie der Massenbilanzansatz angewandt. Weitere Informationen dazu finden sich in der Beschreibung des Ziels in Bezug auf Zirkularität sowie im Abschnitt Kernmaßnahmen zur Erreichung des Ziels.

Darüber hinaus tauscht sich Continental in strategischen Gesprächen mit ausgewählten Lieferanten aus, um die Aktivitäten zur Zirkularität zu intensivieren, beispielsweise durch entsprechende Anpassungen im Produktdesign und in der Materialzusammensetzung.

Mit ContiLifeCycle, als System zur Wiederverwendung bzw. Verlängerung der Lebensdauer von Reifen, nutzen wir recycelte Materialien in unseren Produkten. Dabei sorgen die Heiß- und Kaltrunderneuerung von Lkw-Reifen sowie die daran angeknüpfte Reclaim-Produktion von recyceltem Gummi dafür, das Abfallaufkommen deutlich zu reduzieren und natürliche Ressourcen zu schonen. In dem Prozess der Runderneuerung von Lkw-Reifen erhalten noch intakte Karkassen neue Laufflächen, sodass eine erneute Nutzung des Reifens möglich wird. Das verringert die Anzahl der im Umlauf befindlichen Altreifen und trägt dazu bei, Energie und Rohstoffe zu sparen und den ökologischen Fußabdruck zu verringern. Continental strebt grundsätzlich danach, dass eine Deponierung von Altreifen möglichst vollständig vermieden wird.

Für die Ressourcenabflüsse umfasst der Managementansatz Maßnahmen in Bezug auf die Zirkularität der Produkte, die hauptsächlich im Rahmen des Produktdesigns sowie der F&E-Prozesse mit Schwerpunkt auf verbesserter Wiederverwendbarkeit, Reparierbarkeit, Recyclingfähigkeit, Haltbarkeit und allgemeiner Zirkularität gehandhabt werden. Dazu gehören sowohl eigene Aktivitäten als auch Industriekooperationen und Partnerschaften. Weltweit gibt es – je nach rechtlichen Rahmenbedingungen – unterschiedliche Prozesse zur Rücknahme von Altreifen, die eine bessere Nutzung von Altreifen für Kreislaufprozesse ermöglichen. Weitere Informationen dazu finden sich im Abschnitt Kernmaßnahmen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Zirkularität.

Im Unternehmensbereich ContiTech ermöglicht eine neu entwickelte Pilotanlage im Werk Hannover-Vahrenwald mit exklusiven Patenten die Herstellung von aufgereinigtem Pyrolyseöl durch thermische Oxidation und schafft damit die Grundlage für das Recycling komplexer Gummimischungen im industriellen Maßstab.

Die Nachhaltigkeitsambition von Continental setzt den übergeordneten Rahmen für die Definition und die Umsetzung von Maßnahmen.

Für die Rückverfolgbarkeit dedizierter Materialien wendet Continental den Massenbilanzansatz an. Dabei handelt es sich um ein Verfahren der produktionsbegleitenden Kontrolle, bei dem zertifizierte und nicht zertifizierte Materialien entlang der gesamten Wertschöpfungskette physisch vermischt, jedoch durch eine nachvollziehbare und überprüfbare Buchführung mengenmäßig getrennt erfasst werden. Nach international anerkannten Prinzipien können so nachwachsende und wiederverwertete Rohstoffe in bestehende Produktionsprozesse integriert werden. Durch die Verwendung des Massenbilanzansatzes kann Continental die genaue Menge der verwendeten nachwachsenden und wiederverwerteten Materialien dokumentieren und nachverfolgen und überprüfen, dass die Mengenverhältnisse übereinstimmen. Mithilfe des Massenbilanzansatzes kann Continental die Komplexität reduzieren und den Einsatz des Rohstoffportfolios an vielen Produktionsstandorten in unterschiedlichen Märkten effizient steuern, während nachhaltige Materialien standortspezifisch erfasst und zugewiesen werden. Darüber hinaus kann Continental so die Einführung nachhaltigerer Materialien beschleunigen sowie ihren Anteil in den Reifen kontinuierlich erhöhen und Zulieferern die Einführung neuer Technologien erleichtern.

Continental lässt sich diesen Prozess durch ISCC PLUS, ein international anerkanntes Zertifizierungsschema, zertifizieren und weitet die Nutzung dieses Regelwerks an ihren Produktionsstandorten konsequent aus.

Der Managementansatz und die damit verbundenen Maßnahmen berücksichtigen insbesondere die Anforderungen von Kunden und Anfragen von Investoren. Für Ressourcenzuflüsse sind v.a. direkte Lieferanten als Teil der vorgelagerten Wertschöpfungskette direkt beteiligt. Bei den Ressourcenabflüssen werden auch die Perspektiven der für die Entsorgung am Produktlebensende relevanten Stakeholder berücksichtigt, z.B. in Industrieinitiativen.

Continental kommuniziert ihren Ansatz zum Management von Zirkularität extern durch die Veröffentlichung des Geschäftsberichts sowie durch Messen, Pressemitteilungen, Dialoge mit Investoren und intern über verschiedene Kanäle wie Konferenzen zu Nachhaltigkeit und Produkten, Arbeitsgruppen sowie das unternehmensweite Intranet. Zudem werden für spezielle Produkte, wie den Pkw-Reifen UltraContact NXT und den Stadtbusreifen Conti Urban HA 5 NXT, die derzeit in unserem Portfolio den höchsten Anteil an erneuerbaren und recycelten Materialien kombinieren, die prozentualen Anteile explizit ausgewiesen und transparent an den Markt kommuniziert.

Ziele in Bezug auf Zirkularität

Continental hat ein öffentliches Nachhaltigkeitsziel in Bezug auf Zirkularität für den Unternehmensbereich Tires im Hinblick auf erneuerbare und recycelte Materialien festgelegt. Continental hat sich selbst das Ziel gesetzt, den Anteil der eingekauften erneuerbaren und recycelten Produktionsmaterialien für Reifen bis 2030 auf mindestens 40% zu erhöhen.

Das Ziel steht im Zusammenhang mit den Managementansätzen von Continental zur Zirkularität in diesem Kapitel sowie zu Scope-3-Emissionen, Resilienz und Transformation der Wertschöpfungskette im Kapitel Klimawandel (ESRS E1) dieses Nachhaltigkeitsberichts. Die Prozesse des Managementansatzes zur Zirkularität in Bezug auf Ressourcenzuflüsse sind entscheidend für beide Themenfelder, da ein höherer Anteil an erneuerbaren und recycelten Materialien zu einem geringeren CO_2-Fußabdruck von Materialien führt und gleichzeitig ein wesentlicher Baustein für geschlossene Ressourcenkreisläufe ist.

Continental hat wichtige Hebel in Bezug auf Ressourcenzuflüsse identifiziert, um den Anteil an eingekauften erneuerbaren und recycelten Produktionsmaterialien für Reifen zu erhöhen. Diese umfassen Maßnahmen zur Auswahl von erneuerbaren und recycelten Materialien, die in der Regel von F&E verwaltet werden, sowie die Identifizierung neuer und die Weiterentwicklung bestehender Lieferanten, um relevante Mengen an erneuerbaren und recycelten Materialien in den Einkaufsprozessen zu sichern. Diese sind in spezifischen Material-Roadmaps dargelegt und werden regelmäßig aktualisiert. Entsprechende Herkunftsnachweise oder andere Instrumente zur Herkunfts- und Rückverfolgbarkeit tragen zur Erreichung des Ziels bei, indem sie Transparenz in den Lieferketten schaffen können.

Die Abkehr von nicht erneuerbaren Ressourcen wird dadurch erreicht, dass nicht erneuerbare Materialien durch Alternativen aus erneuerbaren Quellen ersetzt werden. Darüber hinaus trägt der Ersatz von primären Materialien durch Materialien aus sekundären Quellen, z.B. aus Recyclingprozessen, zur Erreichung des Ziels bei. Voraussetzung für die Auswahl erneuerbarer und recycelter Materialien ist die technische Fähigkeit, diese ohne Beeinträchtigung von Sicherheit und Leistungsfähigkeit in unsere Reifen zu integrieren. Dies wird durch den allgemeinen Prozess der Materialzulassung, wie weiter oben unter Prozesse im Rahmen des Managementansatzes für Zirkularität beschrieben, sichergestellt.

Auf der Grundlage der identifizierten und als erneuerbarer oder recycelter Ressourcenzufluss freigegebenen Materialien findet ein gemeinsamer Strategieentwicklungsprozess zwischen Einkauf, F&E und Nachhaltigkeit statt. Für Materialien, bei denen festgestellt wurde, dass sie einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des Ziels leisten können, werden von den Einkaufsabteilungen spezielle Material-Roadmaps entwickelt und gepflegt. Diese Roadmaps bewerten die grundsätzliche Verfügbarkeit der jeweiligen Materialien für die benötigten Mengen und ermöglichen eine schlüssige Analyse ihrer Verfügbarkeit auf dem Markt zu wirtschaftlich vertretbaren Kosten. Der Einkauf ausreichender Mengen dieser Materialien wird durch eine ausgewogene Beschaffungsstrategie gesteuert, die sowohl langfristige vertragliche Vereinbarungen als auch kurzfristige Beschaffungsaktivitäten für Flexibilität auf dynamischen Märkten umfasst.

Die Transparenz und der Nachweis über die Verwendung erneuerbarer und recycelter Materialien ist ein wichtiger Hebel, um das gesetzte Ziel zu erreichen. Wie bei vielen unserer hochkomplexen

chemischen Wertschöpfungsketten lassen sich die Materialflüsse auf der Einzelebene kaum physisch nachvollziehen. Continental wendet daher auch bei Materialeinkäufen den Massenbilanzansatz, wie weiter oben im Rahmen des Managementansatzes für Zirkularität beschrieben, an. Die Einkaufsabteilungen sowie die Nachhaltigkeitsabteilung des Unternehmensbereichs Tires verwalten in erster Linie die damit verbundenen Aktivitäten.

Der Geltungsbereich dieses Nachhaltigkeitsziels bezieht sich auf alle eingekauften erneuerbaren und recycelten Produktionsmaterialien für Reifen im eigenen Geschäftsbereich des Unternehmensbereichs Tires. Die Runderneuerung von Reifen sowie Nicht-Produktionsmaterialien werden bei der Erreichung dieses Ziels nicht berücksichtigt.

Dieses Intensitätsziel wird anhand der Kennzahl „Anteil der eingekauften erneuerbaren und recycelten Produktionsmaterialien für Reifen“ in Prozent gemessen und durch das Sustainability Steering Committee überwacht. Das Basisjahr ist 2024, und somit entspricht der Basiswert dem Vorjahresergebnis der Kennzahl.

Es sind keine Zwischenziele festgelegt.

Das allgemein anerkannte Gesamtkonzept der Zirkularität umfasst nach wissenschaftlichen Studien insbesondere das Recycling und die Nutzung erneuerbarer Ressourcen. Die Zielsetzung von Continental folgt diesem allgemeinen Ansatz, berücksichtigt aber keine spezifische Methodik für eine wissenschaftsbasierte Zielsetzung.

Um die Genauigkeit der als erneuerbar oder recycelt verbuchten Materialzuflüsse zu verbessern, haben sich in den vergangenen Jahren in komplexen Wertschöpfungsketten Massenbilanzansätze, wie beschrieben, als praktikable Option durchgesetzt.

Die Methodik zur Berechnung der Kennzahl wird in den entsprechenden Erläuterungen zur Kennzahl beschrieben. Der Zielwert von mindestens 40% wurde auf der Grundlage interner Machbarkeitsstudien sowie von Marktextrapolationen im Hinblick auf die Erhöhung des Anteils an erneuerbaren und recycelten Materialien festgelegt. Da der Anteil an Naturkautschuk, welcher einen wesentlichen Beitrag zur Kennzahl leistet, durch seine spezifischen Eigenschaften stark vom Portfoliomix an Reifen abhängt, wurden zudem Portfolioaspekte bei der Zielsetzung beachtet.

Das Ziel berücksichtigt die Interessen verschiedener Stakeholder, wie z.B. Kunden, durch direkte und indirekte Konsultationen.

Das Ziel wird seit dem Nachhaltigkeitsbericht für das Geschäftsjahr 2024 berichtet und hat sich seitdem nicht verändert.

Die Ziele von Continental konzentrieren sich auf die Ressourcenzuflüsse, insbesondere hinsichtlich der Erhöhung des Anteils an erneuerbaren und sekundären Materialien sowie der Reduzierung des Einsatzes von primären Materialien. Dabei folgen wir dem Kaskadenprinzip, um Rohstoffe oder daraus hergestellte Produkte so lange, so häufig und so effizient wie möglich stofflich zu nutzen.

Das Ziel unterstützt im Besonderen die Recycling-Ebene der Abfallhierarchie sowie auch die Ebene Vermeidung.

Das Ziel wurde freiwillig gesetzt, um den Übergang zu geschlossenen Ressourcen- und Produktkreisläufen zu unterstützen.

Nachhaltigkeitsziel: Erhöhung des Anteils der eingekauften erneuerbaren und recycelten Produktionsmaterialien für Reifen

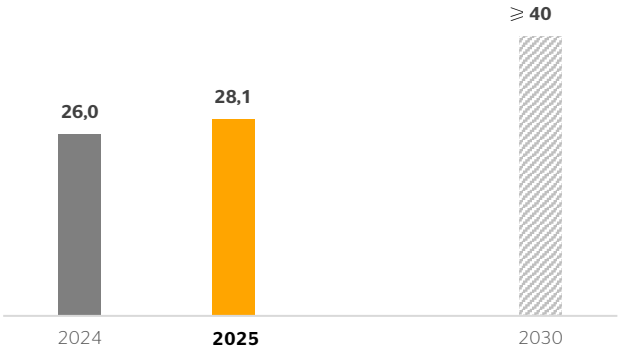
Zielsetzung: **Erhöhung des Anteils der eingekauften erneuerbaren und recycelten Produktionsmaterialien für Reifen bis 2030 auf mindestens 40 %**

- Wesentlicher Baustein für geschlossene Ressourcenkreisläufe
- Führt zu einem geringeren CO_2-Fußabdruck von Materialien
- Vermeidung von negativen Umweltauswirkungen im Zusammenhang mit Ressourcenzuflüssen und -abflüssen

Kernmaßnahmen:

- Material Roadmaps: Auswahl von erneuerbaren und recycelten Materialien, Anpassung des Produktportfolios
- Schaffung von Transparenz, Identifizierung neuer und Weiterentwicklung bestehender Lieferanten
- Nachverfolgung und Rückverfolgbarkeit durch Herkunftsnachweise oder andere Instrumente, z.B. Massenbilanzansatz

Entwicklung des Anteils der erneuerbaren und recycelten Produktionsmaterialien für Reifen, in %



Kennzahlen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Zirkularität

Durch die Umsetzung der beschriebenen Kernmaßnahmen konnte der Anteil der eingekauften erneuerbaren und recycelten Produktionsmaterialien für Reifen um mehr als 2 Prozentpunkte gesteigert werden. Entsprechend stieg auch das Gesamtgewicht der eingekauften erneuerbaren und recycelten Produktionsmaterialien für Reifen. Hierzu trugen beispielsweise der Einkauf von nach ISCC PLUS zertifiziertem synthetischen Kautschuk und Harzen, erweiterte Lieferantenauskünfte sowie die Identifikation weiterer Materialien bei, während – bedingt durch Veränderungen in der Zusammensetzung des Produktportfolios – ein gegenläufiger Effekt in Bezug auf Naturkautschuk zu verzeichnen war.

Der Fortschritt der entsprechenden Kernmaßnahmen zur Zielerreichung im Berichtsjahr wird insbesondere anhand des Fortschritts der Ziel-KPIs gemessen. Dieser Fortschritt lag 2025 im Bereich der Erwartungen, um das Ziel bis 2030 zu erreichen.

Erneuerbare und recycelte Produktionsmaterialien für Reifen	**2025**	2024
Gesamtgewicht der eingekauften erneuerbaren und recycelten Produktionsmaterialien für Reifen, in Mio t	0,6	0,5
Anteil der eingekauften erneuerbaren und recycelten Produktionsmaterialien für Reifen, in %	28,1	26,0

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
Gesamtgewicht der eingekauften erneuerbaren und recycelten Produktionsmaterialien für Reifen
- *Bezeichnung des Indikators im Vorjahr lautete: „Gesamtgewicht des Zuflusses erneuerbarer und recycelter Materialien (nur Rohstoffe des Unternehmensbereichs Tires)". Angleichung der Benennung an die Zielformulierung.*
- *Die Kennzahl umfasst ausschließlich den Unternehmensbereich Tires und bezieht sich auf das öffentliche Nachhaltigkeitsziel von Continental zu Zirkularität.*
- *Das Gesamtgewicht der recycelten und erneuerbaren Materialien zur Herstellung von Produkten entspricht den eingekauften Materialmengen des Unternehmensbereichs Tires.*
- *Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.*

Anteil der eingekauften erneuerbaren und recycelten Produktionsmaterialien für Reifen
- *Bezeichnung des Indikators im Vorjahr lautete: „Anteil des Zuflusses erneuerbarer und recycelter Materialien (nur Rohstoffe des Unternehmensbereichs Tires)". Angleichung der Benennung an die Zielformulierung.*
- *Das Gesamtgewicht der recycelten und erneuerbaren Materialien zur Herstellung von Produkten entspricht den eingekauften Materialmengen.*
- *Das absolute Gewicht erneuerbarer und recycelter Produktionsmaterialien im Unternehmensbereich Tires wird durch das Gesamtgewicht der verwendeten Produktionsmaterialien im Unternehmensbereich Tires dividiert.*
- *Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.*

Kernmaßnahmen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Zirkularität

Continental hat konkrete Maßnahmen eingeleitet, um das Ziel zu erreichen, bis 2030 einen Anteil von mindestens 40% an erneuerbaren und recycelten Produktionsmaterialien für Reifen zu erreichen. Diese Maßnahmen beziehen sich vor allem auf diese Kernhebel:

- Materialidentifikation
- Strategien zur ausreichenden Versorgung
- Rückverfolgbarkeit u.a. über den Massenbilanzansatz

Insgesamt sind die Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Ziel eng mit dem allgemeinen Managementansatz der Zirkularität verbunden. Um flexibel auf die sich ändernde Marktsituation und die sich ändernden Bedürfnisse reagieren zu können, werden die Maßnahmen Schritt für Schritt weiterentwickelt.

Die Identifikation von erneuerbaren und recycelten Materialien ist ein entscheidender Faktor für die Erreichung des Ziels. Daher überprüft die Forschung und Entwicklung (F&E) ständig alternative Materialien, um nicht erneuerbare durch erneuerbare und primäre durch sekundäre Quellen zu ersetzen. Es werden innovative Ansätze verfolgt, wie die Verwendung von pflanzlichen Materialien anstelle von Füllstoffen, Ölen und Harzen auf fossiler Basis. Die Aktivitäten zur Erhöhung des Anteils an erneuerbaren oder recycelten Materialien sind in die operativen Prozesse von F&E eingebettet. Somit gibt es ein Gesamtverfahren für die Materialidentifizierung einschließlich der Materialzulassung, das für erneuerbare und recycelte bzw. nicht erneuerbare und nicht recycelte Materialien identisch ist.

Da die Verfügbarkeit bestimmter Materialien von entscheidender Bedeutung ist, gibt es eine Reihe von erneuerbaren und recycelten Materialien, die zur Erreichung des Ziels geeignet sind. Diese Materialien werden von internen Expertinnen und Experten aus den Bereichen F&E, Nachhaltigkeit und Einkauf ermittelt. Dies dient als Grundlage für die Entwicklung entsprechender Material-Roadmaps und Einkaufsstrategien, die kontinuierlich überprüft und aktualisiert werden. Rohstoffe und Materialien, die dazu beitragen, den Anteil an erneuerbaren und recycelten Produktionsmaterialien in den ersten Schritten zu erhöhen, sind insbesondere wiedergewonnene Rohstoffe aus Prozessen wie Pyrolyse mit recyceltem Ruß oder Öl und Gas, sowie recyceltes Material wie Polyester oder Gummi.

Mit der ContiRe.Tex-Lösung haben wir zusammen mit dem Unternehmen Otiz ein Verfahren für Hochleistungsgarn entwickelt, das es ermöglicht, herkömmliches Polyester durch Polyester aus recycelten PET-Flaschen zu ersetzen. Erste Produkte mit recycelten PET-Flaschen sind bereits auf dem Markt. Eine weltweite Einführung dieses Materials ist in allen Continental-Reifenwerken geplant und in mehreren Werken bereits umgesetzt.

Continental arbeitet zudem mit nach ISCC PLUS zertifizierten Lieferanten für zirkuläre Harze, die auf erneuerbaren Rohstoffen wie Pflanzenöl oder gebrauchtem Speiseöl basieren. Continental nutzt als erster Reifenhersteller das Kautschukadditiv TMQ aus biozirkulärem Aceton, dessen Rohstoff aus Abfällen biologischen Ursprungs, wie beispielsweise recyceltem Speiseöl, stammt.

Die Verfügbarkeit recycelter Materialien setzt voraus, dass Produkte an ihrem Produktlebensende in Wertstoffkreisläufe zurückgeführt werden. Dafür sammelt Continental über die weltweiten Handelsorganisationen bzw. in der REG Reifen-Entsorgungsgesellschaft (für den DACH-Raum) Altreifen, um die Ressourcen wieder nutzbar zu machen. Mit der REG, als zertifiziertem Entsorgungsfachbetrieb, agiert Continental bereits seit 1992 als Verwerter von Altreifen und hat dadurch entsprechende Kompetenzen im Unternehmen aufgebaut. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es weltweit verschiedene Rahmenbedingungen zur Rücknahme gibt, wie die erweiterte Herstellerverantwortung, das System des freien Marktes und durch Steuern und Abgaben regulierte Systeme. Ein weiteres Element, um Altreifen zu verwerten, sind Partnerschaften wie mit Pyrum Innovations.

Durch die strategische Partnerschaft mit Pyrum Innovations arbeiten wir mittels Pyrolyse an der Umsetzung eines zirkulären Konzepts für das Recycling von Altreifen und damit an der Gewinnung von recycelten Materialien, die wir in unsere Produktionsprozesse zurückführen können.

Auf der Grundlage der ermittelten Materialien, die zur Erreichung des Ziels von mindestens 40% erneuerbaren und recycelten Materialien für die Reifenproduktion beitragen, werden die Material-Roadmaps erstellt. Die Erstellung und Überprüfung dieser Roadmaps legt den Gesamtrahmen der Maßnahmen zur langfristigen Beschaffung der jeweiligen Materialien mit Umsetzungsszenarien fest. Zudem werden auf dieser Grundlage konkrete kurzfristige Maßnahmen als flexible Elemente wie materialspezifische Beschaffungsaktivitäten entwickelt, um auf sich verändernde Marktsituationen zu reagieren. Diese Pläne werden mit dem für den Unternehmensbereich Tires verantwortlichen Vorstandsmitglied abgestimmt, regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst. Während die Integration ausgewählter Materialien nur geringe Anpassungen in den Produktionsprozessen erfordert, ist die Verfügbarkeit im Hinblick auf große Mengen zu wirtschaftlich vertretbaren Kosten ein entscheidender Faktor. In jedem Fall sorgt Continental für das gleiche Niveau an Sicherheit und Leistung bei allen verkauften Reifen. Soweit möglich, ist Continental bestrebt, große Mengen an relevanten Materialien langfristig zu sichern.

Für den Unternehmensbereich Tires ist Naturkautschuk ein elementarer Rohstoff, der auch zum Anteil der erneuerbaren und recycelten Produktionsmaterialien beiträgt. Mit ihren Partnerschaften entlang der Wertschöpfungskette und den entsprechenden Einkaufsstrategien wird Continental daher die Beschaffung von Naturkautschuk fortsetzen und ausreichende Mengen für die nächsten Jahre sichern.

Es ist wichtig für Continental, Transparenz zu schaffen und verlässliche Informationen über erneuerbare und recycelte Materialien über die verschiedenen Stufen ihrer komplexen Wertschöpfungsketten zu erhalten. Deshalb nutzt das Unternehmen die in der chemischen Industrie als Standard etablierten Massenbilanzansätze, wie im Abschnitt Managementansatz für Zirkularität erläutert. Continental versteht Massenbilanzansätze als ein notwendiges Instrument zur Transformation weg von fossilen Ressourcen unserer Materialwertschöpfungsketten. Im Jahr 2025 hat Continental die ISCC-PLUS-Zertifizierung für alle europäischen Reifenwerke sowie für die Werke in Hefei, China, und Mount Vernon, USA, erhalten. Die

Zertifizierung der eigenen Werke dient nicht direkt der Zielerreichung in Bezug auf den Ressourcenzufluss, ermöglicht aber das Ausweisen von massebilanzierten Materialien im Endprodukt.

Die Maßnahmen zur Erhöhung des Anteils an erneuerbarem und recyceltem Material in der Reifenproduktion sind in die betrieblichen Aktivitäten eingebettet, insbesondere in den Bereichen Forschung und Entwicklung sowie Einkauf. Die Maßnahmen umfassen kurz- und mittelfristige Schritte. Für die Ressourcenabflüsse werden die Prozesse vor allem in der Nachhaltigkeitsabteilung des Unternehmensbereichs Tires sowie in den landesspezifischen Handelsorganisationen gesteuert.

Investitionen und Betriebsausgaben für Kernmaßnahmen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Zirkularität

Die Betriebsausgaben (OpEx) stiegen im Berichtsjahr insbesondere durch weitere Materialien, die als erneuerbar oder recycelt eingestuft wurden. Die ausgewiesenen geplanten Betriebsausgaben wurden entsprechend angepasst. Die Investitionen (CapEx) waren in Bezug auf die Kernmaßnahmen nach derzeitigem Stand vernachlässigbar.

OpEx und CapEx der Kernmaßnahmen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Zirkularität, in Mio €	**2025**	2024	Geplant 2026 - 2030
OpEx	1.206	1.009	7.596
CapEx	0	0	0

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
OpEx und geplanter OpEx der Kernmaßnahmen zur Zielerreichung
- *Enthält OpEx für Kernmaßnahmen zur Erreichung der Ziele in Bezug auf Zirkularität. Es werden Materialkosten für erneuerbare und recycelte Materialien im Unternehmensbereich Tires berücksichtigt.*
- *Die Datenerhebung erfolgt auf Ebene der Materialien. Die Berechnung basiert auf einer Durchschnittsdaten-Methode auf Basis der eingekauften Materialmengen des Unternehmensbereichs Tires.*
- *Der angewandte Zeithorizont steht im Einklang mit der verabschiedeten Langfristplanung.*

CapEx und geplanter CapEx der Kernmaßnahmen zur Zielerreichung
- *Enthält CapEx für Kernmaßnahmen zur Erreichung der Ziele in Bezug auf Zirkularität. Es werden Projektkosten und immaterielle Vermögenswerte für den Technologieumbau zur Produktion unter Verwendung von erneuerbaren und recycelten Materialien im Unternehmensbereich Tires berücksichtigt.*
- *Die Datenerhebung erfolgt auf Ebene der Projekte.*
- *Der angewandte Zeithorizont steht im Einklang mit der verabschiedeten Langfristplanung.*

Weitere Angaben mit Bezug auf Zirkularität

Ressourcenzuflüsse

Das Gesamtgewicht der verwendeten Produkte und Materialien sank im Berichtsjahr durch den strukturellen Effekt der Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing deutlich. Dies führte dazu, dass durch den höheren Anteil von erneuerbaren oder recycelten Materialien in den Unternehmensbereichen Tires und ContiTech der relative Anteil dieser Materialien am Gesamtgewicht stieg. Bei den sekundär wiederverwendeten oder recycelten Materialien führte der strukturelle Effekt zu einem leichten absoluten Rückgang. Neben diesem strukturellen Effekt stiegen die absoluten Werte und der Anteil des Zuflusses erneuerbarer und recycelter Materialien sowohl für den Unternehmensbereich Tires, wie im Abschnitt zu den Kernmaßnahmen beschrieben, als auch im Unternehmensbereich ContiTech und glichen den strukturellen Effekt aus.

Die Ressourcenzuflüsse sind im Managementansatz Zirkularität in diesem Kapitel sowie im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) im Abschnitt Beschreibung des Geschäftsmodells und der Wertschöpfungskette beschrieben.

Kennzahlen für Ressourcenzuflüsse	**2025**	2024
Gesamtgewicht der verwendeten Produkte (einschließlich Verpackung) und Materialien, in Mio t	3,0	3,7
Anteil an nachhaltig beschafften biologischen Materialien und Biokraftstoffen für nicht-energetische Zwecke (einschließlich Verpackungen), in %	9,5	8,2
Gesamtgewicht der wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Zwischenprodukte und Materialien (einschließlich Verpackungen), die zur Herstellung von Produkten und Dienstleistungen verwendet werden, in Mio t	0,2	0,2
Anteil der wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Zwischenprodukte und Materialien (einschließlich Verpackungen), die zur Herstellung von Produkten und Dienstleistungen verwendet werden, in %	5,8	5,3
Gesamtgewicht des Zuflusses erneuerbarer und recycelter Materialien, in Mio t	0,6	0,6
Anteil des Zuflusses erneuerbarer und recycelter Materialien, in %	21,7	18,4

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
Gesamtgewicht der verwendeten Produkte (einschließlich Verpackung) und Materialien
- *Umfasst technische und biologische Materialien. Dienstleistungen, Sachanlagen und Handelswaren sind ausgeschlossen.*
- *Wenn keine Gewichtsangaben zur Verfügung stehen, werden diese anhand der Kosten der Materialien und Waren, wie etwa bei Verpackungsmaterialien, mit Umrechnungsfaktoren berechnet.*

Anteil an nachhaltig beschafften biologischen Materialien (und Biokraftstoffen für nicht-energetische Zwecke, einschließlich Verpackungen)
- *Biologische Materialien gelten als erneuerbare Materialien gemäß allgemein anerkannten Standards.*
- *Nachhaltig beschafft bezieht sich auf den Zufluss von Ressourcen, der durch externe Standards und Zertifizierungen oder vergleichbare andere Systeme verifiziert wurde (beispielsweise PCAF, FSC, HPE, ISCC PLUS oder materialspezifische Lieferantenselbstauskünfte). Darunter fällt insbesondere unsere Beschaffung von Naturkautschuk über definierte Prozesse ausgerichtet an spezifischen Nachhaltigkeitskriterien wie u. a. der Global Platform for Sustainable Natural Rubber GPSNR und unserer Richtlinie zur Nachhaltigen Beschaffung von Naturkautschuk.*

Gesamtgewicht der wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Zwischenprodukte und Materialien (einschließlich Verpackungen), die zur Herstellung von Produkten und Dienstleistungen verwendet werden
- *Das Gesamtgewicht der Materialien zur Herstellung von Produkten entspricht den eingekauften Materialmengen.*
- *Verpackungen aus der vorgelagerten Lieferkette sind exkludiert.*
- *Der Anteil sekundärer Materialien basiert sowohl auf Informationen von Lieferanten als auch teils Expertenschätzungen für bestimmte Materialien. Aufgrund teilweise fehlender bzw. nicht durchgängiger Daten zu Verpackungen wurden teilweise interne Expertenschätzungen zu Gewichtsangaben spezifischer Verpackungstypen herangezogen, um über einen Faktor und entsprechende Ausgaben das Gesamtgewicht hochzurechnen.*

Anteil der wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Zwischenprodukte und Materialien (einschließlich Verpackungen), die zur Herstellung von Produkten und Dienstleistungen verwendet werden
- *Die Kennzahl setzt sich zusammen aus vorangegangenen Metriken.*

Gesamtgewicht des Zuflusses erneuerbarer und recycelter Materialien
- *Nicht produktionsbezogene Materialien einschließlich Verpackungen, sind exkludiert. Das Gesamtgewicht der Rohmaterialien zur Herstellung von Produkten entspricht den eingekauften Materialmengen.*
- *Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.*

Anteil des Zuflusses erneuerbarer und recycelter Materialien
- *Das Gesamtgewicht der recycelten und erneuerbaren Rohmaterialien zur Herstellung von Produkten entspricht den eingekauften Materialmengen.*
- *Nicht produktionsbezogene Materialien, einschließlich Verpackungen, sind exkludiert.*
- *Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.*

Ressourcenabflüsse

Die wichtigsten Ressourcenabflüsse von Continental, einschließlich Abfällen, in Bezug auf ihre wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen sind im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) sowie in diesem Kapitel im IRO-Cluster Abfälle im eigenen Geschäftsbereich beschrieben.

Produkte und Materialien

Das Produktportfolio von Continental umfasst ein breites Spektrum, insbesondere in den Bereichen Industrie und Fahrzeuge. Eine genaue Beschreibung findet sich im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2). Die Umsetzung unserer Nachhaltigkeitsambition hinsichtlich zirkulären Wirtschaftens ist im Managementansatz für Zirkularität in diesem Kapitel beschrieben.

Continental bietet ein breites Produktportfolio an, insbesondere für Fahrzeuge und Industrie. Aufgrund der Unterschiede in den einzelnen Produkten, Zielmärkten, Anwendungsfällen und dem Nutzerverhalten lässt sich die zu erwartende Haltbarkeit pauschal kaum vorhersagen. Die tatsächliche Haltbarkeit eines spezifischen Produkts kann im Einzelfall von den folgenden Schätzungen abweichen.

Bei sämtlichen Reifen variieren die Betriebsbedingungen stark je nach Fahrzeug und Einsatz sowie anderen Faktoren wie Luftdruck, Belastung, Geschwindigkeit, Straßenbedingungen, Rotationshäufigkeit und Lagerbedingungen. Dennoch müssen Pkw- und Nutzfahrzeug-Reifen im Hinblick auf die geschätzte Haltbarkeit von Reifen unbedingt ersetzt werden, wenn die Profiltiefe unter 1,6 mm liegt, da dies der gesetzliche Mindestwert in der Europäischen Union ist. Bei branchenweiten Produkttests durch externe Verbände liegt die Gesamtlaufleistung von Pkw-Reifen oft zwischen 20.000 und 70.000 Kilometern, bis die gesetzlich vorgeschriebene Mindestprofiltiefe von 1,6 mm erreicht ist. Dort finden sich Continental-Reifen unter den besten Platzierungen. Darüber hinaus wird in der Reifenindustrie allgemein empfohlen, einen Reifen nach zehn Jahren zu überprüfen und bei Bedarf zu ersetzen.

Das Industriegeschäft des Unternehmensbereichs ContiTech verfügt über ein breit gefächertes Portfolio mit unterschiedlichen Anwendungen und Spezifikationen in zahlreichen Branchen wie Antriebsriemen, Lagerlösungen, Schläuchen und Nischenprodukten wie Drucktüchern. Die erwartete Haltbarkeit kann je nach Umgebungsbedingungen und dem endgültigen Anwendungszweck des Produkts, der Continental nicht immer bekannt ist, erheblich variieren. Diese Hauptfaktoren, die die Langlebigkeit des Produkts beeinflussen, legen eine Produktlebensdauer von einigen Jahren bis hin zu mehreren Jahrzehnten fest.

Für die Produkte von Continental existiert bisher kein etabliertes externes Bewertungssystem zur Reparierbarkeit. Dennoch arbeiten wir stetig an der Ausweitung eines zirkulären Produktdesigns, wie im Managementansatz Zirkularität beschrieben, und bieten u.a. entsprechende Dienstleistungen und Produkte an. Grundsätzlich können unsere Produkte im Fall eines Schadens repariert werden, die tatsächliche Möglichkeit hängt allerdings von vielen Faktoren ab, u.a. von dem tatsächlichen Zustand des Produkts und dem Grad des Schadens. Insbesondere können Schäden wie Löcher im Reifen in bestimmten Verfahren wieder verschlossen werden, um den Reifen weiterhin zu nutzen. Zudem betreibt Continental ein eigenes internationales Netzwerk an Kfz-Werkstätten, wo neben dem Verkauf bzw. Austausch von Reifen auch Fahrzeuge im Allgemeinen repariert werden. Produkte aus dem Unternehmensbereich ContiTech können ebenfalls unter bestimmten Voraussetzungen im Fall eines Schadens repariert werden. Auch dazu bieten wir entsprechende Dienstleistungen wie Reparaturen unserer Förderbänder oder Schlauchlösungen an.

Für sicherheitsrelevante Bauteile, wie z.B. Reifen, gelten zudem gegebenenfalls Einschränkungen der Reparierbarkeit aus Sicherheitsgründen. Die entsprechenden Managementansätze technische (produktbezogene) Compliance sowie sichere Mobilität finden sich im Kapitel Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4).

Der Anteil der recycelbaren Bestandteile in Produktverpackungen blieb unverändert bei 100 %. Der Anteil der recycelbaren Inhalte in Produkten stieg aufgrund der Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing.

Anteil recycelbarer Bestandteile/Inhalte	**2025**	2024
Anteil der recycelbaren Bestandteile in Produktverpackungen, in %	100	100
Anteil der recycelbaren Inhalte in Produkten, in %	67,5	61,3

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
Anteil der recycelbaren Bestandteile in Produktverpackungen
- *Die eingekaufte Verpackungsmenge entspricht der verwendeten Verpackungsmenge.*
- *Die Berichterstattung der Daten erfolgt zentral.*

Anteil der recycelbaren Inhalte in Produkten
- *Die Daten basieren auf Einkaufsdaten und werden unternehmensbereichsspezifisch kalkuliert.*
- *Die Kennzahl beschreibt den Anteil am Gewicht der Inhalte von Produkten, die potenziell recycelt werden können. Dieser Wert kann deutlich vom tatsächlichen Recycling dieser Inhalte abweichen.*
- *Wenn keine Gewichtsangaben zur Verfügung stehen, werden diese anhand der Kosten der Materialien und Waren, wie etwa bei Verpackungsmaterialien, mit Umrechnungsfaktoren berechnet.*

Abfälle im eigenen Geschäftsbereich

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im IRO-Cluster Abfälle im eigenen Geschäftsbereich

ID	Kurzbeschreibung	Art des IROs	Primärer Zeithorizont	Erläuterung
34	Deponierung oder Verbrennung von nicht verwertungsfähigen Abfällen im eigenen Geschäftsbereich	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig	Continental betreibt eine Vielzahl industrieller Prozesse, in denen industrie- und prozessinhärent Abfälle entstehen, beispielsweise Materialausschuss, Verschnitte oder Prozessrückstände. Diese können teilweise schwer zu verwerten sein oder Gefahrstoffe enthalten. Daraus ergibt sich ein Potenzial für negative Auswirkungen im Zusammenhang mit der Behandlung und Entsorgung von Abfällen.
35	Abfalleffizienz	Chance	Mittelfristig	Continental betreibt eine Vielzahl industrieller Prozesse, in denen industrie- und prozessinhärent Abfälle entstehen, beispielsweise Materialausschuss, Verschnitte oder Prozessrückstände. Durch die Reduktion von Abfällen, ergibt sich ein prozessinhärentes Potenzial für wesentliche Effizienzsteigerungen in Bezug auf Betriebsausgaben und Ausgaben für Materialien und Vorprodukte. Auf Basis der bestehenden Managementansätze geht Continental davon aus, diese Chancen nutzen zu können.

Managementansatz für Abfälle im eigenen Geschäftsbereich

Continental ist davon überzeugt, dass Mobilität und die Weltwirtschaft sauberer werden und sich hin zu zirkulärem Wirtschaften wandeln müssen, um Ökosysteme zu schützen und ihre Resilienz und Regeneration zu unterstützen. Wir bekennen uns in unserer Nachhaltigkeitsambition dazu, unsere Auswirkungen auf die Umwelt zu verringern, indem wir die Ressourceneffizienz verbessern, vorbeugende Maßnahmen ergreifen und die Umweltverschmutzung in unserem eigenen Geschäftsbereich reduzieren. Dementsprechend hat Continental einen Managementansatz für Abfälle entwickelt, welcher in das allgemeine Umweltmanagement integriert ist, um die negative Auswirkung der Deponierung oder Verbrennung von nicht verwertbaren Abfällen aus dem eigenen Geschäftsbereich zu mindern und Chancen in Bezug auf Abfalleffizienz bestmöglich zu nutzen. Mehr zum Managementansatz zum allgemeinen Umweltmanagement findet sich unter Umweltschutz im eigenen Geschäftsbereich im Kapitel Emissionen und Substanzen (ESRS E2). An den Standorten von Continental ist seit vielen Jahren die Abfallhierarchie eingeführt, die Maßnahmen zur Verringerung des Abfallaufkommens Vorrang einräumt, gefolgt von der Wiederverwendung von Materialien, dem Recycling und der Rückgewinnung von Energie aus Abfällen. Die am wenigsten bevorzugte Option ist die Entsorgung, beispielsweise auf einer Deponie. Indem wir dieser Hierarchie folgen, können wir die Auswirkungen auf die Umwelt verringern und eine nachhaltige Ressourcennutzung fördern. Continental ist bestrebt, das Abfallaufkommen an ihren Standorten Schritt für Schritt und Jahr für Jahr zu reduzieren. Aufgrund der unterschiedlichen Geschäftsbereiche innerhalb des Unternehmens werden spezifische Programme von den einzelnen Unternehmensbereichen bedarfsgerecht gestaltet.

Der Managementansatz für das Abfallmanagement umfasst den gesamten Continental-Konzern.

Die Umweltstrategie von Continental wird durch den Vorstand gesteuert und genehmigt. Die damit verbundenen Programme werden in internen Gremien der Umweltschutzabteilungen abgestimmt.

Das Abfallmanagement ist in die Umweltmanagementsysteme von Continental eingebettet. Durch Prozesse wie die Standardisierung, Katalogisierung sowie Digitalisierung für die exakte Erfassung von Abfallströmen können Abfälle vermieden werden. Außerdem tauschen wir regelmäßig Best-Practice-Beispiele zwischen unseren Werken aus. Beim Management und der Entsorgung von gefährlichen Abfällen gelten die jeweils lokal gültigen gesetzlichen Anforderungen. Für die Verwertung von Abfällen arbeiten wir auch mit externen Partnern zusammen. Um Transparenz in der Verwertung sicherzustellen und die Verantwortung für die Verarbeitung der Abfälle wahrzunehmen, nutzen wir zusammen mit unseren Partnern ein mehrstufiges Verfahren, bestehend aus Selbstauskünften, Anforderungskatalogen und Audits.

Die Überwachung und kontinuierliche Verbesserung der abfallbezogenen Prozesse erfolgt im Rahmen der allgemeinen Reviews zum Umweltmanagement sowie spezifischer Reviews für Abfallmanagement. Durch diese arbeiten wir konsequent daran, das Abfallaufkommen insgesamt und pro Produkt zu reduzieren und damit die Ressourceneffizienz zu steigern.

Das Umweltmanagementsystem von Continental wurde in Anlehnung an die ISO 14001 entwickelt, eine international anerkannte Norm für Umweltmanagementsysteme der Internationalen Organisation für Normung (ISO).

Der Managementansatz spiegelt durch die Verwendung der allgemein etablierten Abfallhierarchie und durch die Anlehnung an die ISO 14001 die Interessen verschiedener Stakeholder wider. Der direkte Austausch mit Stakeholdern in Bezug auf Abfall geschieht insbesondere mit den zuständigen Behörden.

Continental informiert durch verschiedene Kanäle über ihren Managementansatz zum Abfallmanagement, um für umfassendes Verständnis und Engagement im gesamten Unternehmen zu sorgen. Dazu gehören regelmäßige Trainings von Mitarbeitenden, lokale Awareness-Kampagnen und Informationen im Intranet, die den Ansatz und spezifische interne Regeln allen Mitarbeitenden zugänglich machen.

Kennzahlen in Bezug auf Abfälle im eigenen Geschäftsbereich

Bei allen Kennzahlen in Bezug auf Abfälle zur Wiederverwertung sowie Abfälle zur Beseitigung gab es durch die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing einen deutlichen Rückgang für das Berichtsjahr.

Gleichzeitig kommen auf Ebene der Unternehmensbereiche Tires und ContiTech methodische Veränderungen in Bezug auf die Allokation von Bauabfällen zur Wiederverwertung beziehungswiese Beseitigung zum Tragen. Im Unternehmensbereich ContiTech verringerten sich 2025 zudem auch die Mengen in Bezug auf Abfall zur Beseitigung.

Abfälle zur Wiederverwertung

Abfälle zur Wiederverwertung, in Mio t	**2025**	2024
(1) Ungefährliche Abfälle zur Wiederverwendung	0,000	0,000
(2) Ungefährliche Abfälle zum Recycling	0,223	0,309
(3) Ungefährliche Abfälle für andere Arten der Wiederverwertung	0,055	0,069
(4) Ungefährliche Abfälle zur Wiederverwertung	**0,277**	**0,378**
(5) Gefährliche Abfälle zur Wiederverwendung	0,000	0,000
(6) Gefährliche Abfälle zum Recycling	0,006	0,017
(7) Gefährliche Abfälle für andere Arten der Wiederverwertung	0,007	0,009
(8) Gefährliche Abfälle zur Wiederverwertung	**0,013**	**0,025**
(9) Gesamtabfall zur Wiederverwertung	**0,291**	**0,403**

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
Übergreifende Angaben für Positionen (1) bis (9)
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Für einzelne Standorte werden Modellrechnungen unter Berücksichtigung der Mitarbeiteranzahl und der Art des Betriebs verwendet. Zudem ist das Abfallaufkommen im Monat Dezember für einzelne Standorte kalkuliert, falls erforderliche Daten oder Belege zum Zeitpunkt der Berichterstattung noch nicht vorlagen.*
- *Abfälle, die vertraglich oder rechtlich einem externen Dritten gehören, sind nicht berücksichtigt.*
- *Gefährliche Abfälle werden gemäß Anhang III der Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Abfälle berücksichtigt.*
- *Ungefährliche Abfälle sind Abfälle, die nicht unter die Definition von gefährlichen Abfällen fallen. Bauabfälle werden in der Verwertung rechnerisch vollständig der Deponierung zugeordnet.*

(1) Ungefährliche Abfälle zur Wiederverwendung
- *Wiederverwendung bezeichnet jedes Verfahren, bei dem Produkte und Komponenten, die keine Abfälle sind, für denselben Zweck, für den sie konzipiert wurden, ohne wesentliche Änderung genutzt werden.*
- *Das zur Wiederverwendung bestimmte Material endet nicht im Abfallregister, sondern wird sofort in das entsprechende Materiallager überführt.*
- *Folglich fallen keine Abfälle an, die zur Wiederverwendung bestimmt sind.*

(2) Ungefährliche Abfälle zum Recycling
- *Recycling wird als jedes Verwertungsverfahren definiert, bei dem Abfallstoffe zu Produkten, Materialien oder Stoffen wiederaufbereitet werden, sei es für den ursprünglichen oder einen anderen Zweck.*

(3) Ungefährliche Abfälle für andere Arten der Wiederverwertung
- *Andere Verwertungsverfahren umfassen die Energieerzeugung oder -rückgewinnung durch Verbrennung von Abfällen, die als Brennstoff oder auf andere Weise zur Energieerzeugung verwendet werden sollen.*

(4) Ungefährliche Abfälle zur Wiederverwertung
- *Summe der Positionen (1) bis (3).*

(5) Gefährliche Abfälle zur Wiederverwendung
- *Wiederverwendung bezeichnet jedes Verfahren, bei dem Produkte und Komponenten, die keine Abfälle sind, für denselben Zweck, für den sie konzipiert wurden, ohne wesentliche Änderung genutzt werden.*
- *Das zur Wiederverwendung bestimmte Material endet nicht im Abfallregister, sondern wird sofort in das entsprechende Materiallager überführt. Folglich fallen keine Abfälle an, die zur Wiederverwendung bestimmt sind.*

(6) Gefährliche Abfälle zum Recycling
- *Recycling umfasst alle Verwertungsverfahren, bei denen Abfallstoffe zu Produkten, Materialien oder Stoffen wiederaufbereitet werden, sei es für den ursprünglichen oder einen anderen Zweck.*

(7) Gefährliche Abfälle für andere Arten der Wiederverwertung
- *Andere Verwertungsverfahren umfassen den Zweck der Energieerzeugung oder -rückgewinnung durch Verbrennung von Abfällen, die als Brennstoff oder auf andere Weise zur Energieerzeugung verwendet werden sollen.*

(8) Gefährliche Abfälle zur Wiederverwertung
- *Summe der Positionen (5) bis (7).*

(9) Gesamtabfall zur Wiederverwertung
- *Summe der Positionen (4) und (8).*

Abfälle zur Beseitigung

Abfälle zur Beseitigung, in Mio t	**2025**	2024
(10) Ungefährliche Abfälle zur Verbrennung	0,000	0,001
(11) Ungefährliche Abfälle zur Deponierung	0,042	0,041
(12) Ungefährliche Abfälle für andere Beseitigungsverfahren	0,005	0,006
(13) Ungefährliche Abfälle zur Beseitigung	**0,047**	**0,047**
(14) Gefährliche Abfälle zur Verbrennung	0,002	0,003
(15) Gefährliche Abfälle zur Deponierung	0,003	0,006
(16) Gefährliche Abfälle für andere Beseitigungsverfahren	0,004	0,005
(17) Gefährliche Abfälle zur Beseitigung	**0,009**	**0,014**
(18) Gesamtabfall zur Beseitigung	**0,056**	**0,061**

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
Übergreifende Angaben für Positionen (10) bis (18)
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Für einzelne Standorte werden Modellrechnungen unter Berücksichtigung der Mitarbeiteranzahl und der Art des Betriebs verwendet. Zudem ist das Abfallaufkommen im Monat Dezember für einzelne Standorte kalkuliert, falls erforderliche Daten oder Belege zum Zeitpunkt der Berichterstattung noch nicht vorlagen.*
- *Abfälle, die vertraglich oder rechtlich einem externen Dritten gehören, sind nicht berücksichtigt.*
- *Gefährliche Abfälle werden gemäß Anhang III der Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Abfälle berücksichtigt.*
- *Ungefährliche Abfälle sind Abfälle, die nicht unter die Definition von gefährlichen Abfällen fallen.*
- *Bauabfälle werden in der Verwertung rechnerisch vollständig der Deponierung zugeordnet.*

(12) Ungefährliche Abfälle für andere Beseitigungsverfahren
- *Andere Beseitigungsverfahren sind als Entsorgungstätigkeiten definiert, die weder unter Verbrennung noch unter Deponierung fallen. Dazu gehört z. B. die Vorbehandlung von überwiegend flüssigen und pastösen Sonderabfällen durch eine Vielzahl chemischer, thermischer und physikalischer Prozesse, um einen entsorgungsfähigen Output zu erzielen.*

(13) Ungefährliche Abfälle zur Beseitigung
- *Summe der Positionen (10) bis (12).*

(16) Gefährliche Abfälle für andere Beseitigungsverfahren
- *Andere Beseitigungsverfahren sind als Entsorgungstätigkeiten definiert, die weder unter Verbrennung noch unter Deponierung fallen. Dazu gehört z. B. die Vorbehandlung von überwiegend flüssigen und pastösen Sonderabfällen durch eine Vielzahl chemischer, thermischer und physikalischer Prozesse, um einen entsorgungsfähigen Output zu erzielen.*

(17) Gefährliche Abfälle zur Beseitigung
- *Summe der Positionen (14) bis (16).*

(18) Gesamtabfall zur Beseitigung
- *Summe der Positionen (13) und (17).*

Weitere Abfallkennzahlen

Relevante Abfallströme sind in diesem Kapitel im Managementansatz Abfälle im eigenen Geschäftsbereich beschrieben.

Die Materialien, die in den Abfällen von Continental enthalten sind, ergeben sich maßgeblich durch die spezifischen Ressourcenzuflüsse und sind in den Managementansätzen in diesem Kapitel beschrieben.

Bei den weiteren absoluten Abfallkennzahlen ergab sich im Berichtsjahr ein deutlicher Rückgang, welcher im Wesentlichen auf die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing zurückzuführen war. Zudem reduzierte sich die Gesamtmenge des Abfallaufkommens auch jeweils in den beiden Unternehmensbereichen Tires und ContiTech.

Die Abspaltung führte 2025 auch zu einem höheren Anteil der nicht recycelten Abfälle

Die Abfallverwertungsquote blieb im Berichtsjahr konstant. Während sich die strukturelle Veränderung negativ auf die Quote auswirkte, stieg die Quote im Unternehmensbereich ContiTech an und blieb im Unternehmensbereich Tires auf hohem Niveau stabil. In Summe glichen sich diese Effekte weitestgehend aus.

Weitere Abfallkennzahlen	**2025**	2024
Gesamtmenge des Abfallaufkommens, in Mio t	0,347	0,464
Gesamtmenge der gefährlichen Abfälle, in Mio t	0,022	0,039
Gesamtmenge der radioaktiven Abfälle, in Mio t	0,000	0,000
Menge der nicht recycelten Abfälle, in Mio t	0,118	0,138
Anteil der nicht recycelten Abfälle, in %	34,1	29,9
Abfallverwertungsquote, in %	87,2	87,2

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
Gesamtmenge des Abfallaufkommens
- *Die Kennzahl umfasst die Gesamtsumme des Abfalls aller Standorte weltweit. Verkaufte oder ausrangierte Maschinen, Abwasser und Abfälle, die vertraglich oder rechtlich einem externen Dritten gehören, sind nicht berücksichtigt.*
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Für einzelne Standorte werden Modellrechnungen unter Berücksichtigung der Mitarbeiteranzahl und der Art des Betriebs verwendet.*

Gesamtmenge der gefährlichen Abfälle
- *Summe der Positionen (8) und (17) aus den Tabellen „Abfälle zur Wiederverwertung" und „Abfälle zur Beseitigung".*
- *Abfälle, die vertraglich oder rechtlich einem externen Dritten gehören, sind nicht berücksichtigt.*

Gesamtmenge der radioaktiven Abfälle
- *Radioaktive Abfälle sind in Artikel 3 Absatz 7 der Richtlinie 2011/70/Euratom des Rates (Anhang I) definiert.*
- *Continental erzeugt keine radioaktiven Abfälle.*

Menge und Anteil der nicht recycelten Abfälle
- *Summe der Positionen (3), (7) und (18) aus den Tabellen „Abfälle zur Wiederverwertung" und „Abfälle zur Beseitigung".*
- *Abfälle, die vertraglich oder rechtlich einem externen Dritten gehören, sind nicht berücksichtigt.*
- *Anteil berechnet als Menge der nicht recycelten Abfälle geteilt durch das Abfallaufkommen.*

Abfallverwertungsquote
- *Die Kennzahl ist die Summe von gefährlichen Abfällen und ungefährlichen Abfällen für Wiederverwertung und Energierückgewinnung geteilt durch die Gesamtmenge der Abfälle.*
- *Im Gegensatz zum Abfallaufkommen sind Bauabfälle nicht berücksichtigt.*
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Für einzelne Standorte werden Modellrechnungen unter Berücksichtigung der Mitarbeiteranzahl und der Art des Betriebs verwendet.*
- *Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.*

Nachhaltigkeitsbericht – Informationen zu sozialen Aspekten

Eigene Belegschaft (ESRS S1)

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf die eigene Belegschaft

Continental hat ihre tatsächlichen und potenziellen negativen und positiven Auswirkungen sowie abstrakte und konkrete Risiken und Chancen in Bezug auf die eigene Belegschaft gemäß den regulatorischen Anforderungen bewertet, wie im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) beschrieben. Die allgemeinen Angaben umfassen einen Überblick über die Bewertung aller ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities, IROs) einschließlich der betrachteten Zeithorizonte.

In dieser IRO-Bewertung (IRO-Assessment) wurden die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft ermittelt. Sie wurden zum leichteren Verständnis und für eine bessere Lesbarkeit in folgende IRO-Cluster gruppiert:

- **Arbeitsstandards**
- **Arbeitssicherheit und Gesundheit**
- **Schutz von Personaldaten**
- **Verantwortungsvoller Arbeitgeber**

Abweichend zum Vorjahr umfasst das IRO-Cluster „Arbeitsstandards“ nun auch die IROs zu angemessener Entlohnung und Work-Life-Balance. Die IROs zu Weiterbildung und Kompetenzentwicklung sowie sicherer Beschäftigung und sozialem Dialog wurden im neuen IRO-Cluster „Verantwortungsvoller Arbeitgeber“ zusammengefasst.

Die Beschreibungen der potenziellen negativen Auswirkungen und abstrakten Risiken erfolgen aus einer geschäftsinhärenten Perspektive. Sie benennen allgemeine Auswirkungspotenziale und Risikoexpositionen auf Basis struktureller Aspekte wie der Geschäftstätigkeit, geografischer Aspekte, des Geschäftsmodells oder von Produktcharakteristika. Dabei ist die Mitigation durch den im jeweiligen IRO-Cluster beschriebenen Managementansatz von Continental nicht berücksichtigt. Tatsächliche negative Auswirkungen, konkrete Risiken, positive Auswirkungen sowie Chancen werden aus der unternehmensspezifischen Perspektive beschrieben und berücksichtigen die Ergebnisse der Managementansätze. Eine ausführliche Definition der IRO-Typen ist im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) in den Abschnitten Wesentlichkeit der Auswirkungen (Impact Materiality) und Finanzielle Wesentlichkeit (Financial Materiality) zu finden.

Die Beschreibungen der IROs sind jeweils für sich abgeschlossen zu betrachten, wodurch es zu Wiederholungen kommen kann.

Weitere Angaben zum IRO-Assessment in Bezug auf die eigene Belegschaft

Im IRO-Assessment hat Continental sowohl tatsächliche als auch potenzielle positive und negative Auswirkungen auf die eigene Belegschaft in den Themenfeldern Arbeitsstandards, Arbeitssicherheit und Gesundheit, Schutz von Personaldaten sowie verantwortungsvoller Arbeitgeber identifiziert. Diese Auswirkungen sind mit der Strategie und dem Geschäftsmodell von Continental verbunden und beziehen sich insbesondere auf Länder, bestimmte Märkte, Branchen und Geschäftsbereiche, die solchen Auswirkungen in kritischem oder erheblichem Maße ausgesetzt sind.

Die identifizierten tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen auf die eigene Belegschaft sind für die Anpassung von Strategie und Geschäftsmodell von Bedeutung. Die Entwicklung von Maßnahmen und strategischen Entscheidungen auf der Grundlage der ermittelten Auswirkungen wird im Rahmen der Managementansätze beschrieben.

Alle identifizierten Risiken ergeben sich, wie aus den jeweiligen Beschreibungen ersichtlich, direkt aus identifizierten tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen sowie aus der Abhängigkeit von der eigenen Belegschaft als einer wichtigen immateriellen Ressource. Sie begründen sich damit ebenfalls in der Breite und Vielfalt an Ländern, Märkten, Branchen und Geschäftsbereichen, in denen Continental tätig ist.

Daher sind die Risiken inhärent mit der Strategie und dem Geschäftsmodell von Continental verknüpft.

Die Konsolidierung der Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen für die eigene Belegschaft auf Konzernebene umfasst die gesamte Belegschaft von Continental. Dabei werden Verbindungen zur Geschäftstätigkeit, zum Produktportfolio und zur Wertschöpfungskette berücksichtigt, sofern relevant.

Im Allgemeinen wirken unsere Aktivitäten tatsächlich oder potenziell in positiver oder negativer Weise auf die gesamte Belegschaft von Continental – sowohl auf eigene Mitarbeitende als auch auf andere Beschäftigte. Zur Gruppe der anderen Beschäftigten gehören auch Leiharbeitnehmer und Unterauftragnehmer.

Das IRO-Assessment führte zu einem tieferen Verständnis dafür, welche Teile der Belegschaft durch bestimmte Tätigkeiten, Umfelder oder Merkmale einer größeren Gefährdung ausgesetzt sind. Dieses Verständnis ergibt sich insbesondere durch die Betrachtung

von Branchenspezifika, regionalen Besonderheiten und potenziellen Diskriminierungsmerkmalen im Rahmen des IRO-Assessments, wie in den jeweiligen IROs beschrieben.

Continental ist weltweit in einer Vielzahl von Branchen, Ländern und Märkten tätig und damit auch in Regionen vertreten, in denen ein erhebliches Potenzial von negativen Auswirkungen in Bezug auf Kinderarbeit besteht, insbesondere in China, Mexiko und Brasilien.

Das Gleiche gilt analog auch für Zwangsarbeit (inklusive sogenannter Schuldknechtschaft).

Die Bewertung der wesentlichen negativen Auswirkungen auf die eigene Belegschaft wurde gemäß der festgelegten Methodik in die allgemeine Bewertung der Auswirkungen, Risiken und Chancen integriert (siehe Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2), Unterkapitel Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – Überblick).

Die Methodik berücksichtigt zwei Perspektiven: Zum einen sind dies potenzielle negative Auswirkungen, die als weit verbreitet oder systemisch zu betrachten sind, da sie sich auf Länder, spezifische Märkte, Branchen und Geschäftsbereiche beziehen, in denen Continental tätig ist. Zum anderen berücksichtigt die Methodik ereignisbasierte tatsächliche negative Auswirkungen, wenn die Beschreibung der Auswirkungen einen Verweis auf konkrete tatsächliche Vorfälle enthält.

Die berichteten positiven Auswirkungen auf die Belegschaft stehen im Zusammenhang mit den im Managementansatz beschriebenen Aktivitäten für das jeweilige IRO-Cluster.

Die wesentlichen Auswirkungen auf die eigene Belegschaft stehen nicht in direktem Zusammenhang mit den durch Nachhaltigkeit bedingten Veränderungen, z. B. der Umstellung auf Fahrzeuge ohne Antriebsemissionen.

Wesentliche Risiken, die sich aus den Auswirkungen auf und Abhängigkeiten von der eigenen Belegschaft ergeben, betreffen die gesamte Belegschaft von Continental.

Auf den folgenden Seiten werden die IROs der jeweiligen IRO-Cluster detailliert beschrieben. Zudem wird der für das jeweilige IRO-Cluster entwickelte Managementansatz dargestellt, der die beschriebenen Auswirkungen, Risiken und Chancen steuert. Zugleich werden dazugehörige Ziele, Maßnahmen und Kennzahlen erläutert (sofern vorhanden).

Arbeitsstandards

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im IRO-Cluster Arbeitsstandards

ID	Kurzbeschreibung	Art des IROs	Primärer Zeithorizont	Erläuterung
36	Negative Auswirkungen auf angemessene Löhne und gerechte Bezahlung	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig	Continental beschäftigt Mitarbeitende in unterschiedlichen Regionen und Märkten weltweit. In den verschiedenen Regionen sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen und die Marktpraxis im Hinblick auf Arbeits- und Entlohnungsstandards unterschiedlich ausgeprägt. Daraus ergibt sich ein inhärentes Potenzial für negative Auswirkungen im Hinblick auf angemessene Entlohnung und faire Bezahlung.
37	Negative Auswirkungen auf die Vereinigungsfreiheit der eigenen Belegschaft	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig	Continental beschäftigt Mitarbeitende in unterschiedlichen Regionen und Märkten weltweit. In den verschiedenen Regionen sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen und die Marktpraxis zur Wahrung der Vereinigungsfreiheit unterschiedlich ausgeprägt. Daraus ergibt sich ein inhärentes Potenzial für negative Auswirkungen auf die Ausübung der Vereinigungsfreiheit und damit indirekt zusammenhängenden Arbeitsrechten und Schutzmechanismen.
38	Negative Auswirkungen auf die Arbeitszeit der Mitarbeitenden	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig	Continental beschäftigt Mitarbeitende in unterschiedlichen Regionen und Märkten weltweit. In den verschiedenen Regionen sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen und die Marktpraxis in Bezug auf Arbeitszeit unterschiedlich ausgeprägt. Dadurch ergibt sich ein inhärentes Potenzial für negative Auswirkungen in Bezug auf Arbeitszeiten, die die Gesundheit und das Wohlbefinden der Beschäftigten wesentlich beeinträchtigen können.
39	Negative Auswirkungen auf die Work-Life-Balance	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig	Als produzierendes Industrieunternehmen kommen bei Continental Schichtmodelle zum Einsatz, darunter auch Nachtschichten und rotierende Einsatzpläne. Daraus ergibt sich ein industrieprozessinhärentes Potenzial für negative Auswirkungen auf die Work-Life-Balance der Beschäftigten.
40	Negative Auswirkungen im Zusammenhang mit Diskriminierung im eigenen Geschäftsbereich	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig	Continental beschäftigt Mitarbeitende in unterschiedlichen Regionen und Märkten weltweit. In den verschiedenen Regionen sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen, die Marktpraxis und die allgemeine gesellschaftliche Kultur in Bezug auf Antidiskriminierung unterschiedlich ausgeprägt. Daraus ergibt sich ein grundsätzliches inhärentes Potenzial für negative Auswirkungen auf Beschäftigte durch Diskriminierung, beispielsweise aufgrund von Geschlecht, Alter, Herkunft, Religion oder anderen Merkmalen.
41	Negative Auswirkungen im Zusammenhang mit Vorfällen von Zwangsarbeit im eigenen Geschäftsbereich	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig	Continental beschäftigt Mitarbeitende in unterschiedlichen Regionen und Märkten weltweit. Dies beinhaltet auch einzelne Regionen und Märkte, in denen die gesetzlichen Rahmenbedingungen und die Marktpraxis in Bezug auf die Verhinderung von Zwangsarbeit (inklusive sogenannter Schuldknechtschaft) schwach ausgeprägt sind. Daraus ergibt sich ein regional inhärentes Potenzial für negative Auswirkungen.
42	Negative Auswirkungen im Zusammenhang mit Vorfällen von Kinderarbeit im eigenen Geschäftsbereich	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig	Continental beschäftigt Mitarbeitende in unterschiedlichen Regionen und Märkten weltweit. Dies beinhaltet auch einzelne Regionen und Märkte, in denen die gesetzlichen Rahmenbedingungen und die Marktpraxis in Bezug auf die Verhinderung von Kinderarbeit schwach ausgeprägt sind. Daraus ergibt sich ein regional inhärentes Potenzial für negative Auswirkungen.
43	Sanktionen im Zusammenhang mit Vorfällen bezüglich Arbeitsbedingungen im eigenen Geschäftsbereich	Abstraktes und konkretes Risiko	Mittelfristig	Continental beschäftigt Mitarbeitende in unterschiedlichen Regionen und Märkten weltweit. In den verschiedenen Regionen sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen und die Marktpraxis in Bezug auf die Arbeitsbedingungen unterschiedlich ausgestaltet und beinhalten zum Teil transnationale Komponenten. Daraus ergibt sich eine grundsätzliche Exposition gegenüber möglichen Effekten, die sich aus existierender Regulatorik, wesentlichen Verschärfungen oder neuen Anforderungen ergeben können. Im Fall, dass in Bezug auf die Arbeitsbedingungen schwere Vorfälle auftreten würden, könnte dies im Rahmen geltender oder verschärfter Regulatorik zu Straf- und Bußgeldzahlungen, Abhilfekosten oder einer vorübergehenden Unterbrechung des jeweiligen Geschäftsbetriebs führen. Im unwahrscheinlichen Fall, dass ein schwerer Vorfall eintreten sollte, würde sich bereits im Rahmen bestehender Regulatorik ein konkretes Risiko ergeben.
44	Höhere Betriebskosten im Zusammenhang mit den Arbeitsbedingungen im eigenen Geschäftsbereich	Abstraktes Risiko	Mittelfristig	Continental beschäftigt Mitarbeitende in unterschiedlichen Regionen und Märkten weltweit. In den verschiedenen Regionen sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen und Marktpraxis in Bezug auf Arbeitsbedingungen unterschiedlich ausgestaltet und beinhalten zum Teil transnationale Komponenten. Daraus ergibt sich eine grundsätzliche Exposition gegenüber möglichen Effekten, die sich aus existierender Regulatorik, wesentlichen Verschärfungen oder neuen Anforderungen ergeben können. Im Fall, dass es zu Verschärfungen von Vorgaben in wesentlichem Umfang kommt, beispielsweise in verschiedenen Regionen gleichzeitig und grundsätzliche Arbeitsorganisation betreffend, könnte dies zu höheren Betriebskosten führen.
45	Sanktionen im Zusammenhang mit Diskriminierung im eigenen Geschäftsbereich	Abstraktes und konkretes Risiko	Mittelfristig	Continental beschäftigt Mitarbeitende in unterschiedlichen Regionen und Märkten weltweit. In den verschiedenen Regionen sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen, die Marktpraxis und die allgemeine gesellschaftliche Kultur in Bezug auf Antidiskriminierung unterschiedlich ausgeprägt. Daraus ergibt sich eine grundsätzliche Exposition gegenüber möglichen Effekten, die sich aus existierender Regulatorik, wesentlichen Verschärfungen oder neuen Anforderungen ergeben können. Im Fall, dass in Bezug auf Diskriminierung schwere Vorfälle auftreten würden, könnte dies im Rahmen geltender oder verschärfter Regulatorik zu Straf- und Bußgeldzahlungen, Abhilfekosten oder einer vorübergehenden Unterbrechung des jeweiligen Geschäftsbetriebs führen. Im unwahrscheinlichen Fall, dass ein schwerer Vorfall eintreten sollte, würde sich bereits im Rahmen bestehender Regulatorik ein konkretes Risiko ergeben.
46	Sanktionen im Zusammenhang mit Menschenrechten im eigenen Geschäftsbereich	Abstraktes und konkretes Risiko	Mittelfristig	Continental beschäftigt Mitarbeitende in unterschiedlichen Regionen und Märkten weltweit. Dies beinhaltet auch einzelne Regionen und Märkte, in denen die gesetzlichen Rahmenbedingungen und die Marktpraxis in Bezug auf den Schutz von Menschrechten (z. B. Verhinderung von Zwangs- oder Kinderarbeit) schwach ausgeprägt sind. Daraus ergibt sich eine grundsätzliche Exposition gegenüber möglichen Effekten, die sich aus existierender Regulatorik, wesentlichen Verschärfungen oder neuen Anforderungen ergeben können. Im Fall, dass in Bezug auf Menschenrechte schwere Vorfälle auftreten würden, könnte dies im Rahmen geltender oder verschärfter Regulatorik sowie vertraglicher Anforderungen zu Straf- und Bußgeldzahlungen, Abhilfekosten oder einer vorübergehenden Unterbrechung des jeweiligen Geschäftsbetriebs führen. Im unwahrscheinlichen Fall, dass ein schwerer Vorfall eintreten sollte, würde sich bereits im Rahmen bestehender Regulatorik ein konkretes Risiko ergeben.
47	Umsatzeinbußen/Boykott im Zusammenhang mit Vorfällen bezüglich Menschenrechte im eigenen Geschäftsbereich	Abstraktes Risiko	Mittelfristig	Continental beschäftigt Mitarbeitende in unterschiedlichen Regionen und Märkten weltweit. Dies beinhaltet auch einzelne Regionen und Märkte, in denen die gesetzlichen Rahmenbedingungen und die Marktpraxis in Bezug auf den Schutz von Menschrechten (z. B. Verhinderung von Zwangs- oder Kinderarbeit) schwach ausgeprägt sind. Daraus ergibt sich eine grundsätzliche Exposition gegenüber möglichen Effekten, die sich aus existierender Regulatorik, wesentlichen Verschärfungen oder neuen Anforderungen ergeben können. Im Fall, dass in Bezug auf Menschenrechte schwere Vorfälle auftreten würden, könnten daraus Umsatzverluste durch Kundenboykotte oder die Aussetzung von Geschäftsbeziehungen entstehen, insbesondere bei Produktsegmenten, die direkt mit der Marke Continental verbunden sind.

Managementansatz für Arbeitsstandards

Für das Themenfeld der Arbeitsstandards für die eigene Belegschaft hat Continental einen Managementansatz definiert, der – in Bezug auf Arbeitszeit, Antidiskriminierung, Zwangsarbeit und Kinderarbeit, andere Menschenrechte und Arbeitsbedingungen, Vereinigungsfreiheit, Work-Life-Balance sowie angemessene Entlohnung – tatsächliche und potenzielle negative Auswirkungen und Risiken verhindern und reduzieren soll. Er ist Teil der allgemeinen Personalarbeitsprozesse (z. B. Personalplanung, Recruiting, Personalentwicklung und Personalverwaltung) und des Responsible Value Chain Due Diligence System (RVCDDS).

Continental ist davon überzeugt, dass globale Wertschöpfungsketten auf Geschäftsethik und der Achtung der Menschenrechte aufbauen müssen. Wir unterstützen die Grundsätze und Ziele der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und bekennen uns in unserer Nachhaltigkeitsambition zu verantwortungsvollen Geschäftspraktiken und Geschäftsethik sowie zu sicheren, gesunden, fairen und inspirierenden Arbeitsbedingungen in unserem eigenen Geschäftsbereich. Im Rahmen des RVCDDS hat Continental sogenannte Responsible Value Chain Commitments (RVC Commitments) verabschiedet, die für den Bereich Arbeitsstandards Folgendes umfassen: keine Kinderarbeit, faire Bezahlung, Gleichbehandlung, keine Zwangsarbeit oder moderne Sklaverei, Vereinigungsfreiheit und Arbeitsbedingungen einschließlich Arbeitszeit.

Continental strebt eine Arbeitskultur frei von Diskriminierung einschließlich Belästigung in jeder Form an. Dies ist ein integraler Bestandteil des Managementsystems und wird durch ein dediziertes Diversity-Management unterstützt, das Chancengleichheit und die Förderung von Vielfalt und Inklusion zum Ziel hat.

Das RVC Commitment bezieht sich ausdrücklich auf die Schaffung eines Arbeitsumfelds, das frei ist von Diskriminierung aufgrund des Geschlechts, des Alters, der ethnischen Zugehörigkeit, der Hautfarbe, des Gesundheitszustands, einer Behinderung, der sozialen Herkunft, der Nationalität, der sexuellen Orientierung, der politischen Meinung, der Religion oder der Weltanschauung oder sonstiger durch geltende Gesetze und Vorschriften geschützter Merkmale.

Auch das Thema Inklusion und Maßnahmen für Menschen aus benachteiligten Beschäftigungsgruppen fallen unter dieses RVC Commitment.

Der Managementansatz umfasst auch die Prävention von potenziellem Menschenhandel, Zwangs- oder Pflichtarbeit und Kinderarbeit. Continental lehnt Kinderarbeit entschieden ab und beschäftigt keine Personen unter 15 Jahren bzw. unter dem Alter, in dem die Schulpflicht endet, oder unter dem in dem jeweiligen Land geltenden Mindestalter für die Beschäftigung – je nachdem, was höher ist. Junge Arbeitnehmer unter 18 Jahren müssen mit besonderer Sorgfalt behandelt werden. Zwangsarbeit, moderne Sklaverei, Schuldknechtschaft, Menschenhandel und jede andere Form von Arbeit, die nicht freiwillig erfolgt, werden ebenfalls entschieden abgelehnt. Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern müssen dokumentierte Beschäftigungsbedingungen oder ein Beschäftigungsangebot in einer Sprache vorgelegt werden, die sie in der Lage sind zu verstehen. Wanderarbeitskräfte müssen mit besonderer Sorgfalt behandelt werden.

Hinsichtlich angemessener Entlohnung strebt Continental mit dem Managementansatz die faire Bezahlung aller Mitarbeitenden an. Die an Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gezahlten Vergütungen entsprechen den geltenden Gesetzen und Vorschriften einschließlich derer, die sich auf Mindestlöhne, existenzsichernde Löhne, Überstunden und gesetzlich vorgeschriebene Leistungen beziehen.

Der Managementansatz umfasst die eigenen Mitarbeitenden von Continental, während die RVC Commitments auch andere Beschäftigte einschließen.

Die übergreifende Verantwortung für den Managementansatz und das RVCDDS einschließlich der RVC Commitments für Arbeitsstandards liegt beim Vorstand. Dieser hat einen Menschenrechtsbeauftragten ernannt, der das RVCDDS steuert. Die spezifischen Regelwerke für Arbeitsstandards werden von den jeweiligen Personalabteilungen im Einklang mit der Unternehmensstruktur definiert und umgesetzt. Die Verantwortung für die Umsetzung der Arbeitsstandards liegt bei der Geschäftsführung der jeweiligen Gesellschaften.

Das System umfasst eine Vielzahl von Prozessen, wie Strategieentwicklung und -umsetzung, das Management von Regelwerken, das Auswirkungs- und Risikomanagement, das Fallmanagement (einschließlich Whistleblowing) und Schulungen. Um die Effektivität des Systems zu überwachen, ist ein mehrstufiger Prozess eingerichtet, nach dem sogenannten Three Lines-Modell. Die erste Linie bilden die lokalen operativen Personalabteilungen. Sie setzen die operativen Aufgaben auf Geschäftsebene und am Standort gemäß dem RVCDDS und den damit verbundenen Regeln zu den Arbeitsstandards um. Die zweite Linie, vertreten insbesondere durch nicht operative Personalabteilungen und -rollen sowie den Menschenrechtsbeauftragten, überwacht das System, die Rollen und Verantwortlichkeiten sowie deren Angemessenheit und Wirksamkeit. Die dritte Linie bildet Continentals interne Revision, die interne Prüfungen des RVCDDS vornimmt.

Für die jeweiligen RVC Commitments für den Bereich Arbeitsstandards sind spezifische Präventions- und Abhilfemaßnahmen festgelegt, die von den Gesellschaften umgesetzt werden. Hierzu gehören beispielsweise Selbstauskünfte, die Implementierung angemessener Regeln und Anweisungen, die sorgfältige Analyse der Arbeitsumgebung im Hinblick auf Aspekte, die Schaden verursachen könnten, die Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen und Kontrollmechanismen sowie die Sensibilisierung insbesondere von Führungskräften.

In Bezug auf die Arbeitszeit hat Continental weitere dedizierte Prozesse im Hinblick auf flexible Arbeitsmodelle umgesetzt, wie im folgenden Managementansatz zum IRO-Cluster verantwortungsvoller Arbeitgeber detailliert dargelegt.

Die allgemeinen Vergütungsprozesse von Continental umfassen die Einbeziehung der Arbeitnehmervertretung und die Berücksichtigung von Benchmarks. Durch diese Maßnahmen wird eine Grund-

lage zur Verhinderung einer unangemessenen Entlohnung geschaffen. Darüber hinaus sind in den einschlägigen Regeln weitere konkrete Präventions- und Abhilfemaßnahmen für die Gesellschaften festgelegt. Dies inkludiert beispielsweise die regelmäßige Überprüfung, ob die Zahlungen mit den nationalen und lokalen Rechtsvorschriften übereinstimmen, die klare Kommunikation der Entlohnungsgrundsätze an die Mitarbeitenden, die Gewährleistung rechtzeitiger und regelmäßiger Zahlungen sowie die Überprüfung und Aktualisierung angemessener Benchmarks. Die Wirksamkeit des Managementansatzes lässt sich anhand der Kennzahl zu angemessener Entlohnung messen.

Im Rahmen eines jährlichen Reviewprozesses mit dem Vorstand wird das gesamte RVCDDS einschließlich der spezifischen Prozesse zu den Arbeitsstandards im eigenen Betrieb hinsichtlich Wirksamkeit, Angemessenheit und Verbesserungspotenzial bewertet. Zudem ist das RVCDDS Bestandteil des übergeordneten internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des Compliance-Managementsystems von Continental.

Im Einklang mit den RVC Commitments definiert das RVCDDS zudem den Rahmen für das Ergreifen von Abhilfemaßnahmen im eigenen Geschäftsbereich. Alle festgestellten Verstöße müssen unverzüglich angegangen und Abhilfemaßnahmen ohne unnötige Verzögerung umgesetzt werden. Diese Maßnahmen sollen nicht nur den einzelnen Verstoß beenden, sondern auch sicherstellen, dass ähnliche Verstöße in Zukunft verhindert werden.

Spezifische Prozesse, um Diskriminierung zu verhindern und bei Feststellung von Vorfällen entsprechend zu handeln, sind Bestandteil der Personalarbeitsprozesse, des RVCDDS sowie der allgemeinen Prozesse des Hinweisgebersystems, das im Kapitel Geschäftsverhalten (ESRS G1) beschrieben wird. Die Verhinderung von Diskriminierung wird über allgemeine Personalprozesse umgesetzt, insbesondere mittels der Verbesserung von Rahmenbedingungen. Hinzu kommen spezifische Initiativen für Frauen und andere Gruppen von Mitarbeitenden, die spezielle Sensibilisierungsveranstaltungen, Bildungsangebote sowie transparente Personalprozesse in Bezug auf Rekrutierung und Talentmanagement umfassen. Continental unterstützt zudem die Bildung interner Netzwerke zur Förderung von Chancengleichheit und Vielfalt sowie zur Vermeidung von Diskriminierung. Mittlerweile existieren global diverse derartige Netzwerke an den verschiedenen Standorten von Continental, die von Mitarbeitenden organisiert und geleitet werden.

Im Hinblick auf die Geschlechtervielfalt hat Continental ein Ziel und Kernmaßnahmen zur Zielerreichung definiert, wie in den Abschnitten Ziele in Bezug auf die eigene Belegschaft und Kernmaßnahmen zur Zielerreichung dieses Kapitels beschrieben wird.

Das RVCDDS wird durch eine dedizierte Konzernregel für eine verantwortungsvolle Wertschöpfungskette geregelt. Diese ergänzt insbesondere die bestehenden allgemeinen und spezifischen Regeln zur Personalarbeit, in denen Spezifika zu den Arbeitsstandards inklusive Antidiskriminierung und Vergütungsthemen definiert sind. Darüber hinaus sind die Achtung der Menschenrechte und faire Arbeitsbedingungen im Verhaltenskodex von Continental verankert, der die Grundlage für die Zusammenarbeit aller Mitarbeitenden bildet.

Continentals Managementansatz für Arbeitsstandards steht sowohl im Einklang mit lokalen Vorschriften – wie z. B. den geltenden lokalen Gesetzen zu Löhnen – als auch internationalen Rahmenwerken. Dazu zählen die international anerkannten Übereinkünfte zu Menschenrechten, wie die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte sowie die Standards der Responsible Business Alliance (RBA).

Continentals Managementansatz zur Achtung der Menschenrechte und Arbeitsstandards steht ebenfalls im Einklang mit den Kernpunkten der Internationalen Charta der Menschenrechte der Vereinten Nationen (United Nations, UN), der Erklärung über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organization, ILO) sowie den Leitsätzen für multinationale Unternehmen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (Organisation for Economic Co-operation and Development, OECD). Diese Verpflichtungen dienen als globaler Mindeststandard für alle Continental-Standorte und bilden die Basis zur Einhaltung lokaler Gesetze und Vorschriften. Zudem hat Continental Initiativen wie die deutsche Charta der Vielfalt unterzeichnet. Das Unternehmen unterstützt außerdem die Women's Empowerment Principles des Global Compact der Vereinten Nationen und der UN Women und unterstreicht damit sein Engagement für die Förderung von Vielfalt und Inklusion in allen Bereichen seiner Tätigkeit. Die Überwachung der Einhaltung dieser Standards ist indirekt im Reviewprozess des RVCDDS verankert einschließlich einer Überarbeitung der Richtlinien und Prozesse, falls erforderlich.

Zur Einbeziehung von Stakeholder-Interessen in das Managementsystem hat Continental verschiedene Formate etabliert. Dazu gehören spezielle Workshops und Konferenzen, die als Maßnahmen durch die Regeln für Arbeitsstandards festgelegt werden. Vergütungsmodelle werden unter Einbeziehung der jeweiligen Betriebsräte oder Arbeitnehmervertretung diskutiert, damit die Arbeitnehmerinteressen berücksichtigt werden. Konkrete Fälle von Diskriminierung, unangemessener Entlohnung oder jeglicher anderer Art an Verstößen gegen Arbeitsstandards können außerdem über das Hinweisgebersystem gemeldet werden.

Die Berücksichtigung dieser Informationen ist in den übergeordneten jährlichen RVCDDS-Reviewprozess integriert. Ein weiteres Format zur Einbeziehung von Stakeholder-Interessen ist die regelmäßige Mitarbeitendenbefragung OUR BASICS Live, bei der die eigene Belegschaft zu verschiedenen Themen rund um die Werte von Continental inklusive der Arbeitsstandards befragt wird.

Um ein umfassendes Verständnis und Engagement für die Arbeitsstandards in der Organisation sicherzustellen, kommuniziert Continental den Managementansatz über verschiedene Kanäle. Dazu gehören insbesondere Pflichtschulungen von Führungskräften zum RVCDDS und den RVC Commitments, unsere Internetseite sowie interne Kommunikationsplattformen auf denen Schulungen bereitgestellt und die Konzernregeln zugänglich gemacht werden. Zusätzlich bieten Poster und Präsenzschulungen auch Mitarbeitenden ohne Zugriff auf die IT-Infrastruktur Zugang zu relevanten Informationen. Durch die Integration in den Onboarding-Prozess werden zudem neue Mitarbeitende von Anfang an mit diesen Standards vertraut gemacht.

Darüber hinaus haben die an der Umsetzung des Managementansatz beteiligten Akteure klar definierte Rollen innerhalb der allgemeinen Personalarbeit sowie innerhalb des RVCDDS und werden im Hinblick auf die damit einhergehenden Verantwortlichkeiten geschult, damit sie wirksam zusammenarbeiten und den Managementansatz umsetzen können.

Ziele in Bezug auf Arbeitsstandards

Im Zusammenhang mit den Arbeitsstandards in ihrer eigenen Belegschaft hat sich Continental ein zeitlich gebundenes Ziel im Bereich Antidiskriminierung, Vielfalt und Chancengleichheit der Geschlechter gesetzt. Continental setzt auf ein Arbeitsumfeld möglichst frei von Diskriminierung jeglicher Art, welches die Stärken der Vielfalt ihrer Mitarbeitenden fördert. Unter Vielfalt verstehen wir beispielsweise Internationalität und das Geschlecht von Mitarbeitenden, unterschiedliche Erfahrungen und Altersgenerationen sowie viele weitere Faktoren, die unsere Belegschaft auszeichnen. Vielfalt der Belegschaft und Führungskräfte führt zu unterschiedlichen Perspektiven innerhalb der Organisation und fördert dadurch die Resilienz bei der Entscheidungsfindung. Darüber hinaus stellt die Repräsentation der Vielfalt, insbesondere auf der Führungsebene, einen wichtigen Beitrag zur Prävention von Diskriminierung in der Organisation dar. Repräsentativ für die verschiedenen Dimensionen von Antidiskriminierung, Vielfalt und Chancengleichheit der Geschlechter haben wir uns das folgende öffentliche Nachhaltigkeitsziel gesetzt: Der Anteil von Frauen in Führungspositionen soll bis spätestens 2030 dem Anteil der Frauen unter den nicht-gewerblichen Mitarbeitenden bei Continental entsprechen, ohne Berücksichtigung der Führungspositionen und Mitarbeitenden in den USA.

Das Ziel wurde während des Berichtszeitraums geändert und fokussiert nun darauf, dass Frauen in Führungsposition gemäß dem Anteil an den nicht-gewerblichen Mitarbeitenden repräsentiert sein sollten. Damit können auch Veränderungen, welche sich aus Veränderungen der Struktur der Mitarbeitenden ergeben, vom Ziel abgebildet werden. Das vormalige Ziel bezog sich auf einen festgelegten Wert für den Anteil.

Der Geltungsbereich der Zielvorgabe umfasst alle Führungspositionen (Senior Executives und Executives) sowie als Referenzwert alle nicht-gewerblichen Mitarbeitenden weltweit, ohne Berücksichtigung der Führungspositionen und Mitarbeitenden in den USA.

Durch die Verabschiedung des Ziels im Berichtsjahr ist dieses auch das Ausgangsjahr für die zukünftige Berichterstattung zum Fortschritt.

Es sind keine Zwischenziele festgelegt.

Das Ziel adressiert die allgemeine Führungskultur des Unternehmens, insbesondere die Auswirkungen und Risiken im Zusammenhang mit der Gleichbehandlung und der Bekämpfung von Diskriminierung, wie im Managementansatz für Arbeitsstandards in diesem Kapitel beschrieben. Zudem gibt es eine Indikation der Durchlässigkeit der Organisation. Indirekt geht es dabei auch um Themen wie angemessene Entlohnung und Kompetenzentwicklung.

Der Fortschritt bei der Zielerreichung wird anhand der Kennzahl „Delta zwischen dem Anteil von Frauen in Führungspositionen und dem Anteil von Frauen unter den nicht-gewerblichen Mitarbeitenden“ gemessen, jeweils ohne Berücksichtigung der Führungspositionen und Mitarbeitenden in den USA.

Diese Kennzahl wird kontinuierlich überwacht und mindestens einmal jährlich berichtet.

Das Ziel selbst basiert auf dem allgemeinen Prinzip der Repräsentanz. Die Referenzgröße des Anteils an Frauen unter den nicht-gewerblichen Mitarbeitenden wurde ausgewählt, da sich aus dieser Gruppe der Entwicklungspfad in Führungspositionen ergibt. Die der Berechnung der Differenz zugrunde liegende Kennzahl „Frauen in Führungspositionen (exkl. USA)“ wurde vormals als „Geschlechtervielfalt – Anteil weiblicher Senior Executives und Executives ohne USA“ ausgewiesen – und wird auf der Grundlage einer definierten Methodik ohne Berücksichtigung der Führungspositionen und Mitarbeitenden in den USA berechnet und bereits seit mehreren Jahren berichtet.

Arbeitnehmervertretungen werden über die jeweiligen Personalprozesse aktiv in den Zielerreichungsprozess und die Kernmaßnahmen einbezogen.

Die Einbeziehung der betroffenen Interessengruppen, das Identifizieren von gesammelten Erfahrungen und Verbesserungspotenzialen, z.B. über Netzwerke, ist in den Kernmaßnahmen zur Zielerreichung dargestellt.

Nachhaltigkeitsziel: Repräsentation von Frauen in Führungspositionen[1]

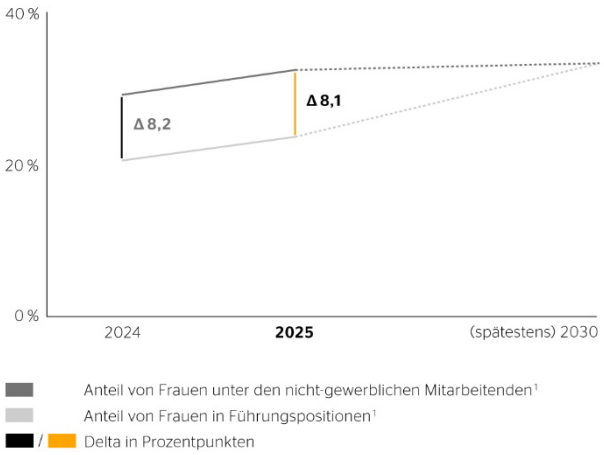
Zielsetzung: **Der Anteil von Frauen in Führungspositionen soll bis spätestens 2030 dem Anteil von Frauen unter den nicht-gewerblichen Mitarbeitenden bei Continental entsprechen[1]**

- Förderung der Vielfalt unserer Mitarbeitenden
- Förderung unterschiedlicher Perspektiven
- Resilienz bei der Entscheidungsfindung
- Prävention von Diskriminierung

Kernmaßnahmen:

- Verbesserung der Rahmenbedingungen zur Schaffung gleicher Chancen
- Mehr Flexibilität durch Angebote wie Kinderbetreuung, mobiles Arbeiten oder Teilzeitangebote
- Objektive und diagnostisch gestützte Einstellungsverfahren und Weiterbildung

Entwicklung der Repräsentation von Frauen in Führungspositionen[1]



1 Ohne Berücksichtigung der Führungspositionen und Mitarbeitenden in den USA.

Kennzahlen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Arbeitsstandards

Die Kennzahl zur Zielerreichung wird im Berichtsjahr erstmalig berichtet. Gegenüber dem Vorjahr, das ebenfalls erstmals berichtet wird, ergab sich eine Verbesserung des Deltas zwischen dem Anteil von Frauen in Führungspositionen (exkl. USA) und dem Anteil von Frauen unter den nicht-gewerblichen Mitarbeitenden (exkl. USA) von 8,2 auf 8,1 Prozentpunkte. Die dahinterliegenden Effekte gleichen sich weitestgehend aus. Es gab strukturell bedingt einen Anstieg des Anteils von Frauen in Führungspositionen (exkl. USA) sowie gleichzeitig einen Anstieg des Anteils von Frauen unter den nicht-gewerblichen Mitarbeitenden (exkl. USA) durch die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing. Währenddessen stieg innerhalb der Unternehmensbereiche Tires und ContiTech der Anteil von Frauen in Führungspositionen (exkl. USA) unterstützt durch die beschriebenen Kernmaßnahmen. Gleichzeitig erhöhte sich der Anteil von Frauen unter den nicht-gewerblichen Mitarbeitenden (exkl. USA) in beiden Unternehmensbereichen.

Kennzahlen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Arbeitsstandards	**2025**	2024
Anteil von Frauen unter den nicht-gewerblichen Mitarbeitenden (exkl. USA), in %	31,7	28,8
Anteil von Frauen in Führungspositionen (exkl. USA), in %	23,6	20,6
Delta zwischen dem Anteil von Frauen in Führungspositionen und dem Anteil von Frauen unter den nicht-gewerblichen Mitarbeitenden (exkl. USA), in %-Punkten	**8,1**	**8,2**

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
Übergreifende Angaben
- *Gezählt werden die Mitarbeitenden des Continental-Konzerns mit einem gültigen, aktiven und unbefristeten Arbeitsvertrag per 31.12. des jeweiligen Berichtjahres. Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt.*
- *Die Geschlechterverteilung basiert auf den eigens dokumentierten Angaben durch die Mitarbeitenden in den Systemen von Continental. Das weibliche und das männliche Geschlecht werden in der Kennzahl berücksichtigt.*
- *Senior Executives und Executives sind gemäß dem Einstufungssystem von Continental definiert.*
- *Relevante Gesellschaften sind in der Kennzahl enthalten. Gesellschaften in den USA sind ausgeschlossen.*
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns.*
- *Die Kennzahlen sind unternehmensspezifisch.*

Anteil von Frauen unter den nicht-gewerblichen Mitarbeitenden
- *Die Kennzahl des Anteils von Frauen unter den nicht-gewerblichen Mitarbeitenden errechnet sich aus der Anzahl der weiblichen nicht-gewerblichen Mitarbeitenden durch die Gesamtzahl der nicht-gewerblichen Mitarbeitenden per 31.12. des Berichtsjahres.*

Anteil von Frauen in Führungspositionen
- *Die Kennzahl des Anteils von Frauen in Führungspositionen errechnet sich aus der Anzahl der weiblichen Senior Executives und Executives durch die Gesamtanzahl der Senior Executives und Executives per 31.12. des Berichtsjahres.*

Delta zwischen dem Anteil von Frauen in Führungspositionen und dem Anteil von Frauen unter den nicht-gewerblichen Mitarbeitenden
- *Das öffentliche Nachhaltigkeitsziel von Continental zur Repräsentation von Frauen in Führungspositionen errechnet sich als das Delta aus dem Anteil von Frauen in Führungspositionen zum Anteil von Frauen unter den nicht-gewerblichen Mitarbeitenden per 31.12. des jeweiligen Berichtsjahres.*

Kernmaßnahmen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Arbeitsstandards

Die Kernmaßnahmen zur Umsetzung des Ziels in Bezug auf Arbeitsstandards zur „Repräsentation von Frauen in Führungspositionen", welche über den allgemeinen Managementansatz hinausgehen, umfassen eine Reihe von Initiativen und Programmen. In Anbetracht der Art des Ziels ist es neben den Kernmaßnahmen auch eine wichtige Führungsaufgabe, Antidiskriminierung, Vielfalt und Chancengleichheit zu fördern.

In der Definition angemessener Maßnahmen hat Continental Marktanalysen berücksichtigt. Gleichzeitig werden verschiedene Aspekte zur Verbesserung der Repräsentation und zur Vermeidung von Diskriminierung sowie die Anforderungen verschiedener Märkte beachtet.

Die definierten Hebel, die zur Erreichung des Ziels Repräsentation von Frauen in Führungspositionen umgesetzt wurden, konzentrieren sich auf die Verbesserung der Rahmenbedingungen, um zur Chancengleichheit für alle Mitarbeitenden beizutragen. Damit soll insgesamt die Durchlässigkeit der Organisation gestärkt werden. Dazu gehören mehr Flexibilität durch Angebote wie Kinderbetreuung, mobiles Arbeiten oder Teilzeitangebote sowie der Einsatz objektiver und diagnostisch gestützter Einstellungs- und Weiterbildungsverfahren. Um eine Kultur der Inklusion und Zugehörigkeit sowie der Prävention von Diskriminierung zu schaffen, fördert Continental das Bewusstsein und die Bildung für diese Themen durch Führungsphilosophie und -entwicklung sowie Guidelines in Bezug auf Vielfalt und Antidiskriminierung.

Neben einer Vielzahl an Initiativen, die sich an alle Führungskräfte und Mitarbeitende richten, hat Continental einzelne spezielle Initiativen für Frauen ins Leben gerufen, um ihre berufliche Entwicklung und damit perspektivisch ihre Repräsentation in Führungspositionen zu fördern. Sie umfassen beispielsweise Veranstaltungen, Angebote für Talentmanagement und -entwicklung oder Netzwerke.

Diese Maßnahmen dienen nicht nur der Erreichung des Ziels, sondern auch der Prävention von Diskriminierung und der Gleichbehandlung von Mitarbeitenden im Allgemeinen.

Durch den Antidiskriminierungscharakter der Kernmaßnahmen wird angenommen, dass entsprechende negative Auswirkungen durch mögliche Diskriminierungsvorfälle vermindert werden und sich dadurch auch potenzielle Risiken für das Unternehmen verringern.

Es wurden gemäß IRO-Assessment keine wesentlichen positiven Auswirkungen im Zusammenhang mit Antidiskriminierung und Vielfalt identifiziert.

Es wurden auch keine wesentlichen Chancen identifiziert.

Wesentliche Ressourcen für den Maßnahmenplan sind die Ausgaben für die Verbesserung der Rahmenbedingungen und einzelne spezifische Initiativen für Frauen.

Die Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Ziel unterstützen den Managementansatz für Arbeitsstandards darin, potenzielle negative Auswirkungen auf die eigene Belegschaft auch im Fall von Konflikten zwischen wirtschaftlichen und sozialen Interessen zu verringern.

Die spezifischen Maßnahmen für Frauen richten sich an die gesamte weibliche Belegschaft, auch über Führungspositionen hinaus. Die Maßnahmen zu den Rahmenbedingungen sind bewusst deutlich breiter gefasst und sprechen letztlich die gesamte Belegschaft in ihrer Vielfalt an.

Die Maßnahmen umfassen kurz-, mittel- und langfristige Schritte.

Die Kernmaßnahmen zur Zielerreichung stehen nicht in direktem Zusammenhang mit einem speziellen Abhilfeprozess. Wo relevant, basieren die Abhilfemaßnahmen auf den allgemeinen Prozessen zu Vorfällen, wie sie beispielsweise für das Hinweisgebersystem beschrieben sind.

Die Wirksamkeit der Maßnahmen in Bezug auf die Auswirkungen und Risiken wird indirekt durch die Fortschritte bei der Zielerreichung innerhalb der betrachteten Führungsebenen sowie über allgemeine Auswertungen zur Antidiskriminierung bewertet.

Investitionen und Betriebsausgaben für Kernmaßnahmen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Arbeitsstandards

Die Betriebsausgaben (OpEx) im Zusammenhang mit der Verbesserung von Rahmenbedingungen und spezifischen Initiativen für Frauen lagen im Berichtsjahr auf Konzernebene deutlich unter den Vorjahreswerten. Die wesentlichen Ursachen waren die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing sowie eine Reduktion zentraler Aktivitäten der Holdingfunktionen im Zuge der Umstrukturierungsprozesse.

Durch die Verlagerung der Holding-Aktivitäten stiegen 2025 die Betriebsausgaben des Unternehmensbereichs Tires. Dagegen sanken sie im Unternehmensbereich ContiTech im Zuge von Umstrukturierungsmaßnahmen.

Da die Kernmaßnahmen im Wesentlichen mit Betriebsausgaben zusammenhängen, fielen im Berichtsjahr wie im Vorjahr nur sehr geringe Investitionen (CapEx) an.

Die Planwerte des zukünftigen OpEx und des zukünftigen CapEx wurden im Berichtsjahr entsprechend angepasst.

OpEx und CapEx der Kernmaßnahmen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Arbeitsstandards, in Mio €	**2025**	2024	Geplant 2026 - 2030
OpEx	7	13	32
CapEx	0	0	2

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
Übergreifende Angaben
- *Berücksichtigt werden OpEx und CapEx im Zusammenhang mit der Verbesserung von Rahmenbedingungen und spezifischen Initiativen für Frauen.*
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns.*
- *Werte für 2024 wie berichtet gemäß ehemaliger Zielsetzung für den Konzern in der Struktur 2024.*

Geplanter OpEx und geplanter CapEx
- *Der angewandte Zeithorizont steht im Einklang mit der verabschiedeten Langfristplanung.*
- *Die Planwerte werden auf Konzernebene auf Basis des im Berichtsjahr angefallenen OpEx und CapEx im Zusammenhang mit der Verbesserung von Rahmenbedingungen und spezifischen Initiativen für Frauen hochgerechnet. Ferner werden beschlossene Projekte auf Basis der vorliegenden Langfristplanung berücksichtigt.*

Weitere Kennzahlen in Bezug auf Arbeitsstandards

Kennzahlen zur Verteilung der eigenen Mitarbeitenden nach Geschlecht und Alter

Für 2025 enthalten die folgenden Kennzahlen zur Geschlechterverteilung und zur Verteilung der Mitarbeitenden nach Altersgruppen im Continental-Konzern infolge der Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing erstmals nur die Mitarbeitenden der Unternehmensbereiche Tires und ContiTech sowie der umstrukturierten Holding. Hierdurch halbierten sich in etwa die Gesamtanzahl der eigenen Mitarbeitenden sowie die Anzahl der Senior Executives und Executives im Vergleich zum Vorjahr.

Auf Ebene der Unternehmensbereiche Tires und ContiTech erhöhte sich die Zahl der Senior Executives und Executives im Verlauf des Berichtsjahres durch die Umstrukturierung der Holding, während sie in der Holding entsprechend sank.

Bei der Betrachtung nach Altersgruppen führten die Veränderungen der Konzernstruktur zu einem niedrigeren Anteil der Mitarbeitenden in der Altersgruppe unter 30 Jahren und zu einem höheren Anteil der Mitarbeitenden in der Altersgruppe über 50 Jahren.

Auf Ebene der Unternehmensbereiche Tires und ContiTech veränderten sich die Anteile der Altersgruppen nur geringfügig gegenüber dem Vorjahr.

Kennzahlen zur Verteilung der eigenen Mitarbeitenden nach Geschlecht und Alter	**2025**	2024
Geschlechterverteilung – Senior Executives und Executives (zum 31.12.), Zahl der Mitarbeitenden (Personenzahl)		
Männlich	1.062	2.330
Weiblich	319	602
Eigene Mitarbeitende nach Altersgruppe (zum 31.12.), Zahl der Mitarbeitenden (Personenzahl)		
unter 30 Jahre alt	14.069	33.983
30–50 Jahre alt	54.001	112.334
über 50 Jahre alt	22.024	37.042
Gesamtanzahl der eigenen Mitarbeitenden	90.094	183.358
Eigene Mitarbeitende nach Altersgruppe (zum 31.12.), in %		
unter 30 Jahre alt	16	19
30–50 Jahre alt	60	61
über 50 Jahre alt	24	20
Gesamtsumme, in %	100	100

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
Übergreifende Angaben
- *Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag per 31.12. des jeweiligen Berichtjahres. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt.*
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns.*

Geschlechterverteilung – Senior Executives und Executives
- *Die Geschlechterverteilung basiert auf den eigens dokumentierten Angaben durch die Mitarbeitenden in den Systemen von Continental. Das weibliche und das männliche Geschlecht werden in der Kennzahl berücksichtigt.*
- *Senior Executives und Executives sind gemäß dem Einstufungssystem von Continental definiert.*

Eigene Mitarbeitende nach Altersgruppe
- *Die Altersverteilung basiert auf den Informationen von Mitarbeitenden in den Systemen von Continental.*

Kennzahlen zur Wahrung der Menschenrechte in der eigenen Belegschaft

Auf Konzernebene reduzierten sich durch die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing die gemeldeten Fälle, Vorfälle sowie die Beschwerden in Bezug auf andere soziale Faktoren oder Aspekte und Menschenrechte für das Berichtsjahr deutlich.

Auf Ebene des Unternehmensbereichs Tires erhöhte sich im Berichtsjahr die Gesamtzahl der Fälle, Vorfälle und Falschmeldungen von Diskriminierung einschließlich Belästigung. Diese Erhöhung wurde jedoch durch einen Rückgang im Unternehmensbereich ContiTech sowie der Holding weitestgehend ausgeglichen, wodurch sich in Summe eine niedrigere Gesamtzahl von Fällen für das Berichtsjahr ergab.

Neben dem strukturellen Effekt aufgrund der Veränderung des Konsolidierungskreises verringerte sich im Berichtsjahr die Gesamtzahl der Beschwerden in Bezug auf soziale Faktoren oder Aspekte und Menschenrechte (außer Diskriminierung) zudem durch weniger Beschwerden in den Unternehmensbereichen Tires und ContiTech sowie der Holding.

Im Berichtsjahr gab es keine Straf- und Bußgeldzahlungen und Entschädigungen im Zusammenhang mit Menschenrechtsvorfällen.

Schwere Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft wurden im Berichtsjahr nicht bekannt.

Straf- und Bußgeldzahlungen oder Entschädigungen in Bezug auf schwere Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft wurden entsprechend nicht gezahlt.

Kennzahlen zur Wahrung der Menschenrechte in der eigenen Belegschaft	**2025**	2024
Gesamtzahl der Fälle, Vorfälle und Falschmeldungen von Diskriminierung einschließlich Belästigung	157	294
Gesamtzahl der Beschwerden in Bezug auf soziale Faktoren oder Aspekte und Menschenrechte, außer Diskriminierung	56	139
Gesamtbetrag der Straf- und Bußgeldzahlungen und Entschädigungen im Zusammenhang mit Menschenrechtsvorfällen, in Mio €	0	0
Gesamtzahl der bekannten Vorfälle in Bezug auf schwere Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft	0	0
Gesamtbetrag der Straf- und Bußgeldzahlungen und Entschädigungen in Bezug auf schwere Menschenrechtsverletzungen, in Mio €	0	0

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
Übergreifende Angaben
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die verschiedenen Beschwerdemechanismen des Continental-Konzerns.*

Gesamtzahl der Fälle, Vorfälle und Falschmeldungen von Diskriminierung einschließlich Belästigung
- *Diskriminierung einschließlich Belästigung sind Verletzungen des RVC Commitments „Gleichbehandlung".*
- *Vorfälle sind bestätigte Fälle.*
- *Eine unternehmensbezogene Berichterstattung wird verwendet, um Fälle, Vorfälle und Falschmeldungen von Diskriminierung (einschließlich Belästigung) zu zählen, die eine Person einbeziehen, die zur eigenen Belegschaft von Continental gehört, und die während des Berichtsjahres in Continental-Systemen gemeldet wurden.*

Gesamtzahl der Beschwerden in Bezug auf soziale Faktoren oder Aspekte und Menschenrechte, außer Diskriminierung
- *Berücksichtigt werden die Beschwerden in Bezug auf soziale Faktoren oder Aspekte und Menschenrechte (außer Diskriminierung), die eine Person einbeziehen, die zur eigenen Belegschaft von Continental gehört, und die während des Berichtsjahres in Continental-Systemen gemeldet wurden.*
- *Duplikate sind im Ergebnis eingeschlossen.*

Gesamtbetrag der Straf- und Bußgeldzahlungen und Entschädigungen im Zusammenhang mit Menschenrechtsvorfällen
- *Berücksichtigt werden bestätigte Vorfälle in Bezug auf Menschenrechte, die in Continental-Systemen gemeldet wurden und die eine Person einbeziehen, die zur eigenen Belegschaft von Continental gehört.*
- *Berücksichtigt werden nur als relevant eingestufte Vorfälle. Der Schweregrad der Vorfälle wird im Rahmen des Fallmanagements im RVCDDS regelmäßig bewertet.*
- *Straf- und Bußgeldzahlungen sowie Entschädigungen, die im Berichtsjahr ausgezahlt wurden, werden berücksichtigt.*
- *Diesbezügliche Aufwendungen im Sinne der ESRS würden im Konzernabschluss in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten Sonstige Aufwendungen ausgewiesen.*

Gesamtzahl der bekannten Vorfälle in Bezug auf schwere Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit der eigenen Belegschaft
- *Der Schweregrad der Vorfälle wird im Rahmen des Fallmanagements im RVCDDS regelmäßig bewertet.*
- *Berücksichtigt werden bestätigte schwere Vorfälle in Bezug auf Menschenrechtsverletzungen, die im Berichtsjahr in Continental-Systemen gemeldet wurden und die eine Person einbeziehen, die zur eigenen Belegschaft von Continental gehört.*

Gesamtbetrag der Straf- und Bußgeldzahlungen und Entschädigungen in Bezug auf schwere Menschenrechtsverletzungen
- *Straf- und Bußgeldzahlungen sowie Entschädigungen, die im Berichtsjahr ausgezahlt wurden, werden berücksichtigt.*
- *Diesbezügliche Aufwendungen im Sinne der ESRS werden im Konzernabschluss in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten Sonstige Aufwendungen ausgewiesen.*

Kennzahlen in Bezug auf angemessene Entlohnung

Continental verpflichtet sich zur Gleichbehandlung der Mitarbeitenden. Dieser Unternehmenswert ist die Grundlage für unsere Entlohnungsstrategie, die die Basis für die Entlohnung aller Beschäftigten bildet.

Gemäß unserem RVC Commitment „faire Bezahlung" zahlte Continental im Berichtsjahr allen eigenen Mitarbeitenden einen angemessenen Lohn im Einklang mit den jeweils geltenden nationalen Gesetzen oder unter Berücksichtigung von relevanten Mindestlöhnen bzw. Benchmarks.

Das Gender Pay Gap umfasst für das Jahr 2025 erstmals nur die Unternehmensbereiche Tires und ContiTech sowie die umstrukturierte Holding und belief sich auf 2,9 %. Da das Gender Pay Gap unbereinigt ausgewiesen wird, führte die strukturell bedingte Veränderung, u. a. durch eine veränderte Verteilung von Mitarbeitenden in Hochlohn- und Niedriglohnländern, zu einem deutlich geringeren Gender Pay Gap. Das Gender Pay Gap innerhalb der Unternehmensbereiche Tires und ContiTech war weitestgehend stabil.

Das Vergütungsverhältnis der Gesamtvergütung des Vorstandsvorsitzenden zum Median der Gesamtbelegschaft lag 2025 bei 122 (Vj. 139). Auch hier ist der wesentliche Effekt der Veränderung strukturell bedingt.

Kennzahlen in Bezug auf angemessene Entlohnung	**2025**	2024
Eigene Mitarbeitende, die keinen angemessenen Lohn erhalten, in %	0	0
Gender Pay Gap, in %	2,9	22,9
Vergütungsverhältnis Vorstandsvorsitzender zum Median der Gesamtbelegschaft	122	139

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

Übergreifende Angaben

- *Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag per 31.12. des jeweiligen Berichtjahres. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt.*
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns.*

Eigene Mitarbeitende, die keinen angemessenen Lohn erhalten

- *Lohndaten werden als Grundgehalt definiert.*
- *Angemessener Lohn wird als ein Lohn definiert, der die Bedürfnisse des Mitarbeitenden und dessen Familie unter Berücksichtigung der nationalen wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen befriedigt.*
- *Angemessene Löhne stehen im Einklang mit den geltenden nationalen Gesetzen. Falls nicht verfügbar, werden nationale oder subnationale Mindestlöhne berücksichtigt, die durch Gesetze oder Tarifverhandlungen festgelegt sind. Falls ebenfalls nicht verfügbar, werden Benchmarks berücksichtigt, die die Relevanzkriterien erfüllen.*
- *Für Teile des Konzerns, die Daten nicht direkt berichten, basiert die Bewertung des Risikos eines unangemessenen Lohns auf der Risikobewertung des RVCDDS zum RVC Commitment „faire Bezahlung".*

Gender Pay Gap

- *Geschlechterverteilung basiert auf den eigens dokumentierten Angaben durch die Mitarbeitenden in den Systemen von Continental. Das weibliche und das männliche Geschlecht werden berücksichtigt.*
- *Gehalt oder Vergütung sind definiert als Grundgehalt, Zulagen, geldwerte Vorteile (z. B. Sachleistungen, Firmenwagen) und Veränderungen der Pensionsansprüche.*
- *Die Veränderung der Pensionsansprüche außerhalb Deutschlands entspricht den Durchschnittswerten pro Mitarbeitenden für die jeweilige Gesellschaft.*
- *Für Teile des Konzerns, die Daten nicht direkt berichten, wird eine Extrapolation der primären Daten angewendet.*

Vergütungsverhältnis Vorstandsvorsitzender zum Median der Gesamtbelegschaft

- *Das höchstbezahlte Individuum entspricht dem Vorstandsvorsitzenden.*
- *Gehaltsdaten oder Vergütung sind definiert als Grundgehalt, Barzulagen, Sachleistungen, Firmenwagen und Veränderung der Pensionsansprüche.*
- *Die Veränderung der Pensionsansprüche außerhalb Deutschlands entspricht den Durchschnittswerten pro Mitarbeitenden für die jeweilige Gesellschaft.*
- *Für Teile des Konzerns, die Daten nicht direkt berichten, wird eine Berechnungsmethode basierend auf dem aus den primären Daten berechneten Landesdurchschnitt angewendet. Falls diese nicht verfügbar sind, werden gültige externe Statistiken verwendet.*
- *Die Kennzahl errechnet sich aus dem Verhältnis der jährlichen Gesamtvergütung des Vorstandsvorsitzenden zum Median der jährlichen Gesamtvergütung der eigenen Mitarbeitenden exklusive der Vergütung des Vorstandsvorsitzenden.*

Arbeitssicherheit und Gesundheit

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im IRO-Cluster Arbeitssicherheit und Gesundheit

ID	Kurzbeschreibung	Art des IROs	Primärer Zeithorizont	Erläuterung
48	Negative Auswirkungen auf die Gesundheit der eigenen Belegschaft	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig	Continental betreibt eine Vielzahl von Prozessen, die u. a. mit physisch intensiven Tätigkeiten, dem Umgang mit Chemikalien, dem Einsatz von Schwermaschinen, Arbeitsmodellen mit Schichtbetrieb sowie anderweitig anspruchsvollen Tätigkeiten verbunden sind. Daraus ergibt sich ein prozessinhärentes Potenzial für negative Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten durch Unfälle, körperliche oder mentale Belastung.

Managementansatz für Arbeitssicherheit und Gesundheit

Continental ist davon überzeugt, dass globale Mobilität und die Industrie für die Menschen sicher sein müssen, und bekennt sich zu sicheren und gesunden Arbeitsbedingungen in ihrem eigenen Geschäftsbereich. Daher haben wir ein umfassendes Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheit eingerichtet, um Auswirkungen auf die Mitarbeitenden im Zusammenhang mit Gesundheitsgefahren wie bei der Nutzung von Maschinen, dem Umgang mit besorgniserregenden Stoffen, Ergonomie und psychischen Belastungen zu mindern. Das System zielt darauf ab, vorbeugende Maßnahmen zu ergreifen und Gefahren zu beseitigen, um Unfälle zu vermeiden und für die Sicherheit und Gesundheit aller Mitarbeitenden zu sorgen.

Der Managementansatz umfasst die eigenen Mitarbeitenden von Continental direkt und andere Beschäftigte indirekt.

Die Verantwortung für das operative Management von Arbeitssicherheit und Gesundheit liegt bei den Geschäftsführungen der jeweiligen Gesellschaften, wie in den meisten Ländern gesetzlich vorgeschrieben. Darüber hinaus spielt individuelle Eigenverantwortung eine entscheidende Rolle, da alle Vorgesetzten und Mitarbeitenden in ihrer jeweiligen Funktion persönlich für die Einhaltung von Sicherheits- und Gesundheitspraktiken verantwortlich sind. Das Rahmenwerk für Arbeitssicherheit und Gesundheit wird von der Safety & Health-Organisation festgelegt, die auch in der Umsetzung unterstützt. Die Verantwortung für die Umsetzung der Sicherheits- und Gesundheitsbelange ist an die Standortleitungen delegiert, die von dedizierten Safety & Health-Managern unterstützt werden. Bei spezifischen Sicherheits- und Gesundheitsaspekten ist die Verantwortung individuell geregelt. Die Aufsicht über den gesamten Managementansatz wird vom Vorstand ausgeübt.

Arbeitssicherheits- und Gesundheitsbelange werden über das Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheit von Continental gesteuert, das Prozesse und Programme zur Einhaltung von entsprechenden Anforderungen an allen Standorten umfasst.

Zu den wichtigsten Aspekten dieses Systems zählen spezifische Prozesse, die die Organisation, Umsetzung, Berichterstattung und Schulung für relevante Sicherheits- und Gesundheitsthemen wie Arbeitssicherheit, Gesundheitsmanagement, Arbeitsmedizin, Ergonomie am Arbeitsplatz oder den Umgang mit besorgniserregenden Stoffen regeln (siehe auch Managementansatz Besorgniserregende und besonders besorgniserregende Stoffe im Kapitel Emissionen und Substanzen (ESRS E2)).

Die Prozesse umfassen die Schaffung einer klaren Struktur zur Zuweisung von Ressourcen und zur Definition von Rollen und Verantwortlichkeiten innerhalb der Organisation, das Risiko- und Auswirkungsmanagement für die Identifizierung und Minderung potenzieller Gefahren, konsistente und transparente Kommunikation sowie Weiterbildung und Kompetenzentwicklung bei den Mitarbeitenden für die einzelnen Themen. Präventivmaßnahmen werden standortspezifisch im Rahmen der Gesamtprozesse umgesetzt.

Zur Überwachung des Systems sind Berichterstattungsprozesse eingeführt, außerdem werden interne Audits regelmäßig durchgeführt. Zur Unterstützung dieser Überwachung hat Continental gezielte Programme wie beispielsweise ein Group Sector Internal Safety & Health Audit Program implementiert, um die Einhaltung interner Standards zu kontrollieren und Verbesserungsmöglichkeiten beispielsweise in Bezug auf die Unfallrate zu identifizieren. Außerdem wird die Angemessenheit und Wirksamkeit des Managementsystems an vielen Standorten durch externe Zertifizierungen nach der ISO 45001 bestätigt. Zusätzlich überwacht Continental die Wirksamkeit des Managementsystems mit verschiedenen Kennzahlen (siehe Tabelle Kennzahlen in Bezug auf Arbeitssicherheit und Gesundheit in diesem Abschnitt).

Das Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheit umfasst auch ein dediziertes Management von Vorfällen am Arbeitsplatz.

Die spezifischen Prozesse, Zuständigkeiten und Überwachungsmaßnahmen sind in den Konzernregeln zu Arbeitssicherheit und Gesundheit festgelegt. Die standortspezifischen Managementsysteme für Arbeitssicherheit und Gesundheit spezifizieren die Anforderungen in Bezug auf lokale Bedürfnisse.

Bei der Entwicklung und Umsetzung des Managementansatzes berücksichtigt Continental eine Vielzahl externer Standards und Verpflichtungen, um eine Übereinstimmung mit gesetzlichen Anforderungen und international bewährten Praktiken zu schaffen. Dazu gehören neben der ISO 45001 als internationaler Norm für Arbeitsschutzmanagementsysteme auch Rahmenwerke und Normen wie die Luxemburger Deklaration zur betrieblichen Gesundheitsförderung in der Europäischen Union sowie die Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organization, ILO) über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit und andere einschlägige Rahmenwerke in Bezug auf Menschenrechte, wie sie im Managementansatz für Arbeitsstandards beschrieben sind.

Continental berücksichtigt die Interessen der Mitarbeitenden im Einklang mit internen und externen Anforderungen. Dafür werden sie und ihre Vertreter in die entsprechenden Prozesse eingebunden, um ihre Interessen einzubringen, z. B. durch spezielle Komitees oder Konsultationen mit den Betriebsräten.

Um für Transparenz auf allen Ebenen des Unternehmens zu sorgen, wird auf internen Kommunikationsplattformen von Continental über den Managementansatz informiert. Diese Kanäle werden auch aktiv genutzt, um Informationen zu Themen wie Ergonomie oder psychische Gesundheit mit den Mitarbeitenden zu teilen und ihnen persönliche Tools an die Hand zu geben. Weitere wichtige Pfeiler sind Schulungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheit, die auch verpflichtende Trainings für Mitarbeitende und Vorgesetzte umfassen. Sie werden entweder vor Ort durchgeführt oder sind über die Lernplattform von Continental zugänglich, wie im Managementansatz verantwortungsvoller Arbeitgeber in diesem Kapitel dargelegt. Für zusätzliche Kommunikation vor Ort ermitteln und bewerten die Safety & Health-Manager die lokalen Anforderungen und beraten die Standortleitung.

Kennzahlen in Bezug auf Arbeitssicherheit und Gesundheit

Im Berichtsjahr deckte Continentals Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheit weiterhin alle eigenen Mitarbeitenden von Continental ab.

Zudem wurde die Zertifizierung von Werken von Continental hinsichtlich eingeführter Managementsysteme für Arbeitssicherheit und Gesundheit (ISO 45001 oder vergleichbar) fortgesetzt. Der Abdeckungsgrad der Beschäftigten erreichte per Jahresende einen Wert von 60 % (Vj. 67 %). Der Rückgang war insbesondere bedingt durch die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing.

Die Krankheitsrate der eigenen Mitarbeitenden lag 2025 bei 4,1 % (Vj. 3,3 %). Der Anstieg ist strukturell durch die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing bedingt. Auf Ebene der Unternehmensbereiche Tires und ContiTech ergaben sich nur geringfügige Veränderungen gegenüber dem Vorjahr.

Die Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle belief sich im Berichtsjahr auf 1.654 (Vj. 1.974), es ergab sich eine Rate von 10,1 (Vj. 5,8) Unfällen pro 1 Mio Arbeitsstunden. Die Unfallrate von Arbeitsunfällen mit Ausfalltagen lag bei 3,1 (Vj. 2,1) Unfällen pro 1 Mio Arbeitsstunden. Die Veränderungen gegenüber dem Vorjahr ergaben sich insbesondere durch die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing. Im Unternehmensbereich Tires verbesserte sich im Berichtsjahr die Unfallrate von Arbeitsunfällen mit Ausfalltagen spürbar. Ansonsten bewegten sich die Werte der Unfallkennzahlen auf Ebene der Unternehmensbereiche Tires und ContiTech in etwa auf ihrem jeweiligen Vorjahresniveau.

Im Berichtsjahr ereigneten sich drei Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen und arbeitsbedingter Erkrankungen, davon zwei in der eigenen Belegschaft von Continental und einer unter den Mitarbeitenden von Fremdfirmen an Standorten von Continental.

Kennzahlen in Bezug auf Arbeitssicherheit und Gesundheit	**2025**	2024
Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheit, Abdeckungsgrad Mitarbeitende (zum 31.12.), in %	100	100
Zertifizierungen für Managementsysteme für Arbeitssicherheit und Gesundheit (ISO 45001 oder vergleichbar), Abdeckungsgrad Mitarbeitende (zum 31.12.), in %	60	67
Krankheitsrate, in %	4,1	3,3
Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle	1.654	1.974
Rate aller meldepflichtigen Arbeitsunfälle (Anzahl der Arbeitsunfälle pro 1 Mio Arbeitsstunden)	10,1	5,8
Unfallrate von Arbeitsunfällen mit Ausfalltagen (Anzahl der Unfälle pro 1 Mio Arbeitsstunden)	3,1	2,1
Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen und arbeitsbedingter Erkrankungen		
Eigene Mitarbeitende von Continental	2	0
Mitarbeitende von Fremdfirmen an Standorten von Continental	1	1

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
Übergreifende Angaben
- *Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag zum 31.12. des jeweiligen Berichtjahres. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt.*
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte der Gesellschaften des Continental-Konzerns.*

Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheit, Abdeckungsgrad Mitarbeitende
- *Konzernregeln sind für alle eigenen Mitarbeitenden von Continental verpflichtend.*

Zertifizierungen für Managementsysteme für Arbeitssicherheit und Gesundheit (ISO 45001 oder vergleichbar), Abdeckungsgrad Mitarbeitende
- *Gezählt werden ausschließlich zum 31.12. des jeweiligen Berichtjahres gültige Zertifikate und abgeschlossene Rezertifizierungen.*
- *Die Kennzahl errechnet sich aus dem Verhältnis der eigenen Belegschaft, die an einem zertifizierten Standort arbeitet, zu der Gesamtzahl der eigenen Belegschaft von Continental. Der geringe Teil von Mitarbeitenden, die nicht zugeordnet werden konnten, wird als nicht abgedeckt betrachtet.*
- *Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.*

Krankheitsrate
- *Krankheit beinhaltet bezahlte und unbezahlte Krankheitstage.*
- *Die Kennzahl errechnet sich aus der Summe der bezahlten und unbezahlten Krankheitstage dividiert durch die vertragliche Arbeitszeit.*
- *Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.*

Meldepflichtige Arbeitsunfälle
- *Die Definition von Arbeitsunfällen basiert auf den ESRS. Arbeitsunfälle sind Unfälle, die während der Arbeitszeit passieren, arbeitsbedingt sind und zu einer Verletzung mit Todesfolge, Krankheitstag(en), beschränkter Arbeitsfähigkeit oder Versetzung auf eine andere Stelle, medizinische Behandlung über Erste Hilfe hinaus, Ohnmacht oder erhebliche diagnostizierte Verletzungen führen. Wegeunfälle werden berücksichtigt, wenn Continental für den Transport verantwortlich ist.*
- *Die Standorte ermitteln die meldepflichtigen Arbeitsunfälle gemäß der oberen Definition.*
- *Für die Berechnung der Rate aller meldepflichtigen Arbeitsunfälle wird die Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle mit einer Million multipliziert und anschließend durch die Arbeitsstunden dividiert.*

Unfallrate von Arbeitsunfällen mit Ausfalltagen (Anzahl der Unfälle pro 1 Mio Arbeitsstunden)
- *Arbeitsunfälle sind Unfälle, die während der Arbeitsstunden passieren und arbeitsbedingt sind. Der Unfall muss zu einem oder mehreren Ausfalltagen nach dem Tag des Unfalls führen, um gezählt zu werden.*
- *Arbeitsstunden werden als bezahlte Arbeitszeit definiert.*
- *Die Anzahl der Arbeitsunfälle wird mit einer Million multipliziert und anschließend durch die Gesamtarbeitsstunden dividiert.*
- *Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.*

Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen und arbeitsbedingter Erkrankungen
- *Gezählt werden Todesfälle infolge arbeitsbedingter Verletzungen oder Erkrankungen.*
- *Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag im Berichtsjahr.*
- *Mitarbeitende von Fremdfirmen an Standorten von Continental werden als Personen definiert, die an Standorten von Continental arbeiten und die nicht zur eigenen Belegschaft von Continental gehören.*

Schutz von Personaldaten

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im IRO-Cluster Schutz von Personaldaten

ID	Kurzbeschreibung	Art des IROs	Primärer Zeithorizont	Erläuterung
49	Verletzung der Rechte der Mitarbeitenden auf Privatsphäre	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig	Im Geschäftsbetrieb von Continental wird eine Vielzahl von sensiblen Personaldaten verarbeitet, besonders im Kontext der Personalprozesse. Daraus ergibt sich ein prozessinhärentes Potenzial negativer Auswirkungen im Fall von unsachgemäßer Handhabung oder anderen Datenlecks.

Managementansatz für Schutz von Personaldaten

Zum Schutz von Personaldaten hat Continental einen konzernweiten Managementansatz etabliert, der die Compliance mit Datenschutzbestimmungen, die Minimierung des Risikos von Datenschutzverletzungen, den Schutz personenbezogener Daten und die Förderung eines Bewusstseins für Datenschutz innerhalb des Unternehmens umfasst. Continental will damit sicherstellen, dass personenbezogene Daten weltweit nach den folgenden allgemeinen Datenschutzgrundsätzen behandelt werden: Rechtmäßigkeit, Verarbeitung nach Treu und Glauben, Transparenz, Zweckbindung, Datenminimierung, Richtigkeit und zeitliche Begrenzung der Aufbewahrung.

Der Managementansatz umfasst die eigenen Mitarbeitenden von Continental sowie die personenbezogenen Daten von potenziellen oder ehemaligen Beschäftigten, Kunden, Lieferanten, anderen Geschäftspartnern, Interessenten und anderen Betroffenen.

Die Verantwortung für die Umsetzung des Schutzes von Personaldaten liegt bei der Geschäftsleitung der jeweiligen Continental-Gesellschaft sowie bei Funktionen auf allen Ebenen, die personenbezogene Daten verarbeiten. Der ernannte Konzerndatenschutzbeauftragte und sein Team sind für die Definition und Implementierung des Rahmenwerks für das Datenschutzmanagement verantwortlich. Der Konzerndatenschutzbeauftragte und die regionalen Datenschutzbeauftragten unterstützen außerdem die Gesellschaften in der Umsetzung. Die übergeordnete Aufsicht wird vom Vorstand ausgeübt.

Die Prozesse zum Management und zur Kontrolle des Managementansatzes beinhalten im Rahmen eines umfassenden Datenschutzprogramms folgende Schritte: sichere Erfassung, Verarbeitung, Speicherung und Vernichtung von Daten.

Zur Sicherstellung, dass die Daten während aller dieser Schritte geschützt sind, hat Continental technische und organisatorische Maßnahmen wie die Verschlüsselung sensibler Daten oder Zugriffskontrollen zum Schutz der Daten vor unberechtigtem Zugriff implementiert. Darüber hinaus hält sich Continental an den Grundsatz der Datenminimierung, demzufolge nur die Daten erfasst und verarbeitet werden, die für bestimmte Zwecke erforderlich sind. Durch ein regelmäßiges „Privacy Impact Assessment“ werden kritische Handlungsbereiche ermittelt und auf der Grundlage der Ergebnisse geeignete Maßnahmen eingeleitet. Ein weiterer wichtiger Prozess im Rahmen des Datenschutzprogramms sind regelmäßige Datenschutzschulungen für Mitarbeitende.

Zur Überwachung der Wirksamkeit des Programms sind Fragen zum Datenschutz sowohl Teil eines regelmäßigen Auditfragebogens als auch des Risikobewertungsfragebogens. Die Ergebnisse der Bewertung werden vom Datenschutzbeauftragten an die entsprechende Geschäftsführung sowie an den Vorstand gemeldet.

Mit dem Managementansatz befolgt Continental verbindliche Datenschutzbestimmungen in den Ländern, in denen Continental tätig ist, wie beispielsweise die Datenschutz-Grundverordnung der Europäischen Union (EU).

Datenschutz ist zudem ein integraler Bestandteil des Verhaltenskodex für Mitarbeitende und damit fest im Fundament der Zusammenarbeit bei Continental verankert. Darüber hinaus formalisiert eine dedizierte Konzernregel die Prozesse im Zusammenhang mit dem Schutz von Personaldaten. Diese Regel beinhaltet auch klar definierte sogenannte Binding Corporate Rules, die von der zuständigen deutschen Datenschutzbehörde genehmigt wurden. Sie gewährleisten weltweit innerhalb von Continental ein Datenschutzniveau, das der EU-Datenschutz-Grundverordnung entspricht.

Die wichtigsten Stakeholder beim Schutz von Personaldaten sind per Definition die Mitarbeitenden von Continental. Ihre Interessen sind in den relevanten Datenschutzgesetzen definiert. Bedenken oder Beschwerden können über die dafür vorgesehenen Kanäle vorgebracht werden. Der Konzerndatenschutzbeauftragte und die lokalen Datenschutzkoordinatoren stellen sicher, dass diese Bedenken berücksichtigt und in den Managementansatz integriert werden.

Continental informiert Mitarbeitende durch die internen Kommunikationskanäle über Datenschutzmaßnahmen und -prozesse. Die Compliance-Organisation betreut spezielle Formate einschließlich themenspezifischer Informationsseiten und regelmäßiger Schulungen, um die Beschäftigten informiert und engagiert zu halten. Ferner erhalten die an der Umsetzung des Managementansatzes beteiligten Stakeholder spezielle Schulungen und Informationen durch strukturierte Besprechungsformate sowie relevante Konzernregeln.

Verantwortungsvoller Arbeitgeber

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im IRO-Cluster verantwortungsvoller Arbeitgeber

ID	Kurzbeschreibung	Art des IROs	Primärer Zeithorizont	Erläuterung
50	Positive Auswirkungen auf die Arbeitszeit der Mitarbeitenden	Tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung	Kurzfristig	Continental beschäftigt Mitarbeitende in unterschiedlichen Regionen und Märkten weltweit. In den verschiedenen Regionen sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen und die Marktpraxis in Bezug auf Arbeitszeit unterschiedlich ausgeprägt. Continental fördert Arbeitsbedingungen und -modelle, die in einigen Regionen über die gesetzlichen Rahmenbedingungen und die Marktpraxis hinausgehen. Dies kann in diesen Märkten zu einer Verbesserung der Situation der Beschäftigten sowie der allgemeinen Marktpraxis führen. In Bezug auf die Situation der Beschäftigten bestätigen Rückmeldungen von Mitarbeitenden eine tatsächliche positive Auswirkung.
51	Negative Auswirkungen auf die Beschäftigungssicherheit	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig	Continental ist in Industrien und Märkten tätig, die sich in Transformationsprozessen, beispielsweise in Bezug auf Digitalisierung, Automatisierung, geopolitische Entwicklungen und Wettbewerbsbedingungen, befinden. Dadurch ergibt sich ein industrie- und marktinhärentes Potenzial für negative Auswirkungen auf die Beschäftigungssicherheit der Belegschaft, beispielsweise durch Werksschließungen oder Restrukturierungen.
52	Positive Auswirkungen auf die Beschäftigungssicherheit	Potenzielle positive Auswirkung	Kurzfristig	Continental ist in Industrien und Märkten tätig, die sich in Transformationsprozessen, beispielsweise in Bezug auf Digitalisierung, Automatisierung, geopolitische Entwicklungen und Wettbewerbsbedingungen, befinden. Continental geht durch den etablierten Managementansatz davon aus, dass für die Beschäftigten, insbesondere in Bezug auf Weiterqualifizierung und Vermittlung, auch in Märkten mit intensiver Transformation eine möglichst sichere Beschäftigung erreicht werden kann.
53	Positive Auswirkungen auf den sozialen Dialog	Potenzielle positive Auswirkung	Kurzfristig	Continental beschäftigt Mitarbeitende in unterschiedlichen Regionen und Märkten weltweit. In den verschiedenen Regionen sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen und die Marktpraxis in Bezug auf den sozialen Dialog mit den Beschäftigten unterschiedlich ausgeprägt. Continental geht durch den etablierten Managementansatz davon aus, dass die Beschäftigten weltweit ihre Interessen und Bedürfnisse im Rahmen des sozialen Dialogs einbringen können und diese entsprechend in Entscheidungsfindungsprozessen berücksichtigt werden können.
54	Positive Auswirkungen auf Ausbildung und Kompetenzentwicklung	Potenzielle positive Auswirkung	Kurzfristig	Die Prozesse von Continental sind mit sehr unterschiedlichen Tätigkeiten und Anforderungsprofilen verbunden, die vielfach eine kontinuierliche Weiterbildung erfordern. Continental geht durch den etablierten Managementansatz davon aus, dass sich für die Beschäftigten dadurch positive Auswirkungen auf die individuelle Weiterbildung und Kompetenzentwicklung, auch über die aktuelle Position hinaus, ergeben können.
55	Betriebsunterbrechungen im Zusammenhang mit Mangel an qualifizierten Arbeitskräften	Abstraktes und konkretes Risiko	Mittelfristig	Continental ist in Industrien und Märkten tätig, die sich in Transformationsprozessen, beispielsweise in Bezug auf Digitalisierung, Automatisierung, geopolitische Entwicklungen und Wettbewerbsbedingungen, befinden. Diese können zu einem akuten oder zunehmenden Wettbewerb um Fachkräfte führen. Aus diesen Entwicklungen ergibt sich eine industrie- und marktinhärente Exposition gegenüber dem Risiko, nicht ausreichend qualifizierte Mitarbeitende anzuwerben, zu halten oder weiterzubilden. Sollte es an einzelnen Standorten von Continental nicht gelingen, ausreichend qualifizierte Mitarbeitende anzuwerben, zu halten oder weiterzubilden, könnte dies zu Produktionsunterbrechungen oder reduzierten Kapazitäten in dem jeweiligen Geschäftsbereich führen. Ein entsprechendes konkretes Risiko entsteht für Continental in einigen Märkten bereits durch den dort stattfindenden intensiven Wettbewerb um Fachkräfte.

Managementansatz für verantwortungsvoller Arbeitgeber

Continental bekennt sich zu fairen und inspirierenden Arbeitsbedingungen. Um unsere Arbeitsplätze attraktiv zu gestalten, streben wir mit dem Managementansatz verantwortungsvoller Arbeitgeber danach, hinsichtlich der Arbeitszeit einerseits die Flexibilität und das Wohlbefinden aller Mitarbeitenden zu fördern, unabhängig von ihrem Arbeitszeitmodell, sowie andererseits gute Bedingungen zur Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben (Work-Life-Balance) zu schaffen.

Zudem fördern wir kontinuierliches Lernen von Mitarbeitenden, um sie im Hinblick auf sich entwickelnde Qualifikationsanforderungen zu unterstützen und dadurch Risiken im Zusammenhang mit Qualifikationslücken und Geschäftsunterbrechungen zu mindern. Hieraus ergeben sich zugleich positive Auswirkungen auf die Beschäftigungssicherheit der Arbeitsplätze.

Schließlich wollen wir die Transformationsprozesse in unseren Industrien und Märkten in engem Dialog mit unseren Mitarbeitenden gestalten und dabei die wirtschaftlichen und sozialen Bedürfnisse in Einklang bringen.

Der Managementansatz verantwortungsvoller Arbeitgeber ist eng verknüpft mit den Managementansätzen Arbeitsstandards sowie Arbeitssicherheit und Gesundheit, die v. a. auf die Einhaltung der geltenden Gesetze und Vorschriften zum Schutz der Mitarbeitenden in ihrem Arbeitsumfeld vor Diskriminierung und gesundheitlichen Gefahren ausgerichtet sind.

Der Managementansatz umfasst alle eigenen Mitarbeitenden von Continental.

Grundsätzlich werden Arbeitnehmerbelange und sozialer Dialog durch das Arbeitsrecht geregelt. Daher wird die formale Verantwortlichkeit für den Managementansatz teilweise durch lokale Gesetzgebungen bestimmt. Dazu gehören die Zuständigkeiten des Aufsichtsrats, des Vorstands, der Geschäftsleitungen der Continental-Gesellschaften sowie der Mitbestimmungsgremien, z. B. der Betriebsräte. Die operative Umsetzung wird in erster Linie von den Personalabteilungen und Führungskräften von Continental entlang der Unternehmensstruktur gesteuert. Darüber hinaus liegt die Verantwortung für die Weiterbildung in Bezug auf spezifische Inhalte bei den entsprechenden Fachfunktionen, wie z. B. Arbeitssicherheit.

Im Hinblick auf Arbeitszeit und flexible Arbeitsbedingungen hat Continental eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt, die es Mitarbeitenden ermöglichen, ihr Privat- und Berufsleben in Einklang zu bringen. Zu diesen Maßnahmen gehören insbesondere hybrides Arbeiten, flexible Arrangements und Arbeitszeitmodelle, Sabbaticals, familienbedingte Freistellungen einschließlich Elternzeit, sowie

Altersteilzeit. Weitere Vorteile, die Continental ihren Mitarbeitenden anbietet, umfassen beispielsweise Kinderbetreuungsmöglichkeiten oder Sportangebote. Die Möglichkeiten der flexiblen Arbeit baut Continental aktiv aus und bindet auch Mitarbeitende in der Fertigung in diesen Prozess ein. Für Schichtarbeitsmodelle hat Continental dedizierte Prozesse im Einklang mit lokalen Gesetzen eingeführt, um mehr Flexibilität zu ermöglichen. Die Umsetzung der genannten Maßnahmen variiert je nach Standort und richtet sich nach den lokalen Bedürfnissen und Vorschriften.

Für die Weiterbildung und Kompetenzentwicklung im Unternehmen hat Continental eine umfangreiche Lernlandschaft geschaffen. Hier werden von den verschiedenen Funktionen und Einheiten spezielle Trainingsinhalte entwickelt, um den spezifischen Bedürfnissen und regulatorischen Anforderungen zur Weiterbildung der Mitarbeitenden gerecht zu werden. Neben diesen funktions- oder geschäftsspezifischen Trainings gibt es übergreifende Schulungsprogramme, die von den Personalabteilungen gesteuert und lokal umgesetzt werden, wie z. B. Angebote zur Weiterentwicklung von Führungskräften. Zur Bereitstellung von Lernangeboten hat Continental eine spezielle Lernplattform eingerichtet. Diese kategorisiert die verfügbaren Schulungen und Trainings nach Themen und macht sie für Mitarbeitende zugänglich. Sie verwaltet auch die Zuordnung von Fortbildungsmaßnahmen zu Mitarbeitenden. Über diese Plattform kann auch eine Überprüfung, ob Trainings abgeschlossen wurden, eingerichtet werden. Darüber hinaus ist die Abstimmung über angemessene Schulungs- und Entwicklungsmaßnahmen ein integraler Bestandteil der Personalgespräche zwischen Vorgesetzten und Mitarbeitenden, um die individuelle Kompetenzentwicklung durch einen standardisierten Prozess zu begleiten.

In Bezug auf sichere Beschäftigung hat Continental eine Reihe von Prozessen, Projekten und Maßnahmen eingeführt. Sie mildern die negativen Auswirkungen der Transformation auf die Mitarbeitenden und erzeugen gleichzeitig positive Effekte in Bezug auf die Schaffung von Arbeitsplätzen und Qualifikationen:

- Bei der Vertragsgestaltung liegt der Schwerpunkt darauf, den Mitarbeitenden langfristige Angebote zu unterbreiten. Flexible Arbeitszeiten, mobile Arbeitsmöglichkeiten und andere Vorteile für die Arbeitsbedingungen der Mitarbeitenden sollen dabei unterstützen, Fluktuation proaktiv zu verringern.
- In Bezug auf die Auswirkungen der Transformation ihrer Industrien und Märkte bietet Continental, wie beschrieben, den Mitarbeitenden eine Reihe von Möglichkeiten zur Weiterbildung und Kompetenzentwicklung, um sie auf den Arbeitsmarkt der Zukunft vorzubereiten.
- Stellenwechsel werden durch einen globalen internen Stellenmarkt unterstützt.

Sozialer Dialog und Beteiligung der Mitarbeitenden werden durch verschiedene Prozesse gesteuert. Formalisierte Prozesse sind insbesondere die Vertretung der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer durch Betriebsräte oder ähnliche Strukturen sowie die regelmäßige Mitarbeitendenbefragung OUR BASICS Live. Zudem hat Continental eine Vielzahl von Formaten für sozialen Dialog und Beteiligung der Mitarbeitenden eingerichtet, u. a. Townhall-Meetings, Netzwerke, offene Informationsmeetings und Online-Plattformen. Diese Grundlage für den sozialen Dialog bildet auch die Basis für den Umgang mit Arbeitnehmerbelangen beim Wandel unserer Branchen.

Die Wirksamkeit des Managementansatzes wird über speziell eingerichtete Feedback-Kanäle, Personalprozesse und die berichteten Kennzahlen „Vertretung am Arbeitsplatz“ und „Mitarbeitendenfluktuation“ sowie den OUR-BASICS-Live-Index „Nachhaltiges Engagement“ verfolgt.

Die Prozesse des Managementansatzes werden durch spezielle interne Rahmenwerke und anschließend durch länderspezifische Regeln unter Einhaltung der lokalen Gesetze sowie durch Vereinbarungen mit den Betriebsräten geregelt. Zudem wurde in der Organisation ein umfassendes Paket von Guidelines, Tools, Methoden und Weiterbildungsinitiativen erstellt.

Zentrale Aspekte des Managementansatzes, vornehmlich zu sicherer Beschäftigung und sozialem Dialog, sind insbesondere in lokalen Gesetzen, Verordnungen und regulatorischen Vorschriften geregelt. Daneben basiert der Managementansatz auf Forschungsergebnissen und Best Practices sowie Industriestandards wie z. B. der ISO-Norm 29993, die als Referenz für die Schulungsprogramme für Führungskräfte herangezogen wurde.

Um die Interessen der Mitarbeitenden zu berücksichtigen, verfolgt Continental einen kooperativen Ansatz der engen Zusammenarbeit mit Betriebsräten und der aktiven Einbeziehung von Führungskräften, Mitarbeitenden und verschiedenen Funktionen wie der Rechtsabteilung. Um zusätzliche Erkenntnisse zu gewinnen, nutzt Continental ihre internen Kommunikationskanäle und hat Feedbackprozesse in verschiedene Austauschformate und Schulungen integriert. Ein weiterer formalisierter Prozess ist die Mitarbeitendenbefragung OUR BASICS Live, bei der die Meinungen und Ansichten der Beschäftigten zu verschiedenen Themen im Zusammenhang mit den Werten von Continental erfragt werden. Sie werden in einem etablierten Prozess erfasst, konsolidiert und analysiert. Darüber hinaus binden Mitbestimmungspraktiken wie die Arbeitnehmervertretung im Aufsichtsrat und die Einbindung des Konzernbetriebsrats in relevante Entscheidungsprozesse die Interessen der Mitarbeitenden direkt ein und ermöglichen die Abstimmung von Managementstrategien mit ihren Bedürfnissen.

Viele Kommunikations- und Dialogformate, wie z. B. Townhalls, stellen bereits inhärent sozialen Dialog dar. Des Weiteren wird der Managementansatz von Continental zusätzlich über die etablierten internen Kommunikationskanäle an die Mitarbeitenden kommuniziert, in der Regel im breiteren Kontext der damit verbundenen Transformationen. Dies umfasst Newsletter oder auch dedizierte Kanäle, die von lokalen Betriebsräten zur Information der Belegschaft betreut werden. Für die Information über Schulungsangebote steht auch die bereits erwähnte umfassende Lernplattform zur Verfügung. Ergänzt wird dies durch lokale Standortkommunikation, damit auch Mitarbeitende ohne Zugang zur IT-Infrastruktur erreicht werden.

Kennzahlen in Bezug auf verantwortungsvoller Arbeitgeber

Im Berichtsjahr verbesserte sich die Kennzahl OUR-BASICS-Live-Index „Nachhaltiges Engagement" auf 80 % (Vj. 79 %). Die wesentliche Ursache hierfür ist die Darstellung der im Nachhaltigkeitsbericht konsolidierten Ergebnisse ohne die ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing. Für den jeweiligen Zuschnitt der Unternehmensbereiche zum Zeitpunkt der Umfrage ergab sich eine leichte Verbesserung der Kennzahl für Tires und eine leichte Verschlechterung für ContiTech (siehe auch die Angaben auf Seite 209).

Auf Konzernebene reduzierte sich im Berichtsjahr die Anzahl der ausgetretenen Mitarbeitenden durch die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing auf 11.804 (Vj. 24.978). Die Mitarbeitendenfluktuation belief sich 2025 auf unverändert 13 % (Vj. 13 %). Auf Ebene des Unternehmensbereichs Tires verringerten sich beide Kennzahlen gegenüber ihren Vorjahreswerten, wohingegen sie sich im Unternehmensbereich ContiTech infolge der Umstrukturierungsmaßnahmen erhöhten.

Kennzahlen in Bezug auf verantwortungsvoller Arbeitgeber	**2025**	2024
OUR-BASICS-Live-Index „Nachhaltiges Engagement", in %	80	79
Anzahl der ausgetretenen Mitarbeitenden	11.804	24.978
Mitarbeitendenfluktuation, in %	13	13

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
OUR-BASICS-Live-Index „Nachhaltiges Engagement"
- *OUR-BASICS-Live-Index „Nachhaltiges Engagement" wird als die Zustimmung der eigenen Mitarbeitenden zu Fragen des Themenbereichs „Nachhaltiges Engagement" in der Mitarbeitendenbefragung OUR BASICS Live definiert.*
- *Die Umfrage basiert auf einer repräsentativen Zufallsstichprobe über alle Continental-Standorte weltweit.*
- *Zum Zeitpunkt der Umfrage im Juni 2025 waren die Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing noch Teil des Continental-Konzerns. Das Ergebnis des Indikators mit diesen Unternehmensbereichen lag bei 79 % für das Berichtsjahr.*
- *Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.*

Anzahl der ausgetretenen Mitarbeitenden und Mitarbeitendenfluktuation
- *Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag per 31.12. des jeweiligen Berichtjahres. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt.*
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns.*
- *Beendigung des Arbeitsverhältnisses wird als freiwilliger Austritt von Mitarbeitenden, Kündigung des Vertrags durch Continental, Renteneintritt, tödlicher Arbeitsunfall, Aufhebungsvertrag zwischen Continental und den Mitarbeitenden oder das Ende des Zeitarbeitsvertrags definiert.*
- *Bei Renteneintritt und tödlichem Arbeitsunfall enthält die Kennzahl in geringem Umfang extrapolierte Daten für Teile des Konzerns, die nicht direkt berichtet haben.*
- *Die Mitarbeitendenfluktuation ist definiert als der Austritt von Mitarbeitenden im Verhältnis zu der durchschnittlichen Anzahl der Mitarbeitenden.*

Vertretung am Arbeitsplatz (für EWR-Länder mit signifikanter Zahl von Mitarbeitenden)

Abdeckungsquote	**2025**	2024
0-19 %		
20-39 %		
40-59 %		
60-79 %		
80-100 %	Deutschland	Deutschland und Rumänien

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
- *Gezählt werden die eigenen Mitarbeitenden des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag per 31.12. des jeweiligen Berichtjahres. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt.*
- *Länder im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) mit signifikanter Zahl von Mitarbeitenden sind Länder, in denen Continental > 10 % der Gesamtzahl der eigenen Mitarbeitenden beschäftigt.*
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns.*
- *Continental hat eine Vereinbarung mit dem Europäischen Betriebsrat (EBR) getroffen, der die Arbeitnehmervertretung und den sozialen Dialog auf europäischer Ebene unterstützt.*

Verfahren zum Austausch mit der eigenen Belegschaft und der Arbeitnehmervertretung über Auswirkungen

Zum Austausch mit den Mitarbeitenden in der eigenen Belegschaft nutzt Continental verschiedene Kanäle. Dieser Austausch ist Teil der kontinuierlichen Weiterentwicklung der beschriebenen Managementansätze. Der allgemeine Prozess für die Einbeziehung der Perspektiven der eigenen Belegschaft in die Strategie ist im Abschnitt Berücksichtigung von Interessen und Perspektiven der Stakeholder im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) in diesem Nachhaltigkeitsbericht beschrieben.

Continental betreibt eine umfassende interne Kommunikation, die neben Netzwerken zum Austausch auch Newsletter, Webcasts und Townhall-Formate zur Information der Mitarbeitenden umfasst. Ein wichtiges Format zur Einbindung der Belegschaft und zur Gewinnung von Einblicken in ihre Interessen ist die Mitarbeitendenbefragung OUR BASICS Live, bei der Feedback zu verschiedenen Themen im Zusammenhang mit den Werten von Continental erfragt wird. Diese übergreifenden Kanäle werden durch lokale Kommunikation ergänzt.

Zudem steht Continental im ständigen Dialog mit den Arbeitnehmervertretungen. In Deutschland sind Arbeitnehmervertreter Teil des Aufsichtsrats der Continental AG. Mitarbeitende werden außerdem durch lokale Betriebsräte oder ähnliche Gremien vertreten, um ihre Interessen bei strategischen Entscheidungen und Prozessen soweit möglich zu berücksichtigen.

Der Austausch mit den Mitarbeitenden erfolgt somit sowohl direkt als auch indirekt über die Arbeitnehmervertretungen.

Die beschriebenen Netzwerkkanäle sind durchgängig zum Austausch geöffnet, während Formate wie z. B. Webcasts anlassbezogen durchgeführt werden. Die Umfrage OUR BASICS Live wird jährlich durchgeführt.

Für den Umgang mit marginalisierten Gruppen in der eigenen Belegschaft hat Continental spezielle Netzwerke eingerichtet. Dazu gehören z. B. spezielle Netzwerke für Vielfalt, wie in den Kernmaßnahmen zum Ziel der Geschlechtervielfalt beschrieben.

Die Kanäle werden unternehmensweit von den Personal- und Kommunikationsabteilungen von Continental verwaltet. Das Vorstandsmitglied für Group Human Relations (Arbeitsdirektorin) trägt die übergreifende Verantwortung und wird von den Abteilungen über Arbeitnehmerbelange informiert.

Ein wichtiges Instrument zur Messung der Wirksamkeit der Einbindung ist die Mitarbeitendenbefragung OUR BASICS Live. Sie erfasst Feedback zu Kommunikation und Einbeziehung von Mitarbeitenden und bildet die Grundlage für die Kennzahl OUR-BASICS-Live-Index „Nachhaltiges Engagement“. Auch die Kommunikationskanäle selbst bieten direkte Feedback-Möglichkeiten. Darüber hinaus dient die Kennzahl „Vertretung am Arbeitsplatz“, als Indikator für die Abdeckung des sozialen Dialogs.

Verfahren zur Abmilderung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die eigene Belegschaft Bedenken äußern kann

Beschwerdekanäle für die eigene Belegschaft
Continental hat spezielle Mechanismen eingerichtet, die es der eigenen Belegschaft ermöglichen, Bedenken zu äußern.

Diese sind Teil eines umfassenden Hinweisgebersystems, das drei Kanäle umfasst: eine Integrity-Plattform, eine Integrity-Hotline sowie eine Integrity-E-Mail-Adresse, wie im Kapitel Geschäftsverhalten (ESRS G1) in diesem Nachhaltigkeitsbericht näher beschrieben. Über diese Kanäle können sowohl Beschäftigte als auch Dritte außerhalb des Continental-Konzerns Verstöße gegen gesetzliche Vorschriften, Grundwerte und ethische Standards melden. Die Plattform und die Hotline werden von einem externen Dienstleister verwaltet. Das Integrity-E-Mail-Postfach wird direkt von einem Continental-Case-Management-Team verwaltet.

Die Kanäle stehen ausdrücklich für alle Arbeitnehmerbelange offen.

Die Hinweisgeberkanäle können über unsere Internetseite, interne Kommunikationskanäle oder eine internationale Telefon-Hotline erreicht werden. Sie sind weltweit in vielen verschiedenen Sprachen verfügbar und rund um die Uhr zugänglich, um Barrieren wie Zeitzonen oder Sprachen zu überwinden.

Um das Bewusstsein für das Hinweisgebersystem zu schärfen, hat Continental verschiedene Kanäle und Formate implementiert. Dazu gehören Intranet-Artikel, Compliance-Newsletter und -Podcasts, verpflichtende Schulungen sowie lokale Kommunikation am Standort. Continental bewertet nicht ausdrücklich die Kenntnis der eigenen Belegschaft über diese Kanäle und ihr Vertrauen in diese.

Zum Schutz von Nutzern des Hinweisgebersystems, können Informationen über potenzielle Verstöße jeglicher Art anonym gemeldet werden. Informationen zur Meldung und zur Untersuchung werden während des gesamten Fallmanagements im Einklang mit den geltenden Gesetzen vertraulich behandelt. Der Whistleblowing-Prozess steht im Einklang mit dem deutschen Hinweisgeberschutzgesetz und den einschlägigen internationalen Rechtsvorschriften.

Das Hinweisgebersystem ist in einer dedizierten Konzernregel formalisiert, die – in einem durchgängigen Prozess – die Rollen und Verantwortlichkeiten entlang der Prozessschritte Meldung, Meldungsbearbeitung und -begründung, Untersuchung und Sanktionierung festlegt. Das Fallmanagement wird internen Prüfungen unterzogen. Darüber hinaus sorgen die öffentlich zugänglichen Verfahrensregeln von Continental für Transparenz bei der Bearbeitung von Fällen. Außerdem nehmen die Mitarbeitenden von Continental an verpflichtenden Trainings zum Thema Whistleblowing teil.

Abhilfemaßnahmen
Wenn Beschwerden über die Whistleblowing-Kanäle oder durch Audit-Ergebnisse eingehen, folgt Continental einem strukturierten Prozess zur Untersuchung und Behebung der jeweiligen Fälle. Abhilfemaßnahmen müssen termingerecht durchgeführt werden und sich an den Rahmenwerken von Continental orientieren. Auf der Grundlage dieser Rahmenwerke müssen die jeweiligen Gesellschaften Maßnahmen zur wirksamen Behebung des Verstoßes und zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle in der Zukunft ergreifen. Die Entwicklung der Maßnahmen und die Abhilfemaßnahmen im Zusammenhang mit den eingereichten Fällen werden mit Hilfe einer Software zur Verwaltung von Compliance-Fällen verfolgt. Weiterführende Informationen einschließlich der Nachverfolgung der Wirksamkeit, finden sich im Kapitel Geschäftsverhalten (ESRS G1) im Abschnitt Managementansatz für Geschäftsverhalten, Unternehmensführung und Unternehmenskultur und dem Abschnitt Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung, der das Hinweisgebersystem im Detail beschreibt.

Weitere Kennzahlen in Bezug auf die eigene Belegschaft

Im Wirtschaftsbericht innerhalb des Lageberichts wird die Anzahl der Mitarbeitenden im Kapitel Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage im Unterkapitel Ertragslage unter „Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter" ausgewiesen. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass sich die Kennzahlen definitorisch voneinander unterscheiden.

Alle in den folgenden Tabellen berichteten Angaben zu eigenen Mitarbeitenden reduzierten sich auf Konzernebene für das Berichtsjahr durch die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing. Auf Ebene des Unternehmensbereichs Tires veränderten sich die Angaben zu den Mitarbeitenden gegenüber ihren Vorjahreswerten nur geringfügig, wohingegen sie sich im Unternehmensbereich ContiTech infolge der Anpassung an das Produktionsvolumen verringerten.

Befristete Arbeitsverhältnisse nutzt Continental, um kurzfristige Auftragsschwankungen auszugleichen und zugleich stabile Kernbelegschaften langfristig zu sichern. Diese Steuerung der Personalkapazitäten wurde im Berichtsjahr fortgesetzt. Der Anteil der Mitarbeitenden mit befristeten Arbeitsverträgen an der Gesamtzahl der eigenen Mitarbeitenden lag 2025 leicht unter dem Vorjahreswert.

Weitere Kennzahlen in Bezug auf die eigene Belegschaft (Personenzahl)	**2025**	2024
Gesamtzahl der eigenen Mitarbeitenden (zum 31.12.)	90.094	183.358
Durchschnittliche Anzahl der eigenen Mitarbeitenden	92.027	188.802
Eigene Mitarbeitende nach Geschlecht (zum 31.12.)		
Männlich	72.052	134.313
Weiblich	18.027	49.029
Sonstige	15	16
Mitarbeitende mit unbefristeten Arbeitsverträgen (zum 31.12.)	83.434	168.761
Männlich	66.802	123.965
Weiblich	16.617	44.780
Sonstige	15	16
Mitarbeitende mit befristeten Arbeitsverträgen (zum 31.12.)	6.660	14.597
Männlich	5.250	10.348
Weiblich	1.410	4.249
Sonstige	0	0
Mitarbeitende ohne garantierte Arbeitsstunden (zum 31.12.)	0	0
Männlich	0	0
Weiblich	0	0
Sonstige	0	0

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
Übergreifende Angaben
- *Gezählt werden eigene Mitarbeitende des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag zum 31.12. des jeweiligen Berichtjahres oder im Berichtsjahr für die Berechnung des Durchschnitts. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte werden nicht berücksichtigt.*
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns.*

Durchschnittliche Anzahl der eigenen Mitarbeitenden
- *Der Durchschnitt ist die Summe der Personenzahl am Ende eines jeden Monats geteilt durch zwölf.*

Eigene Mitarbeitende nach Geschlecht
- *Die Geschlechterverteilung basiert auf den eigens dokumentierten Angaben durch die Mitarbeitenden in den Systemen von Continental. Diese Angaben stellen damit den Kenntnisstand von Continental unter Berücksichtigung von lokaler Gesetzgebung und Mitbestimmung dar. Das Geschlecht „Sonstige" umfasst Mitarbeitende, die zu einem nichtbinären Geschlecht gehören oder keine Angabe gemacht haben.*

Länder, in denen Continental >10 % der Gesamtzahl der eigenen Mitarbeitenden beschäftigt

2025	Weiblich	Männlich	Sonstige	**Gesamt**
Deutschland	3.614	15.526	0	**19.140**
USA	2.376	8.389	14	**10.779**
2024				
Deutschland	8.180	30.730	0	**38.910**
Mexiko	8.193	11.711	0	**19.904**
Rumänien	6.413	12.074	0	**18.487**

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
- *Gezählt werden die eigenen Mitarbeitenden des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag per 31.12. des jeweiligen Berichtjahres. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt.*
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns.*

Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Continental hat ihre tatsächlichen und potenziellen negativen und positiven Auswirkungen sowie abstrakte und konkrete Risiken und Chancen in Bezug auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette gemäß den regulatorischen Anforderungen bewertet, wie im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) beschrieben. Die allgemeinen Angaben umfassen einen Überblick über die Bewertung aller ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities, IROs) einschließlich der betrachteten Zeithorizonte.

In dieser IRO-Bewertung (IRO-Assessment) wurden die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette ermittelt. Sie bilden zusammen das folgende IRO-Cluster:

› **Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette**

Die Beschreibungen der potenziellen negativen Auswirkungen und abstrakten Risiken erfolgen aus einer geschäftsinhärenten Perspektive. Sie benennen allgemeine Auswirkungspotenziale und Risikoexpositionen basierend auf strukturellen Aspekten wie der Geschäftstätigkeit, geografischen Aspekten, dem Geschäftsmodell oder Produktcharakteristika. Dabei ist die Mitigation durch den im jeweiligen IRO-Cluster beschriebenen Managementansatz von Continental nicht berücksichtigt. Tatsächliche negative Auswirkungen, konkrete Risiken, positive Auswirkungen sowie Chancen werden aus der unternehmensspezifischen Perspektive beschrieben und berücksichtigen die Ergebnisse der Managementansätze. Eine ausführliche Definition der IRO-Typen ist im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) in den Abschnitten Wesentlichkeit der Auswirkungen (Impact Materiality) und Finanzielle Wesentlichkeit (Financial Materiality) zu finden.

Die Beschreibungen der IROs sind jeweils für sich abgeschlossen zu betrachten, wodurch es zu Wiederholungen kommen kann.

Auf den folgenden Seiten werden die IROs des IRO-Clusters detailliert beschrieben. Zudem wird der für das IRO-Cluster entwickelte Managementansatz dargestellt, der die beschriebenen Auswirkungen, Risiken und Chancen steuert. Zugleich werden dazugehörige Ziele, Maßnahmen und Kennzahlen erläutert (sofern vorhanden).

Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im IRO-Cluster Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

ID	Kurzbeschreibung	Art des IROs	Primärer Zeithorizont	Erläuterung
56	Negative Auswirkungen in Bezug auf Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und andere Menschenrechte für Arbeitskräfte in der Lieferkette	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig	Die Lieferkette von Continental erstreckt sich über eine Vielzahl von Industrien, in denen Arbeitskräfte entlang der verschiedenen Stufen der Wertschöpfungskette in diversen Regionen und Märkten beschäftigt sind. In den verschiedenen Regionen sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen, die Marktpraxis und die allgemeine gesellschaftliche Kultur in Bezug auf Arbeitsbedingungen, Antidiskriminierung und weitere Menschenrechte unterschiedlich ausgeprägt. Daraus ergibt sich ein regions- und industrieinhärentes Potenzial für negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette, insbesondere in den Bereichen Diskriminierung, Arbeitssicherheit und Gesundheit, faire Bezahlung, Versammlungsfreiheit, Kinderarbeit, Zwangsarbeit oder generelle Arbeitsbedingungen.
57	Sanktionen im Zusammenhang mit Verstößen gegen Arbeits- und Menschenrechte in der Lieferkette	Abstraktes und konkretes Risiko	Mittelfristig	Die Lieferkette von Continental erstreckt sich über eine Vielzahl von Industrien, in denen Arbeitskräfte entlang der verschiedenen Stufen der Wertschöpfungskette in diversen Regionen und Märkten beschäftigt sind. In den verschiedenen Regionen sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen, die Marktpraxis und die allgemeine gesellschaftliche Kultur in Bezug auf Arbeitsbedingungen, Antidiskriminierung oder weitere Menschenrechte unterschiedlich ausgeprägt. Daraus ergibt sich eine grundsätzliche Exposition gegenüber möglichen Effekten, die sich aus existierender Regulatorik, wesentlichen Verschärfungen oder neuen Anforderungen ergeben können. Im Fall, dass in der Lieferkette schwere Verstöße auftreten würden und diese mit Continental verbunden wären, könnte dies im Rahmen geltender oder verschärfter Regulatorik sowie vertraglicher Anforderungen zu Straf- und Bußgeldzahlungen oder Abhilfekosten führen. Im unwahrscheinlichen Fall, dass ein solcher schwerer Vorfall eintreten sollte, würde sich bereits im Rahmen bestehender Regulatorik ein konkretes Risiko ergeben.
58	Höhere Kosten für Materialien/Dienstleistungen im Zusammenhang mit Menschenrechten und Arbeitsbedingungen in der Lieferkette	Abstraktes Risiko	Mittelfristig	Die Lieferkette von Continental erstreckt sich über eine Vielzahl von Industrien in denen Arbeitskräfte entlang der verschiedenen Stufen der Wertschöpfungskette in diversen Regionen und Märkten beschäftigt sind. In den verschiedenen Regionen sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen, die Marktpraxis und die allgemeine gesellschaftliche Kultur in Bezug auf Arbeitsbedingungen, Antidiskriminierung oder weitere Menschenrechte unterschiedlich ausgeprägt. Daraus ergibt sich eine grundsätzliche Exposition gegenüber möglichen Effekten, die sich aus existierender Regulatorik, wesentlichen Verschärfungen oder neuen Anforderungen ergeben können. Im Fall, dass es zu Verschärfungen von Vorgaben in wesentlichem Umfang kommt, beispielsweise in verschiedenen Regionen gleichzeitig und grundsätzliche Arbeitsorganisation betreffend, könnten durch zusätzliche Sorgfaltspflichtenanforderungen oder die Notwendigkeit zur Auswahl alternativer Lieferanten höhere Kosten für Materialien oder Dienstleistungen entstehen.

Managementansatz für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Da die Wertschöpfungskette von Continental weltweit eine Vielzahl von Branchen, Ländern und Märkten und damit auch Regionen umfasst, hat Continental einen Managementansatz etabliert, um die wesentlichen Auswirkungen auf die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette sowie die damit verbundenen wesentlichen Risiken zu adressieren.

Continental ist davon überzeugt, dass globale Wertschöpfungsketten auf Geschäftsethik und der Achtung der Menschenrechte aufbauen müssen. Wir unterstützen die Grundsätze und Ziele der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und bekennen uns in unserer Nachhaltigkeitsambition zu verantwortungsvollen Geschäftspraktiken und Geschäftsethik sowie zu sicheren, gesunden, fairen und inspirierenden Arbeitsbedingungen und fördern diese Praktiken auch entlang unserer Wertschöpfungskette. Das zu diesem Zweck implementierte Responsible Value Chain Due Diligence System (RVCDDS) zielt darauf ab, sowohl Menschen- als auch Umweltrechte entlang der Wertschöpfungskette zu schützen. Es formuliert sogenannte Responsible Value Chain Commitments (RVC Commitments) in den Bereichen Arbeitsstandards, Arbeitssicherheit und Gesundheit, Umwelt, Sicherheitspraktiken und Landrechte, die sich auch an die direkten Lieferanten von Continental richten.

Der Managementansatz umfasst alle Einkaufsaktivitäten von Continental und ihren Tochtergesellschaften weltweit, in denen der Konzern bestimmenden Einfluss ausübt. Der Fokus liegt auf den direkten Lieferanten, beispielsweise von verwendeten Materialien und Komponenten, sowie auch Dienstleister wie Wachdienste oder Abfallmanagementdienste. Indirekt und anlassbezogen wird zudem die tiefere Lieferkette berücksichtigt. Spezifische Elemente des RVCDDS, insbesondere das Hinweisgebersystem, richten sich an Arbeitskräfte der gesamten Wertschöpfungskette. Dies ist im Kapitel Geschäftsverhalten (ESRS G1) näher beschrieben. Weitere Spezifika des Managementansatzes gelten für die Lieferkette von Naturkautschuk.

Die übergreifende Verantwortung für das RVCDDS einschließlich der RVC Commitments liegt beim Vorstand. Dieser hat einen Menschenrechtsbeauftragten ernannt, der das System steuert und die Verantwortung für das lieferkettenbezogene Rahmenwerk an die Einkaufsfunktionen delegiert. Die im System definierten Aufgaben und Prozesse im Zusammenhang mit der Lieferkette werden von den jeweiligen Einkaufsfunktionen implementiert.

Das System umfasst eine Vielzahl von Prozessen, wie die Strategieentwicklung und -umsetzung, das Management von Regelwerken, das Auswirkungs- und Risikomanagement, das Fallmanagement (einschließlich Hinweisgebersystem) und Schulungen. Um die Effektivität des Systems zu überwachen, ist ein mehrstufiger Prozess eingerichtet, der drei Linien umfasst. In Bezug auf die Lieferkette bilden die einzelnen Einkaufsfunktionen die erste Linie, die die operativen Aufgaben gemäß dem RVCDDS umsetzen. Die zweite Linie, vertreten insbesondere durch nicht operative Einkaufsfunktionen und -rollen sowie den Menschenrechtsbeauftragten, überwacht das System sowie dessen Angemessenheit und Wirksamkeit. Die dritte Linie bildet Continentals interne Revision, die die Angemessenheit und Wirksamkeit des Compliance-Managementsystems auf unabhängige Weise beurteilt.

Spezifische Präventions- und Abhilfemaßnahmen in Bezug auf die Lieferkette sind die Anpassung von Beschaffungsstrategien und -praktiken, die Definition von Vertragsvereinbarungen, die Einführung von Kontrollmechanismen sowie die Schulung von Führungskräften, Einkäufern und Lieferanten zum RVCDDS und zu den RVC Commitments. Außerdem setzt Continental einen Auswahlprozess für Lieferanten ein, der neben Preis und Lieferverfügbarkeit auf themenbezogenen Kriterien wie Qualitätsstandards, finanzielle Stabilität, Produktionskapazität, Nachhaltigkeitskriterien und Einhaltung gesetzlicher und ethischer Standards basiert. Ausgewählte Lieferanten werden kontinuierlich mittels Selbstauskünften bewertet, die Continental über die für die Industrien anerkannte Nachhaltigkeitsplattform EcoVadis einholt. Darüber hinaus werden selektiv auch Audits vor Ort oder andere Überprüfungen durchgeführt, beispielsweise in Bezug auf die Implementierung von ESH-Managementsystemen.

Im Rahmen eines jährlichen Reviewprozesses mit dem Vorstand wird das gesamte RVCDDS einschließlich der spezifischen Prozesse zu Arbeitsstandards, hinsichtlich Wirksamkeit, Angemessenheit und Verbesserungspotenzial bewertet. Zudem ist das RVCDDS Bestandteil des übergeordneten internen Kontroll-, Risikomanagement- und Compliance-Managementsystems von Continental.

Um das Bewusstsein für das Hinweisgebersystem zu schärfen, enthält zudem der Verhaltenskodex für Geschäftspartner ein Kapitel über die Beschwerdemechanismen. Außerdem werden die Kanäle des Hinweisgebersystems in Lieferantenschulungen zum Thema verantwortungsvolle Wertschöpfungsketten erwähnt. Continental analysiert nicht ausdrücklich die Kenntnis der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette über diese Kanäle und ihr Vertrauen in diese. Das Hinweisgebersystem ist ausführlich im Kapitel Geschäftsverhalten (ESRS G1) beschrieben.

Die beschriebenen Prozesse werden durch eine dedizierte Konzernregel zum RVCDDS sowie weitere einkaufsspezifische Konzernregeln formalisiert, die die Anwendung der Prozesse für Lieferantenbeziehungen definieren. Direkte Lieferanten werden vom verbindlichen Verhaltenskodex für Geschäftspartner angeleitet, der auf die RVC Commitments verweist. Für Lieferanten von Naturkautschuk gilt eine ergänzende Regel zur Beschaffung von nachhaltigem Naturkautschuk. Der Managementansatz für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette orientiert sich zudem an denselben internationalen Normen und Verpflichtungen sowie etablierten internationalen Menschenrechtsstandards wie der Managementansatz für Arbeitsstandards im Kapitel Eigene Belegschaft (ESRS S1).

Die Interessen von Stakeholdern sind eine wichtige Perspektive für die Gestaltung des RVCDDS. Um Einblicke in die Interessen der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu erhalten, pflegt Continental Partnerschaften und engagiert sich in Verbänden wie econsense, der Responsible Business Alliance (RBA), Rubberway, der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) und der Global Plattform for Sustainable Natural Rubber (GPSNR). Die Interessen werden über die jeweiligen Fachfunktionen, beispielsweise den Einkauf, in das System eingebracht.

Continental kommuniziert ihren Managementansatz durch die extern veröffentlichten RVC Commitments und die Grundsatzerklärung. Es werden Trainingsinitiativen für Lieferanten durchgeführt, um die gemeinsame Verantwortung entlang der gesamten Wertschöpfungskette weiter zu fördern. Darüber hinaus werden die direkten Lieferanten aufgefordert, den Verhaltenskodex für Geschäftspartner zu unterzeichnen. Die Kommunikation richtet sich damit sowohl an die betroffenen als auch an die an der Umsetzung beteiligten Stakeholder.

Kennzahlen in Bezug auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Continental setzte im Berichtsjahr die Bewertung ausgewählter Lieferanten auf Basis von Selbstauskünften über die Nachhaltigkeitsplattform EcoVadis fort. Die Anzahl der vorliegenden gültigen Lieferanten-Selbstauskünfte belief sich zum Jahresende auf 946 (Vj. 1.534). Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr ist insbesondere auf die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing zurückzuführen. In der Einzelbetrachtung der Unternehmensbereiche Tires und ContiTech erhöhte sich die jeweilige Anzahl gegenüber dem Vorjahreswert.

Hinsichtlich konkreter Vorfälle von schweren Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette erhielt Continental im Berichtsjahr keine substanziierte Kenntnis.

Im Berichtsjahr wurden weder Straf- und Bußgeldzahlungen noch Entschädigungen für schwerwiegende Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette ausgezahlt.

Kennzahlen in Bezug auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	**2025**	2024
Anzahl der vorliegenden gültigen Lieferanten-Selbstauskünfte (zum 31.12.)	946	1.534
Gesamtanzahl der bekannten Vorfälle schwerer Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette von Continental	0	0
Gesamtbetrag der Straf- und Bußgeldzahlungen und Entschädigungen für schwerwiegende Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette von Continental, in Mio €	0	0

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
Anzahl der vorliegenden gültigen Lieferanten-Selbstauskünfte
- *Berücksichtigt sind gültige Selbstauskünfte von Lieferanten über die Nachhaltigkeitsplattform EcoVadis, die dort innerhalb des Berichtsjahres veröffentlicht wurden.*
- *Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.*

Gesamtanzahl der bekannten Vorfälle schwerer Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette von Continental
- *Der Schweregrad der Vorfälle wird im Rahmen des Fallmanagements im RVCDDS regelmäßig bewertet.*
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die verschiedenen Beschwerdemechanismen des Continental-Konzerns. Berücksichtigt werden schwere Vorfälle in Bezug auf Menschenrechte, die im Berichtsjahr in Continental-Systemen gemeldet wurden und die eine Person einbeziehen, die zur Wertschöpfungskette von Continental gehört.*
- *Diese Information stellt den aktuellen Kenntnisstand von Continental dar und umfasst Vorfälle, von denen Continental substanziierte Kenntnis bezüglich der konkreten Vorfälle hat.*
- *Die Kennzahl ist unternehmensspezifisch.*

Gesamtbetrag der Straf- und Bußgeldzahlungen und Entschädigungen für schwerwiegende Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette von Continental
- *Der Schweregrad der Vorfälle wird im Rahmen des Fallmanagements im RVCDDS regelmäßig bewertet.*
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften des Continental-Konzerns. Berücksichtigt werden schwere Vorfälle in Bezug auf Menschenrechte, die in Continental-Systemen gemeldet wurden und die eine Person einbeziehen, die zur Wertschöpfungskette von Continental gehört.*
- *Straf- und Bußgeldzahlungen sowie Entschädigungen, die im Berichtsjahr ausgezahlt wurden, werden berücksichtigt.*
- *Diesbezügliche Aufwendungen im Sinne der ESRS werden im Konzernabschluss in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten Sonstige Aufwendungen ausgewiesen.*
- *Die Kennzahl ist unternehmensspezifisch.*

Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3)

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf betroffene Gemeinschaften

Continental hat ihre tatsächlichen und potenziellen negativen und positiven Auswirkungen sowie abstrakte und konkrete Risiken und Chancen in Bezug auf betroffene Gemeinschaften gemäß den regulatorischen Anforderungen bewertet, wie im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) beschrieben. Die allgemeinen Angaben umfassen einen Überblick über die Bewertung aller ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities, IROs) einschließlich der betrachteten Zeithorizonte.

In dieser IRO-Bewertung (IRO-Assessment) wurden die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften ermittelt. Sie bilden zusammen das folgende IRO-Cluster:

› **Betroffene Gemeinschaften**

Die Beschreibungen der potenziellen negativen Auswirkungen und abstrakten Risiken erfolgen aus einer geschäftsinhärenten Perspektive. Sie benennen allgemeine Auswirkungspotenziale und Risikoexpositionen basierend auf strukturellen Aspekten wie der Geschäftstätigkeit, geografischen Aspekten, dem Geschäftsmodell oder Produktcharakteristika. Dabei ist die Mitigation durch den im jeweiligen IRO-Cluster beschriebenen Managementansatz von Continental nicht berücksichtigt. Tatsächliche negative Auswirkungen, konkrete Risiken, positive Auswirkungen sowie Chancen werden aus der unternehmensspezifischen Perspektive beschrieben und berücksichtigen die Ergebnisse der Managementansätze. Eine ausführliche Definition der IRO-Typen ist im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) in den Abschnitten Wesentlichkeit der Auswirkungen (Impact Materiality) und Finanzielle Wesentlichkeit (Financial Materiality) zu finden.

Die Beschreibungen der IROs sind jeweils für sich abgeschlossen zu betrachten, wodurch es zu Wiederholungen kommen kann.

Auf den folgenden Seiten werden die IROs des IRO-Clusters detailliert beschrieben. Zudem wird der für das IRO-Cluster entwickelte Managementansatz dargestellt, der die beschriebenen Auswirkungen, Risiken und Chancen steuert. Zugleich werden dazugehörige Ziele, Maßnahmen und Kennzahlen erläutert (sofern vorhanden).

Betroffene Gemeinschaften

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im IRO-Cluster betroffene Gemeinschaften

ID	Kurzbeschreibung	Art des IROs	Primärer Zeithorizont	Erläuterung
59	Negative Auswirkungen durch den eigenen Geschäftsbereich auf betroffene Gemeinschaften	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig	Als global agierendes Unternehmen betreibt Continental weltweit eine Vielzahl von Produktionsstandorten in verschiedenen Umgebungen. Daraus ergeben sich grundsätzlich mit Produktionsstandorten verbundene Potenziale für negative Auswirkungen auf Gemeinschaften und Anwohner in der Nähe dieser Standorte, insbesondere im Zusammenhang mit Gerüchen, unbeabsichtigten Freisetzungen oder der Behandlung von Abfällen.
60	Negative Auswirkungen der Lieferkette auf betroffene Gemeinschaften	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig	Die Lieferkette von Continental erstreckt sich über eine Vielzahl von Industrien entlang der verschiedenen Stufen der Wertschöpfungskette in verschiedenen Regionen und Märkten. Daraus ergeben sich grundsätzliche, beispielsweise mit Produktionsstandorten verbundene, Potenziale für negative Auswirkungen auf Gemeinschaften und Anwohner entlang der Lieferkette, insbesondere im Zusammenhang mit Umweltschutzthemen.
61	Sanktionen im Zusammenhang mit Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften im eigenen Geschäftsbereich und in der Lieferkette	Abstraktes Risiko	Mittelfristig	Als global agierendes Unternehmen betreibt Continental weltweit eine Vielzahl von Produktionsstandorten in verschiedenen Umgebungen und bezieht Materialien und Vorprodukte aus globalen Lieferketten, die sich über eine Vielzahl von Industrien entlang der verschiedenen Stufen der Wertschöpfungskette erstrecken. Daraus ergibt sich eine grundsätzliche Exposition gegenüber möglichen Effekten, die sich aus existierender Regulatorik, wesentlichen Verschärfungen oder neuen Anforderungen in Bezug auf den Schutz von Gemeinschaften und Anwohnern in der Nähe der eigenen Produktionsstandorte oder der Lieferkette ergeben können. Im Fall, dass schwere Verstöße auftreten würden und diese mit Continental verbunden wären, könnte dies im Rahmen geltender oder verschärfter Regulatorik zu Straf- und Bußgeldzahlungen, Abhilfekosten oder einer vorübergehenden Unterbrechung des jeweiligen Geschäftsbetriebs führen.

Managementansatz für betroffene Gemeinschaften

Da Continental entlang der Wertschöpfungskette Waren, Materialien und Dienstleistungen aus zahlreichen Branchen bezieht, hat dies grundsätzlich potenzielle Auswirkungen auf sämtliche Arten von betroffenen Gemeinschaften. Als besonders betroffen werden Gemeinschaften betrachtet, die in der Nähe von Unternehmensstandorten oder Standorten von Unternehmen aus der Lieferkette von Continental leben oder arbeiten. In beiden Fällen inkludiert dies auch indigene Völker. Die Auswirkungen auf Gemeinschaften in der nachgelagerten Wertschöpfungskette werden als nicht direkt mit Continental verbunden betrachtet.

Continentals Ansatz zum Management wesentlicher Auswirkungen und Risiken, die auch Gemeinschaften betreffen können, werden durch die folgenden Managementansätze abgedeckt, die an anderen Stellen dieses Nachhaltigkeitsberichts beschrieben werden:

- Umweltschutz im eigenen Geschäftsbereich im Hinblick auf potenzielle Auswirkungen durch Umweltverschmutzung durch den eigenen Betrieb, siehe Kapitel Emissionen und Substanzen (ESRS E2).
- Umweltschutz in der Lieferkette im Hinblick auf potenzielle Auswirkungen durch Umweltverschmutzung seitens der Lieferanten, siehe Kapitel Emissionen und Substanzen (ESRS E2).
- Besorgniserregende und besonders besorgniserregende Stoffe im Hinblick auf potenzielle Auswirkungen durch die Nutzung im eigenen Betrieb, der vorgelagerten Wertschöpfungskette und der nachgelagerte Wertschöpfungskette, siehe Kapitel Emissionen und Substanzen (ESRS E2).
- Abfälle im eigenen Geschäftsbereich im Hinblick auf potenzielle Auswirkungen im Zusammenhang mit der Behandlung und Entsorgung von Abfällen, siehe Kapitel Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften (ESRS E5).
- Arbeitsstandards für die eigene Belegschaft mit einer detaillierteren Beschreibung des Responsible Value Chain Due Diligence System (RVCDDS) und der Prozesse für den eigenen Betrieb, siehe Kapitel Eigene Belegschaft (ESRS S1). Diese umfassen auch sogenannte Responsible Value Chain Commitments (RVC Commitments) in Bezug auf Landrechte einschließlich der Rechte indigener Völker, und verantwortungsvolle Sicherheitspraktiken.
- Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette, in dem das RVCDDS und seine Prozesse für die Lieferkette im Detail beschrieben werden, siehe Kapitel Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2).

Darüber hinaus überwachen und minimieren die Standorte von Continental nicht-toxische Emissionen, die potenziell Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften haben könnten, wie beispielsweise Geruchsemissionen.

Der Fokus der Managementansätze und insbesondere des RVCDDS liegt auf dem eigenen Geschäftsbereich und direkten Lieferanten und somit auf betroffenen Gemeinschaften in deren Nähe. Indirekt und anlassbezogen wird auch die tiefere Lieferkette berücksichtigt. Spezifische Elemente des RVCDDS, insbesondere das Hinweisgebersystem und das damit verbundene Fallmanagement, richten sich direkt an alle betroffenen Gemeinschaften entlang der Wertschöpfungskette oder ihre Vertreter.

Das Hinweisgebersystem ist ausführlich im Kapitel Geschäftsverhalten (ESRS G1) in diesem Nachhaltigkeitsbericht erläutert. Die beschriebenen Kanäle stehen ausdrücklich auch Mitgliedern betroffener Gemeinschaften oder ihren Vertretern offen. Die definierten Rollen und Zuständigkeiten entlang der Prozessschritte Meldung, Meldungsbearbeitung, Untersuchung und Sanktionierung gelten gleichermaßen für von ihnen eingereichte Fälle. Es gibt keine zusätzlichen spezifischen Mechanismen für die Anwendung von Abhilfemaßnahmen für betroffene Gemeinschaften.

Im Rahmen des RVCDDS verpflichtet sich Continental mit den beschriebenen RVC Commitments, legitime Landrechte während des gesamten Lebenszyklus einer Immobilie oder der sonstigen Nutzung von Land, Wäldern und Gewässern zu respektieren, insbesondere dort, wo diese die Lebensgrundlage von Menschen sichern.

Im Hinblick auf verantwortungsvolle Sicherheitspraktiken verpflichtet sich Continental, bei der Beauftragung oder der Nutzung eigener, privater oder öffentlicher Sicherheitskräfte, die Menschenrechte zu achten und für ausreichende Unterweisung zu sorgen sowie geeignete Kontrollmechanismen zu etablieren.

Die Instrumente des RVCDDS in Bezug auf Präventions- und Abhilfemaßnahmen, Kommunikation und Ausrichtung an international anerkannten Standards und das Systemreview wie sie in den Managementansätzen beschrieben sind, umfassen die eigene Belegschaft, Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette sowie betroffene Gemeinschaften.

Kennzahlen in Bezug auf betroffene Gemeinschaften

Im Berichtsjahr erhielt Continental keine substanziierte Kenntnis hinsichtlich konkreter Vorfälle von schweren Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften.

Im Berichtsjahr wurden weder Straf- und Bußgeldzahlungen noch Entschädigungen für schwerwiegende Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften ausgezahlt.

Kennzahlen in Bezug auf betroffene Gemeinschaften	**2025**	2024
Gesamtanzahl der bekannten Vorfälle schwerer Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften von Continental	0	0
Gesamtbetrag der Straf- und Bußgeldzahlungen und Entschädigungen für schwerwiegende Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften, in Mio €	0	0

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:

Gesamtanzahl der bekannten Vorfälle schwerer Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften von Continental

- *Der Schweregrad der Vorfälle wird im Rahmen des Fallmanagements im RVCDDS regelmäßig bewertet.*
- *Die Vorfälle umfassen maßgebliche Verletzungen von Umweltrechten, Sicherheitspraktiken und Landrechten betroffener Gemeinschaften.*
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die verschiedenen Beschwerdemechanismen des Continental-Konzerns. Berücksichtigt werden schwere Vorfälle in Bezug auf Menschenrechtsverletzungen, die im Berichtsjahr in Continental-Systemen gemeldet wurden und die eine Person einbeziehen, die zu den betroffenen Gemeinschaften von Continental gehört.*
- *Diese Information stellt den aktuellen Kenntnisstand von Continental dar und umfasst Vorfälle, von denen Continental substanziierte Kenntnis bezüglich der konkreten Vorfälle hat.*
- *Diese Kennzahlen sind unternehmensspezifisch.*

Gesamtbetrag der Straf- und Bußgeldzahlungen und Entschädigungen für schwerwiegende Menschenrechtsverletzungen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften

- *Straf- und Bußgeldzahlungen sowie Entschädigungen, die im Berichtsjahr ausgezahlt wurden, werden berücksichtigt.*
- *Diesbezügliche Aufwendungen im Sinne der ESRS werden im Konzernabschluss in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten Sonstige Aufwendungen ausgewiesen.*

Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4)

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Verbraucher und Endnutzer

Continental hat ihre tatsächlichen und potenziellen negativen und positiven Auswirkungen sowie abstrakte und konkrete Risiken und Chancen in Bezug auf Verbraucher und Endnutzer gemäß den regulatorischen Anforderungen bewertet, wie im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) beschrieben. Die allgemeinen Angaben umfassen einen Überblick über die Bewertung aller ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities, IROs) einschließlich der betrachteten Zeithorizonte.

In dieser IRO-Bewertung (IRO-Assessment) wurden die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern ermittelt. Sie wurden zum leichteren Verständnis und für eine bessere Lesbarkeit in folgende IRO-Cluster gruppiert:

- **Technische (produktbezogene) Compliance**
- **Sichere Mobilität**

Die Beschreibungen der potenziellen negativen Auswirkungen und abstrakten Risiken erfolgen aus einer geschäftsinhärenten Perspektive. Sie benennen allgemeine Auswirkungspotenziale und Risikoexpositionen basierend auf strukturellen Aspekten wie der Geschäftstätigkeit, geografischen Aspekten, dem Geschäftsmodell oder Produktcharakteristika. Dabei ist die Mitigation durch den im jeweiligen IRO-Cluster beschriebenen Managementansatz von Continental nicht berücksichtigt. Tatsächliche negative Auswirkungen, konkrete Risiken, positive Auswirkungen sowie Chancen werden aus der unternehmensspezifischen Perspektive beschrieben und berücksichtigen die Ergebnisse der Managementansätze. Eine ausführliche Definition der IRO-Typen ist im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) in den Abschnitten Wesentlichkeit der Auswirkungen (Impact Materiality) und Finanzielle Wesentlichkeit (Financial Materiality) zu finden.

Die Beschreibungen der IROs sind jeweils für sich abgeschlossen zu betrachten, wodurch es zu Wiederholungen kommen kann.

Auf den folgenden Seiten werden die IROs der jeweiligen IRO-Cluster detailliert beschrieben. Zudem wird der für das jeweilige IRO-Cluster entwickelte Managementansatz dargestellt, der die beschriebenen Auswirkungen, Risiken und Chancen steuert. Zugleich werden dazugehörige Ziele, Maßnahmen und Kennzahlen erläutert (sofern vorhanden).

Technische (produktbezogene) Compliance

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im IRO-Cluster technische (produktbezogene) Compliance

ID	Kurzbeschreibung	Art des IROs	Primärer Zeithorizont	Erläuterung
62	Negative Auswirkungen auf die persönliche Sicherheit der Verbraucher	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig	Continentals Portfolio umfasst Produkte, die relevant für die Sicherheit ihrer Nutzer sind. Dazu zählen Reifen aber auch weitere sicherheitsrelevante Komponenten wie beispielsweise Luftfedern und industrielle Hochdruckschläuche, die in Fahrzeugen oder Maschinen verbaut werden. Daraus ergibt sich ein portfolioinhärentes wesentliches Potenzial für negative Auswirkungen auf die persönliche Sicherheit von Konsumenten und Endnutzern, sollte es zu Fehlfunktionen oder Ausfällen kommen.
63	Umsatzeinbußen im Zusammenhang mit Produktsicherheit	Abstraktes Risiko	Mittelfristig	Continentals Portfolio umfasst Produkte, die relevant für die Sicherheit ihrer Nutzer sind. Sicherheit stellt daher ein zentrales Kriterium für Kaufentscheidungen dar und ist Gegenstand produktspezifischer Regulatorik und Marktanforderungen. Daraus ergibt sich eine portfolio- und industrieinhärente Exposition gegenüber Veränderungen im regulatorischen Umfeld und in Marktanforderungen. Im Fall, dass sich wesentliche Entwicklungen in Bezug auf sicherheitsrelevante Kriterien schneller entwickeln, als die entsprechenden Produkte angepasst werden, könnte dies die Marktpositionierung beeinträchtigen und zu Umsatzeinbußen in den betroffenen Produktsegmenten führen.
64	Sanktionen im Zusammenhang mit Vorfällen im Bereich der Produktsicherheit	Abstraktes Risiko	Mittelfristig	Continentals Portfolio umfasst Produkte, die relevant für die Sicherheit ihrer Nutzer sind. Sicherheit stellt daher ein zentrales Kriterium für Kaufentscheidungen dar und ist Gegenstand produktspezifischer Regulatorik und Marktanforderungen. Daraus ergibt sich eine portfolio- und industrieinhärente Exposition gegenüber möglichen Effekten, die sich aus dem bestehenden regulatorischen Umfeld und Marktanforderungen, sowie aus wesentlichen Verschärfungen oder neuen Anforderungen, ergeben können. Im Fall, dass in Bezug auf die Sicherheit von Konsumenten und Endnutzern schwere Vorfälle auftreten würden, könnte dies im Rahmen geltender oder verschärfter Regulatorik sowie vertraglicher Anforderungen zu Straf- und Bußgeldzahlungen, Abhilfekosten oder einer vorübergehenden Unterbrechung des jeweiligen Geschäftsbetriebs führen.

Managementansatz für technische (produktbezogene) Compliance

Continental ist davon überzeugt, dass globale Mobilität und die Industrie für die Menschen sicher sein müssen und bietet daher zuverlässige und sichere Reifen- und Industrielösungen. Hierfür ist die technische (produktbezogene) Compliance wichtig. Diese bedeutet, dass Produkte (System, Hardware, Software und/oder Dienstleistungen) die an sie gestellten Vorgaben einhalten und den geltenden verbindlichen Produktanforderungen entsprechen. Verpflichtungen zu technischer Compliance sind in der Regel in gesetzlichen technischen Vorschriften, externen Normen (national/international), geltenden internen Regeln und vertraglich vereinbarten technischen Kundenanforderungen sowie in den extern kommunizierten produktbezogenen Selbstverpflichtungen von Continental definiert.

Hauptziel des Managementansatzes von Continental für die technische Compliance ist es, die technische Compliance unserer Produkte einschließlich Systemen, Hardware, Software und/oder Dienstleistungen zu gewährleisten. Hierfür werden fünf Kategorien der technischen Compliance betrachtet:

- Produktsicherheit,
- Produktkonformität,
- produktbezogener Umweltschutz,
- Cybersicherheit und Datenschutz von Produkten sowie
- geistiges Eigentum in Verbindung mit Produkten.

Gleichzeitig zielt der Managementansatz darauf ab, Continental und ihre Mitarbeitenden vor möglichen negativen Konsequenzen und Risiken, insbesondere in Bezug auf Produktsicherheit, zu schützen, die eine Abweichung von der technischen Compliance mit sich bringen kann. Um die technische Compliance in allen fünf Kategorien zu gewährleisten, hat Continental ein technisches Compliance-Managementsystem (tCMS) als verbindliches Regelwerk in das Managementsystem von Continental integriert.

Der Managementansatz umfasst den Continental-Konzern weltweit sowie den gesamten Produktlebenszyklus und alle damit verbundenen Funktionen. Er umfasst dadurch auch alle Produkte und Dienstleistungen von Continental und damit indirekt alle Verbraucher und Endnutzer dieser Produkte und Dienstleistungen.

Die Governance und die Verantwortlichkeiten von Continental für technische Compliance folgen einem Ansatz mit drei Linien. Innerhalb der ersten Linie liegt die Verantwortung für die Umsetzung bei den operativen Funktionen auf Ebene der Unternehmensbereiche, Geschäftsfelder, Rechtseinheiten, Werke und sonstigen Standorte. Diese operativen Funktionen umfassen u. a. Forschung und Entwicklung (F&E), Engineering, Vertrieb, Einkauf, Fertigung, Kundendienst und Marketing. In der zweiten Linie wird das Governance-Regelwerk festgelegt und die operative Aufsicht von technischen Compliance-Funktionen und -Rollen, z. B. innerhalb von Qualität, Intellectual Property und F&E, ausgeübt. Die unabhängige interne Revision ist die dritte Linie. Der Managementansatz wird vom Vorstand überwacht. Jede Linie führt spezifische Aufgaben aus, hat ausdrückliche Zuständigkeiten und ist verschiedenen Bereichen innerhalb der Organisation zugeordnet. Die Unabhängigkeit als zentrale Anforderung wird zwischen den einzelnen Linien durch eine organisatorische Trennung gewährleistet.

Das tCMS innerhalb von Continental umfasst eine Vielzahl von Prozessen, die die technische Compliance (tC) betreffen:

- **tC-Fallmanagement**, das sich mit dem Management von tC-Problemen befasst, die auftreten, wenn sich das Produkt im Feld, d. h. schon in der Nutzung, befindet oder nicht mehr unter der Managementkontrolle von Continental steht. Es umfasst die Erkennung von tC-Problemen, ihre Erstbewertung, ihre Analyse, die Mitigation von Problemen, die Verhinderung eines erneuten Auftretens, das Schließen von Problemfällen, gewonnene Erkenntnisse (Lessons Learned) und ein Audit nach Abschluss der Arbeiten.
- **tC-Clearing-Management**, das sich mit dem Management von tC-Problemen befasst, die auftreten, bevor sich das Produkt im Feld befindet oder während es noch unter der Managementkontrolle von Continental steht.
- **Identifizierung und Umsetzung von tC-Verpflichtungen** als ein definierter Prozess zur Identifizierung unserer technischen Compliance-Verpflichtungen, d. h. verbindlicher Anforderungen an die Produkte und Dienstleistungen von Continental, und die Bereitstellung dieser Anforderungen in nachvollziehbarer Form zur Umsetzung.
- **tC-Risikomanagement** zur Ermittlung von tC-Risiken und zur Sicherstellung ihres Managements und ihrer Überwachung während des gesamten Produktlebenszyklus.
- **tC-Business-Partner-Integrity-Management** zur Sicherstellung der technischen Compliance von Lieferanten, anderen Drittanbietern sowie Minderheitsbeteiligungen der Continental einschließlich assoziierter Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen ohne Beherrschung, die Materialien oder Komponenten liefern, die in Continental-Produkte einfließen, und Anbietern von Waren und Dienstleistungen.
- **tCMS-Überwachung und -Berichtswesen**, um sicherzustellen, dass das tCMS in angemessener Weise überwacht wird und dass tC-bezogene Informationen gesammelt, dokumentiert, kommuniziert und den relevanten Interessenträgern auf jeder Organisationsebene zur Verfügung gestellt werden.

Die Implementierung des tCMS wurde in enger Zusammenarbeit zwischen dem Konzern, allen Unternehmensbereichen, Geschäftsfeldern, Segmenten, Funktionen und Regionen im Berichtsjahr abgeschlossen. Es wird seitdem im Regelbetrieb konzernweit betrieben. Zentrale tCMS-Teams sorgen dafür, dass alle Kategorien und Aspekte abgedeckt und Synergien realisiert werden.

Die Kennzahlen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern „Zertifizierungen für Qualitätsmanagementsysteme (ISO 9001 oder vergleichbar), Abdeckungsgrad Beschäftigte“ und „Anzahl neuer Feldqualitätsereignisse” verfolgen die Bemühungen von Continental um die Einhaltung technischer und produktbezogener Compliance.

Der Vorstand von Continental wird im Rahmen der jährlich stattfindenden Reviewprozesse über den aktuellen Status des tCMS informiert und befindet über die Angemessenheit sowie das Verbesserungspotenzial des Systems. Zudem ist das tCMS auch Bestandteil des übergeordneten internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des Compliance-Managementsystems von Continental.

Das tCMS ist in einem eigenen internen Regelwerk dokumentiert. Zusätzliche interne Regeln, die für die technische Compliance relevant sind, betreffen insbesondere spezifische Konstruktionsnormen und Prüfverfahren.

Das tCMS ist auf der Grundlage von Branchenstandards wie dem IDW-Prüfungsstandard 980 und der ISO 37301 entwickelt worden. Die technischen Compliance-Standards von Continental konzentrieren sich auf die Einhaltung gesetzlicher technischer Vorschriften (Legal Technical Regulations, LTRs) und die anwendbaren nationalen und internationalen Standards (NIS) in Bezug auf Produktsicherheit, Produktkonformität, produktbezogenen Umweltschutz, Cybersicherheit und Datenschutz von Produkten sowie geistiges Eigentum in Verbindung mit Produkten. Darüber hinaus berücksichtigen die Standards auch vertraglich vereinbarte technische Kundenanforderungen im Hinblick auf für unsere Kunden relevante gesetzliche technische Vorschriften, geltende externe Normen und deren interne Regeln als verbindliche Produktanforderungen. Dazu gehören beispielsweise eine spezifische Produktzertifizierung und Material- oder Emissionsgrenzwerte, die sich auf das gesamte System, z. B. ein komplettes Fahrzeug, beziehen.

Im Umfeld der technischen Compliance werden die Interessen der Stakeholder größtenteils indirekt durch die umfassenden regulatorischen und normativen Vorgaben abgedeckt. Dies umfasst auch die Interessen von Verbrauchern und Endnutzern. Die Verbraucher oder Endnutzer der Produkte und Dienstleistungen von Continental sind in der Regel solche, die Fahrzeuge mit Reifen oder anderen Komponenten und Systemen von Continental nutzen. Zudem gibt es in der industriellen Anwendungsumgebung verschiedene Arten von Industriearbeitskräften, die direkt oder indirekt Nutzer von industriellen Anwendungen sind, die Komponenten und Systeme von Continental enthalten. Die wichtigsten direkten Stakeholder von Continental in Bezug auf technische Compliance sind entsprechend der Rolle von Continental als Zulieferer allerdings Fahrzeughersteller, Reifenhändler und industrielle Kunden sowie Behörden. Ein enger Dialog mit diesen Stakeholdern ist ein Kernelement des Managementansatzes.

Continental kommuniziert ihren Managementansatz extern und intern. Die zuständigen Mitarbeitenden werden in technischer Compliance geschult. Zudem gibt es zahlreiche weitere Kommunikationsformate zur Förderung des Managementansatzes, wie z. B. Open Calls.

Kennzahlen in Bezug auf technische (produktbezogene) Compliance

Im Berichtsjahr wurde die Zertifizierung von Werken von Continental hinsichtlich eingeführter Qualitätsmanagementsysteme (ISO 9001 oder vergleichbar) fortgeführt. Der Abdeckungsgrad der Beschäftigten erreichte per Jahresende einen Wert von 76 % (Vj. 85 %). Die wesentliche Ursache für den Rückgang war die Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing.

Die Anzahl neuer Feldqualitätsereignisse sank im Berichtsjahr leicht unter den Vorjahreswert. Der entlastende Effekt aus der Abspaltung der ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing wurde durch einen Anstieg der Feldqualitätsereignisse in den Unternehmensbereichen Tires und ContiTech nahezu ausgeglichen.

Kennzahlen in Bezug auf technische (produktbezogene) Compliance	**2025**	2024
Zertifizierungen für Qualitätsmanagementsysteme (ISO 9001 oder vergleichbar), Abdeckungsgrad Beschäftigte (zum 31.12.), in %	76	85
Anzahl neuer Feldqualitätsereignisse (zum 31.12.)	16	17

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
Zertifizierungen für Qualitätsmanagementsysteme (ISO 9001 oder vergleichbar)
- *Gezählt werden die Mitarbeitenden des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag sowie andere Beschäftigte per 31.12. des jeweiligen Berichtjahres. Praktikanten und Auszubildende sind nicht berücksichtigt.*
- *Berücksichtigt werden zum 31.12. des jeweiligen Berichtsjahres gültige Zertifikate und abgeschlossene Rezertifizierungen.*
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die Standorte. Der geringe Teil von Mitarbeitenden, die nicht zugeordnet werden konnten, wird als nicht abgedeckt betrachtet. Die Kennzahl errechnet sich aus dem Verhältnis der eigenen Belegschaft, die an einem zertifizierten Standort arbeitet, zu der Gesamtzahl der eigenen Belegschaft von Continental.*
- *Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.*

Neue Feldqualitätsereignisse
- *Ein Feldqualitätsereignis wird als eine risikominimierende Maßnahme definiert, die von Continental, einem Kunden und/oder einer Behörde aufgrund eines sicherheitsrelevanten Mangels und/oder der Nichteinhaltung von Vorschriften eingeleitet wird.*
- *Da das entsprechende Produkt meist schon in der Nutzung durch Endkunden ist, wird im Fachjargon davon gesprochen, dass es bereits „im Feld" ist.*
- *Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.*

Sichere Mobilität

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im IRO-Cluster sichere Mobilität

ID	Kurzbeschreibung	Art des IROs	Primärer Zeithorizont	Erläuterung
65	Positive Auswirkungen auf die persönliche Sicherheit der Verbraucher	Tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung	Kurzfristig	Das Portfolio von Continental umfasst zahlreiche Produkte, die aktiv zur Sicherheit von Mobilität und in unterschiedlichen Industrien beitragen und somit eine positive Auswirkung auf die persönliche Sicherheit von Verbrauchern und Endnutzern haben können, indem sie beispielsweise Überhitzung, Instabilität oder Leckagen verhindern. Durch die im Marktvergleich überdurchschnittliche Performance von Reifen von Continental in sicherheitsrelevanten Kriterien, beispielsweise in Bezug auf Nassbremsen, ergibt sich zudem eine tatsächliche positive Auswirkung.

Managementansatz für sichere Mobilität

Continental ist davon überzeugt, dass globale Mobilität und die Industrie für die Menschen sicher sein müssen. Hierfür bieten wir zuverlässige und sichere Reifen- und Industrielösungen, um Unfälle zu vermeiden. Dieser Anspruch ist tief in der Unternehmenskultur verwurzelt und spiegelt sich im Portfolio sicherheitsrelevanter Produkte (insbesondere Reifen, Reifendruckkontrollsysteme sowie Dichtungs- und Federungskomponenten) wider. Die identifizierte wesentliche positive Auswirkung bezieht sich auf die Relevanz dieser Produkte von Continental für die persönliche Sicherheit von Verbrauchern und Endnutzern während der Fahrt oder in anderen Verkehrssituationen. Der Fokus des Managementansatzes von Continental in Bezug auf sichere Mobilität liegt daher auf der Entwicklung und Bereitstellung von sicherheitsrelevanten Produkten, die aktiv zur Sicherheit in unterschiedlichen Mobilitäts- und Infrastrukturbereichen sowie Industrien beitragen.

Der Managementansatz deckt grundsätzlich das gesamte Portfolio von Continental ab, ist aber speziell auf die sicherheitsrelevanten Produkte ausgerichtet. Er konzentriert sich nicht auf eine bestimmte Gruppe, sondern umfasst alle Verbraucher- bzw. Endnutzergruppen.

Zu den sicherheitsrelevanten Produkten zählen vor allem folgende:

- Reifen sind der einzige Kontaktpunkt zwischen einem Fahrzeug und der Straße. In einer kritischen Situation entscheidet insbesondere der Reifen darüber, ob das Fahrzeug rechtzeitig zum Stehen kommt oder in einer Kurve sicher auf Kurs bleibt. Die Leistung eines Reifens hängt daher unmittelbar mit dem Bremsverhalten zusammen. Reifendruckkontrollsysteme überwachen dabei kontinuierlich den Luftdruck und steigern dadurch Sicherheit und Effizienz des Reifens.
- Der Unternehmensbereich ContiTech entwickelt und liefert eine Reihe von Dichtungs- und Federungskomponenten für hydraulische, pneumatische und elektronische Bremssysteme. Da sie in einem sicherheitsrelevanten System eingesetzt werden, sind sie für die Funktionssicherheit eines Fahrzeugs unerlässlich.

Die Handhabung und Anpassung des jeweiligen Produktportfolios wird von der zuständigen Geschäftseinheit gesteuert. Die Überwachung der Wirksamkeit des Portfoliomanagements erfolgt durch die Gremien der Unternehmensbereiche und den Vorstand, beispielsweise im Rahmen des Strategieprozesses. Das Management der wesentlichen Prozesse wird von den jeweiligen Abteilungen innerhalb der Geschäftsbereiche übernommen, z. B. Forschung und Entwicklung (F&E), Produktdesign, Lieferkettenmanagement sowie Einkauf, und von den Nachhaltigkeitsabteilungen unterstützt.

Die Prozesse zu sicherer Mobilität umfassen innerhalb der Unternehmensbereiche von Continental insbesondere F&E-Aktivitäten, einen engen Dialog mit den Kunden (insbesondere mit Fahrzeugherstellern bereits ab Beginn der Entwicklung eines neuen Reifens), ein aktives Portfoliomanagement und die Marktbeobachtung. Zu den F&E-Aktivitäten gehören auch ausgiebige Sicherheits- und Belastungstests neuer Produkte auf unseren Testanlagen sowie auf eigenen und fremden Teststrecken. Daneben erforscht und entwickelt Continental auch neue Materialien und Technologien für eine sichere Mobilität. Zu den Produktentwicklungsprozessen gehört auch die Arbeit an der wirtschaftlichen Machbarkeit, der Marktreife und der Skalierung solcher Lösungen. Continental arbeitet dabei mit Kunden, Lieferanten und anderen Institutionen, wie z. B. Universitäten, zusammen.

Elemente des Managementansatzes sind in entsprechenden internen Regeln und Rahmenwerken festgehalten.

Der Managementansatz für sichere Mobilität folgt nicht direkt externen Normen. Er ist jedoch eng mit dem Managementansatz für technische (produktbezogene) Compliance verknüpft, z. B. in Bezug auf Reifenlabel, die Verbraucher und Endnutzer über Eigenschaften eines Reifens wie Rollwiderstand, Nassbremseigenschaft und Außenfahrgeräusch informieren.

Verbraucher oder Endnutzer der Produkte und Dienstleistungen von Continental sind in der Regel solche, die Fahrzeuge mit Reifen oder anderen Komponenten und Systemen von Continental nutzen. Die Interessen der Verbraucher und Endnutzer sind die wichtigsten Triebkräfte für Continentals Managementansatz. Ihre Wünsche und Bedenken hinsichtlich persönlicher Sicherheit, Zuverlässigkeit, Komfort und Bequemlichkeit oder Kosteneffizienz sind nicht nur für das Unternehmen selbst, sondern auch für dessen Geschäftspartner relevant.

Der Dialog mit den Verbrauchern und ihren Vertretern findet in verschiedenen Formaten statt, darunter direkter Kontakt im Filialgeschäft in den eigenen Reifenhandelsaktivitäten, regelmäßige Umfragen und Messen. Das Verständnis dieser Interessen hilft Continental dabei, Produkte und Systeme zu entwickeln und zu vermarkten, die den Bedürfnissen und Erwartungen der Verbraucher und Endnutzer entsprechen. Außerdem stehen die Hinweiskanäle von Continental, wie die Integrity-Hotline, auch Verbrauchern und Endnutzern offen.

Continental kommuniziert aktiv über sichere Mobilität in verschiedenen Formaten wie z. B. über soziale Medien, auch im Stil der öffentlichen Interessenvertretung, um das Bewusstsein für sichere Mobilität zu verbessern. Auch das interne Engagement umfasst eine Vielzahl von Formaten.

Nachhaltigkeitsbericht – Informationen zur Governance

Geschäftsverhalten (ESRS G1)

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Continentals Geschäftsverhalten

Continental hat ihre tatsächlichen und potenziellen negativen und positiven Auswirkungen sowie abstrakte und konkrete Risiken und Chancen in Bezug auf ihr Geschäftsverhalten gemäß den regulatorischen Anforderungen bewertet, wie im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) beschrieben. Die allgemeinen Angaben umfassen einen Überblick über die Bewertung aller ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen (Impacts, Risks and Opportunities, IROs) einschließlich der betrachteten Zeithorizonte.

In dieser IRO-Bewertung (IRO-Assessment) wurden die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Geschäftsverhalten ermittelt. Sie bilden zusammen das folgende IRO-Cluster:

› **Geschäftsverhalten, Unternehmensführung und Unternehmenskultur**

Die Beschreibungen der potenziellen negativen Auswirkungen und abstrakten Risiken erfolgen aus einer geschäftsinhärenten Perspektive. Sie benennen allgemeine Auswirkungspotenziale und Risikoexpositionen basierend auf strukturellen Aspekten wie der Geschäftstätigkeit, geografischen Aspekten, dem Geschäftsmodell oder Produktcharakteristika. Dabei ist die Mitigation durch den im jeweiligen IRO-Cluster beschriebenen Managementansatz von Continental nicht berücksichtigt. Tatsächliche negative Auswirkungen, konkrete Risiken, positive Auswirkungen sowie Chancen werden aus der unternehmensspezifischen Perspektive beschrieben und berücksichtigen die Ergebnisse der Managementansätze. Eine ausführliche Definition der IRO-Typen ist im Kapitel Allgemeine Angaben (ESRS 2) in den Abschnitten Wesentlichkeit der Auswirkungen (Impact Materiality) und Finanzielle Wesentlichkeit (Financial Materiality) zu finden.

Die Beschreibungen der IROs sind jeweils für sich abgeschlossen zu betrachten, wodurch es zu Wiederholungen kommen kann.

Auf den folgenden Seiten werden die IROs des IRO-Clusters detailliert beschrieben. Zudem wird der für das IRO-Cluster entwickelte Managementansatz dargestellt, der die beschriebenen Auswirkungen, Risiken und Chancen steuert. Zugleich werden dazugehörige Ziele, Maßnahmen und Kennzahlen erläutert (sofern vorhanden).

Geschäftsverhalten, Unternehmensführung und Unternehmenskultur

Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen im IRO-Cluster Geschäftsverhalten, Unternehmensführung und Unternehmenskultur

ID	Kurzbeschreibung	Art des IROs	Primärer Zeithorizont	Erläuterung
66	Kartellrechtliche Vorfälle im eigenen Geschäftsbereich	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig	Continental ist in unterschiedlichen Märkten und Regionen weltweit sowie in wettbewerbsintensiven Geschäftsmodellen tätig. Daraus ergibt sich ein inhärentes und marktabhängiges Potenzial für negative Auswirkungen auf Märkte oder Personen durch potenziell wettbewerbswidriges Verhalten, insbesondere in Bereichen, in denen Kontakt zu Wettbewerbern besteht.
67	Negative Auswirkungen auf hinweisgebende Personen	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig	Continental ist in unterschiedlichen Märkten und Regionen weltweit tätig. In diesen Regionen und Märkten sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen und die Marktpraxis in Bezug auf den Schutz von hinweisgebenden Personen unterschiedlich ausgeprägt. Im Zusammenhang mit der Vertraulichkeit der Informationen von hinweisgebenden Personen ergibt sich daraus ein prozessinhärentes und marktabhängiges Potenzial für negative Auswirkungen auf Hinweisgeber.
68	Vorfälle von Korruption, Bestechung oder Betrug im eigenen Geschäftsbereich	Potenzielle negative Auswirkung	Kurzfristig	Continental ist in unterschiedlichen Märkten und Regionen weltweit tätig. In diesen Regionen und Märkten sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen und die Marktpraxis hinsichtlich der Vermeidung von Korruption, Bestechung, Betrug oder Verstößen gegen andere Themen in Bezug auf Geschäftsethik unterschiedlich ausgeprägt. Daraus ergibt sich ein marktabhängiges Potenzial für negative Auswirkungen auf Märkte oder Personen durch Verstöße gegen Geschäftsethik, insbesondere in Bereichen mit Geschäftspartnerkontakt oder anderen externen Kontakten.
69	Sanktionen im Zusammenhang mit Vorfällen durch Geschäftsverhalten	Abstraktes und konkretes Risiko	Kurzfristig	Continental ist in unterschiedlichen Märkten und Regionen weltweit tätig. In diesen Regionen und Märkten sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen und die Marktpraxis hinsichtlich Geschäftsverhalten unterschiedlich ausgeprägt. Daraus ergibt sich eine generelle Exposition gegenüber möglichen Effekten, die sich aus existierender Regulatorik, wesentlichen Verschärfungen oder neuen Anforderungen ergeben können. Im Fall, dass in Bezug auf Geschäftsverhalten schwere Vorfälle auftreten würden, könnte dies im Rahmen geltender oder verschärfter Regulatorik sowie vertraglicher Anforderungen zu Straf- und Bußgeldzahlungen, Abhilfekosten oder einer vorübergehenden Unterbrechung des jeweiligen Geschäftsbetriebs führen. Ein konkretes Risiko ergibt sich für Reifenhersteller durch laufende und mögliche Verfahren in einzelnen Märkten.

Managementansatz für Geschäftsverhalten, Unternehmensführung und Unternehmenskultur

Continental bekennt sich zu verantwortungsvollen Geschäftspraktiken und einer verantwortungsvollen Geschäftsethik. Die Unternehmenskultur sowie die Compliance-Kultur von Continental dienen als Grundlage für den Managementansatz in Bezug auf Geschäftsverhalten, Unternehmensführung und Unternehmenskultur. Dieser wird maßgeblich von der Einstellung und dem Verhalten des Managements von Continental und dessen Umgang mit Compliance-Risiken beeinflusst. Um alle diesbezüglichen Aspekte abzudecken, hat Continental ein umfassendes Compliance-Managementsystem (CMS) eingeführt, das von einer Compliance-Organisation gesteuert und überwacht wird.

Das CMS von Continental konzentriert sich vor allem auf die folgenden Bereiche:

- **Geschäftsethik:** Einhaltung der Gesetze zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung, um ethisches Verhalten zu fördern und im Umgang mit Geschäftspartnern und Amtsträgern zu gewährleisten.
- **Kartellrecht:** Einhaltung der geltenden Wettbewerbsgesetze, um einen freien und fairen Wettbewerb zu gewährleisten.
- **Bekämpfung von Geldwäsche:** Einhaltung der geltenden Gesetze und Vorschriften zur Bekämpfung von Geldwäsche und der Finanzierung von Terrorismus.
- **Einhaltung von Datenschutz:** Einhaltung aller geltenden internationalen und nationalen Datenschutzvorschriften für personenbezogene und nicht personenbezogene Daten.

Das CMS von Continental umfasst den gesamten Konzern und damit alle Gesellschaften, in denen Continental die Managementkontrolle ausübt.

Die Verantwortung für die Umsetzung der Compliance liegt in der sogenannten ersten Linie (in Anlehnung an das Drei-Linien-Modell des Institute of Internal Auditors) bei der Geschäftsführung der jeweiligen Gesellschaften von Continental und bei allen Mitarbeitenden. Die Verantwortung für das Governance-Regelwerk des Systems liegt beim Chief Compliance Officer (CCO), der vom Vorstand ernannt wird und als zweite Linie fungiert. Der CCO betreibt eine Compliance-Organisation mit mehreren Abteilungen, die dem CCO berichten. Sie besteht aus dedizierten Fachabteilungen sowie aus regionalen Compliance-Ansprechpartnern, die in erster Linie die Unternehmensbereiche und Geschäftsfelder des Konzerns beraten. Ein internes Netzwerk von Compliance-Koordinatoren in den Ländern, in denen Continental vertreten ist, unterstützt die Compliance-Abteilung bei der Verteilung von Informationen. Es unterstützt zudem zentrale Aktivitäten und gibt gleichzeitig Rückmeldung über relevante lokale Vorschriften und Anforderungen. Die dritte Linie wird von der internen Revision vertreten, die die Angemessenheit und Wirksamkeit des CMS auf unabhängige Weise beurteilt. Der Vorstand trägt die Gesamtverantwortung für die Compliance und übt die Aufsicht über das Compliance-Managementsystem aus.

Interne Compliance-Kontrollen, die auf das Risikoprofil der jeweiligen Gesellschaft abgestimmt sind, werden lokal umgesetzt und sind mit dem GRC-System von Continental abgestimmt, insbesondere mit dem konzernweiten internen Kontrollprozess, der eine dedizierte Methodik beinhaltet.

Zusätzlich zu den Verantwortlichkeiten innerhalb der Organisation übt der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats die weitere Aufsicht über das Compliance-Management des Unternehmens aus.

Alle Vorstandsmitglieder von Continental verfügen über Expertise hinsichtlich des Geschäftsverhaltens. Innerhalb des Vorstands ist seit Oktober 2025 der Vorstandsvorsitzende für die Governance im Zusammenhang mit dem Geschäftsverhalten verantwortlich. Zuvor lag die Zuständigkeit beim Vorstandsmitglied für Group Finance and Controlling, Integrität und Recht. Weiterführende Informationen zur Expertise der Vorstandsmitglieder sind in der Anlage zur Geschäftsordnung des Vorstands sowie in den Lebensläufen der einzelnen Vorstandsmitglieder auf unserer Internetseite in der Rubrik Unternehmen/Corporate Governance/Vorstand offengelegt.

Auch der Aufsichtsrat verfügt über eine ausgeprägte und langjährige Expertise im Zusammenhang mit dem Geschäftsverhalten. Weiterführende Informationen zur Expertise der einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats sind in der Qualifikationsmatrix in der Erklärung zur Unternehmensführung in diesem Geschäftsbericht aufgeführt.

Die Compliance-Organisation führt verschiedene risikobasierte Prozesse durch, um kontinuierlich die angemessene Gestaltung zu gewährleisten und die operative Wirksamkeit des CMS zu ermöglichen – zentral sowie lokal für die Gesellschaften.

In Zusammenarbeit mit den auf Basis einer internen initialen Risikobewertung identifizierten relevanten Gesellschaften führt sie regelmäßig einen Prozess zur Identifizierung von Risiken durch, um die individuellen Risiken der jeweiligen Gesellschaften zu überprüfen.

Auch überprüft die Compliance-Organisation regelmäßig ihre Regeln, um die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften und die Konsistenz mit anderen Konzernregeln sicherzustellen.

Zudem führt sie regelmäßig Stichprobenkontrollen der lokal implementierten internen Compliance-Kontrollen durch und leitet bei Abweichungen Abhilfemaßnahmen ein.

Darüber hinaus führt die interne Revision Schwerpunktprüfungen des CMS von Continental durch und berücksichtigt Compliance-Risiken bei ihren allgemeinen Prüfungen nach eigenem Ermessen. Zudem prüft die Compliance-Organisation die CMS-Prozesse, um Risiken und Ineffizienzen des Systems festzustellen, zu analysieren und abzustellen.

Die Prozesse des CMS unterstützen das Unternehmen hinsichtlich des regelkonformen Verhaltens der Mitarbeitenden von Continental in den Geschäftsprozessen.

Die in Bezug auf Korruption und Bestechung am stärksten gefährdeten Funktionen innerhalb von Continental sind typischerweise Abteilungen mit Kontakten zu Dritten wie Einkauf, Vertrieb, Personalwesen, Finanzen und Public Affairs.

Ein wichtiger Bestandteil des Compliance-Programms von Continental ist die Möglichkeit für Hinweisgeber (Whistleblower), ihre Bedenken und Beschwerden zu melden. Ein Whistleblower kann jeder

Akteur einer Interessengruppe von Continental sein, z. B. ein Mitarbeiter der eigenen Belegschaft von Continental, eine Mitarbeiterin in der Wertschöpfungskette, ein Mitglied einer betroffenen Gemeinschaft, ein Verbraucher oder ein Endnutzer. Der Whistleblowing-Prozess wird durch eine spezielle interne Regel gesteuert, die in einem durchgängigen Prozess die Rollen und Verantwortlichkeiten entlang der Prozessschritte Meldung, Meldungsbearbeitung, Untersuchung und Sanktionierung festlegt – im Einklang mit dem deutschen Hinweisgeberschutzgesetz und den einschlägigen internationalen Rechtsvorschriften.

Whistleblowern bietet Continental drei Whistleblowing-Kanäle an: eine Integrity-Hotline mit internationalen und lokalen Telefonnummern, eine Integrity-Plattform (Onlineportal) sowie eine Integrity-E-Mail-Adresse. Diese Kanäle bieten vertrauliche und anonyme Berichtsmöglichkeiten für (potenzielle) Compliance-Fälle, insbesondere in Bezug auf:

- Manipulation der (Finanz-)Buchhaltung,
- Wettbewerbs-/Kartellrecht,
- faires und ethisches Verhalten, Interessenkonflikte,
- Korruption/Bestechung,
- Diskriminierung, Belästigung, psychische Gewalt,
- Umweltrechte,
- Export- und Importkontrolle inklusive Sanktionen,
- Menschenrechte,
- Schutz von Informationen und Geschäftsgeheimnissen,
- Beeinträchtigung des Whistleblower-Systems, z. B. Vergeltungsmaßnahmen gegen Whistleblower, Verletzung der Vertraulichkeit oder der Meldepflicht,
- Sicherheit in der Informationstechnologie (IT)/Cyberkriminalität,
- Arbeitsrechte einschließlich individueller und kollektiver Rechte,
- Marktmanipulation inklusive Insider-Handel,
- Missbrauch von Firmeneigentum/Dienstleistungen und Diebstahl,
- Geldwäsche/Terrorismusfinanzierung,
- Schutz von personenbezogenen Daten,
- körperliche Gewalt,
- Sabotage und Vandalismus,
- Terrorismus, Extremismus, organisierte Kriminalität,
- Arbeitsschutz und Arbeitssicherheit,
- sexuelle Belästigung,
- Steuerhinterziehung/-betrug,
- technische Compliance (produktbezogene Compliance),
- (digitalen) Betrug, Unterschlagung und andere Formen der Bereicherung.

Diese Fälle werden von einem dedizierten Team von Fallmanagern innerhalb der Compliance-Organisation geprüft, die Fälle an die interne Revision zur Untersuchung weiterleiten, wenn eine Meldung substantiiert ist. Weitere Informationen zu den einzelnen Schritten des Prozesses finden sich weiter unten im Abschnitt Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung.

Der zugrunde liegende Prozess ist ebenfalls in einer internen Regel definiert und in Form eines komprimierten Dokuments „Verfahrensregeln" auch öffentlich zugänglich. Zusätzlich wird eine webbasierte Basisschulung zum Thema Whistleblowing als Pflichtschulung an festangestellte Mitarbeitende mit Computerzugang zugewiesen. Ferner werden die Mitarbeitenden regelmäßig über die Möglichkeiten zum Whistleblowing informiert, u. a. durch spezielle Poster, die in den Niederlassungen von Continental aufgehängt werden.

In Übereinstimmung mit der Richtlinie (EU) 2019/1937 definieren der Verhaltenskodex von Continental sowie eine spezielle interne Regel zum Thema Whistleblowing, dass Vergeltungsmaßnahmen gegen Whistleblower nicht zu tolerieren sind, sondern sanktioniert werden. Vergeltungsmaßnahmen gegen Hinweisgeber wie Kündigung, Setzen auf eine schwarze Liste, Degradierung, Verweigerung von Überstunden oder Beförderung, Disziplinarmaßnahmen, Verweigerung von Vergünstigungen, Nicht(wieder)einstellung und Einschüchterung sind ein schwerwiegendes Fehlverhalten und werden als solches behandelt.

Es steht den Mitarbeitenden frei, Fälle von (potenziellem) Fehlverhalten auch ihren Vorgesetzten, den Personalabteilungen und anderen Funktionen zu melden. Diese Personen oder Funktionen sind jedoch keine Meldestellen im Sinne des deutschen Hinweisgeberschutzgesetzes, sodass Vertraulichkeit und Anonymität nicht vollständig gewährleistet werden können.

Um die Unternehmenskultur, das gewünschte Verhalten der Mitarbeitenden und das Selbstverständnis des Continental-Konzerns zu fördern und weiterzuentwickeln, hat Continental eine klare Vision und Mission sowie vier grundlegende Unternehmenswerte entwickelt, die die Wurzeln unserer Unternehmenskultur bilden. Darüber hinaus tragen zwei interne Grundsätze zu unserer Unternehmenskultur bei: unsere Nachhaltigkeitsambition und der verbindliche Verhaltenskodex für alle Mitarbeitenden von Continental.

Zur Bewertung der Unternehmenskultur hat Continental den OUR-BASICS-Live-Index „Nachhaltiges Engagement" sowie den OUR-BASICS-Live-Index „Wahrgenommene Integrität" entwickelt, der Aspekte des wahrgenommenen Zustands der Compliance-Kultur bewertet. Beide Indizes werden auf Basis der jährlichen Mitarbeitendenbefragung OUR BASICS Live berechnet (weiterführende Informationen finden sich auch im Kapitel Eigene Belegschaft (ESRS S1) in diesem Nachhaltigkeitsbericht).

Das CMS von Continental basiert auf einer Reihe von Regeln. Als Hauptelement des Compliance-Programms von Continental ist die Erstellung und Kommunikation von Regeln in den Rule-Governance-Prozess von Continental eingebettet, der eine zentral genutzte Regelmanagement-Anwendung einschließlich der relevanten Prozesse definiert.

Das CMS von Continental basiert auf dem IDW-Prüfungsstandard 980 für Compliance-Managementsysteme des Instituts der Wirtschaftsprüfer in Deutschland e. V. (IDW).

Der Managementansatz von Continental im Zusammenhang mit Geschäftsverhalten, Unternehmensführung und Unternehmenskultur berücksichtigt die Interessen verschiedener Interessengruppen wie Mitarbeitende, Aktionäre, Kunden und Whistleblower.

Die Kommunikation von Informationen, die für das CMS relevant sind, wird von der Compliance-Organisation gesteuert, um die Integritätskultur im Allgemeinen sowie Compliance-Bereiche und -Themen im Besonderen zu fördern. Beispielsweise fördert eine regelmäßige

Serie „Fall des Quartals" die Sensibilität für Compliance-Themen durch ein zugängliches und leicht verständliches „True Crime"-Format. Offene Aufrufe, Intranet-Artikel, Workshops und Beiträge in relevanten internen Kanälen konzentrieren sich auf die jeweiligen Themen. Zudem umfasst das CMS mehrere obligatorische allgemeine sowie spezifische Online- und Präsenzschulungen für die verschiedenen Zielgruppen in den jeweiligen Unternehmensbereichen oder Funktionen.

Das umfassende Schulungskonzept beinhaltet sowohl Basisschulungen für alle Festangestellten von Continental in den genannten Compliance-Bereichen sowie risikobasierte Aufbau- und Vertiefungstrainings für themen- und zielgruppenspezifische Inhalte. Der Schulungsplan sieht grundlegende Basisschulungen zur Bekämpfung von Bestechung und Korruption vor. Diese werden jährlich abgehalten und sind für alle Festangestellten obligatorisch. Siehe auch die entsprechende Kennzahl „Gefährdete Funktionen, die von Trainingsprogrammen zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung abgedeckt werden".

Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung

Continental hat ihre Integrity-Hotline als Hauptsystem zum Melden, Aufdecken und Verhindern von unethischem und gesetzeswidrigem Verhalten einschließlich Korruption und Bestechung, eingerichtet. Das Melden solcher Bedenken ist ein wichtiger Beitrag zur Aufdeckung und Verhinderung von Fehlverhalten. Continental duldet keine Vergeltungsmaßnahmen gegen Whistleblower.

Die Verfahren zur Vorbeugung, Aufdeckung und Behandlung von Anschuldigungen bezüglich Korruption und Bestechung oder entsprechenden Vorfällen sind in den beschriebenen Managementansätzen zu Geschäftsverhalten, Unternehmensführung und Unternehmenskultur enthalten.

Im Falle einer Meldung entscheidet ein sogenannter Investigation Roundtable, bestehend aus Vertretern des Compliance-Fallmanagements und der internen Revision, nach eigenem Ermessen über die Durchführung der Untersuchung innerhalb der Konzernregel für Whistleblowing und interne Untersuchungen.

Für alle Untersuchungen gilt der Grundsatz „Kenntnis nur, wenn nötig". Nach diesem Grundsatz dürfen Informationen nur an solche Personen weitergegeben oder diesen zugänglich gemacht werden, die Anschuldigungen entgegennehmen, Fälle verwalten, Untersuchungen durchführen, Sanktionen festlegen oder eine dieser Tätigkeiten unterstützen, oder wenn Continental ein berechtigtes Interesse daran hat, andere Abteilungen zu informieren (z. B. bei Rechtsstreitigkeiten), sofern dies erforderlich ist. Insbesondere wird die Identität des Whistleblowers und der beschuldigten Person im Einklang mit den geltenden Hinweisgeberschutzgesetzen vertraulich behandelt.

Für jeden untersuchten Fall erstellt die Untersuchungseinheit einen Bericht und bewertet den Fall. Nach Fertigstellung eines Berichtsentwurfs sendet die Untersuchungseinheit den Bericht zur Überprüfung und Qualitätssicherung an das Compliance-Fallmanagement (als Teil der Compliance-Organisation). Die in dem Bericht enthaltenen Empfehlungen werden von der jeweiligen Untersuchungseinheit festgelegt und mit dem Compliance-Fallmanagement abgestimmt. Die Untersuchungseinheit stellt die Umsetzung der Empfehlungen sicher.

Das Compliance-Fallmanagement legt dem Chief Compliance Officer und dem zuständigen Vorstand vierteljährlich einen Bericht über laufende und abgeschlossene Untersuchungen vor. Ist kurzfristig von einer hohen Auswirkung eines Hinweises auf Continental auszugehen, meldet das Compliance-Fallmanagement den Sachverhalt unverzüglich an den Chief Compliance Officer.

Der Chief Compliance Officer und der Leiter der internen Revision berichten regelmäßig an den Vorstand sowie an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Sollte sich ein Vorwurf gegen ein Mitglied der Geschäftsleitung erhärten, wird der Bericht nicht an den Vorstand, sondern an den Vorsitzenden des Prüfungsausschusses des Aufsichtsrats weitergeleitet.

Im Allgemeinen ist die Kommunikation über Korruption und Bestechung Teil des übergreifenden Managementansatzes zu Geschäftsverhalten, Unternehmensführung und Unternehmenskultur. Ferner stehen alle internen Konzernregeln auf der Continental-Plattform für interne Regeln im Intranet zur Verfügung und sind für alle Mitarbeitenden mit Computerzugang zugänglich. Online- und Präsenzschulungen stellen sicher, dass der Regelinhalt den Adressaten in praktischen Begriffen erklärt wird, einschließlich Beispielen und Fallstudien.

Das Continental-Schulungsprogramm zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung stützt sich hauptsächlich auf webbasierte Schulungen, die über eine spezielle Lernplattform abgehalten werden. Dabei werden grundlegende Prinzipien und Regeln zu diesem Thema vermittelt und Fallstudien zur Selbstkontrolle des richtigen Verständnisses der Lerninhalte bereitgestellt. Die Schulung ist für alle Festangestellten obligatorisch. Durch persönliche Schulungen, die sich auf spezielle, vertiefte Inhalte konzentrieren, werden ausgewählte Funktionen, wie z. B. Einkauf und Vertrieb, in relevanten Aspekten des Geschäftsverhaltens und der Unternehmensführung geschult.

Der Vorstand und der Aufsichtsrat werden vom Chief Compliance Officer regelmäßig über aktuelle Entwicklungen im Bereich Compliance (Bekämpfung von Korruption und Bestechung) informiert. Diese Updates enthalten, falls erforderlich, Informationen zu Aktualisierungen neuer gesetzlicher Vorschriften und dienen somit der Fortbildung. Darüber hinaus erhält der Vorstand die gleichen Compliance-Schulungen wie alle anderen Festangestellten.

Kennzahlen zu Geschäftsverhalten, Unternehmensführung und Unternehmenskultur

Im Berichtsjahr verbesserte sich die Kennzahl OUR-BASICS-Live-Index „Wahrgenommene Integrität" auf 81 % (Vj. 79 %). Die wesentliche Ursache hierfür ist die Darstellung der im Nachhaltigkeitsbericht konsolidierten Ergebnisse ohne die ehemaligen Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing. Für den jeweiligen Zuschnitt der Unternehmensbereiche zum Zeitpunkt der Umfrage blieben die Ergebnisse im Vergleich zum Vorjahr stabil (siehe auch die Angaben auf Seite 209).

Alle gefährdeten Funktionen von Continental wurden 2025 analog zum Vorjahr von Trainingsprogrammen zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung abgedeckt.

Hinsichtlich Verurteilungen von Continental oder Verurteilungen im Zusammenhang mit Continental erhielt die Gesellschaft im Berichtsjahr erneut keine Kenntnis.

Der Gesamtbetrag der ausgezahlten Geldbußen für Verstöße gegen die Gesetze zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung belief sich 2025 auf 0 Mio € (Vj. 0 Mio €).

Kennzahlen zu Geschäftsverhalten, Unternehmensführung und Unternehmenskultur	**2025**	2024
OUR-BASICS-Live-Index „Wahrgenommene Integrität", in %	81	79
Gefährdete Funktionen, die von Trainingsprogrammen zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung abgedeckt werden (zum 31.12.), in %	100	100
Anzahl der Verurteilungen wegen Korruption und Bestechung	0	0
Gesamtbetrag der Geldbußen für Verstöße gegen die Gesetze zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung, in Mio €	0	0

Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden:
OUR-BASICS-Live-Index „Wahrgenommene Integrität"
- *Der Index wird als die Zustimmung der Mitarbeitenden zu Fragen des Themenbereichs „Wahrgenommene Integrität" in der Mitarbeitendenbefragung OUR BASICS Live definiert.*
- *Die Umfrage basiert auf einer repräsentativen Zufallsstichprobe über alle Continental Standorte weltweit.*
- *Zum Zeitpunkt der Umfrage im Juni 2025 waren die Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing noch Teil des Continental-Konzerns. Das Ergebnis des Indikators mit diesen Unternehmensbereichen lag bei 79 % für das Berichtsjahr.*
- *Diese Kennzahl ist unternehmensspezifisch.*

Gefährdete Funktionen, die von Trainingsprogrammen zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung abgedeckt werden
- *Gezählt werden die Mitarbeitenden des Continental-Konzerns mit einem gültigen und aktiven Arbeitsvertrag per 31.12. des jeweiligen Berichtjahres. Praktikanten, Auszubildende und andere Beschäftigte sind nicht berücksichtigt.*
- *Eine gefährdete Funktion ist ein Fachbereich, in der die Mitarbeitenden hauptsächlich in administrativen Bereichen arbeiten und Gehälter beziehen.*
- *Die Trainingsprogramme zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung sind für die gefährdeten Funktionen obligatorisch.*

Anzahl der Verurteilungen wegen Korruption und Bestechung
- *Berücksichtigt werden die Verurteilungen von Continental oder im Zusammenhang mit Continental, von denen Continental nachweislich Kenntnis hat.*
- *Berücksichtigt werden die Verurteilungen, für die im Berichtsjahr eine gerichtliche Entscheidung in erster Instanz ergangen ist.*
- *Die Definitionen von Korruption und Bestechung richten sich nach den geltenden nationalen Gesetzen.*
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften.*
- *Da im Berichtszeitraum keine Vorfälle vorgefallen sind, musste Continental keine Maßnahmen ergreifen, um Verstöße gegen die Verfahren und Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung zu beheben.*

Gesamtbetrag der Geldbußen für Verstöße gegen die Gesetze zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung
- *Die Definitionen von Korruptions- und Bestechungsbekämpfung richten sich nach den geltenden nationalen Gesetzen.*
- *Die Datenerhebung erfolgt durch die Gesellschaften, die die Verurteilungen dokumentieren.*
- *Berücksichtigt werden die Verurteilungen, die als Strafmaß eine Geldbuße für den Continental-Konzern oder eine der Tochtergesellschaften nach sich ziehen.*
- *Berücksichtigt werden Geldbußen, die im Berichtsjahr ausgezahlt wurden.*
- *Diesbezügliche Aufwendungen im Sinne der ESRS werden im Konzernabschluss in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung unter dem Posten Sonstige Aufwendungen ausgewiesen.*

Nachhaltigkeitsbericht – Übersichten und Indextabellen

Ausgewählte Nachhaltigkeitskennzahlen nach Unternehmensbereichen

Die nachstehende Tabelle zeigt ausgewählte Nachhaltigkeitskennzahlen aufgegliedert nach Unternehmensbereichen, damit für diese die Überleitung zur neuen Konzernstruktur und die Vergleichbarkeit im Zeitverlauf erleichtert wird. Die Auswahl umfasst insbesondere Kennzahlen mit Relevanz für Vergütungsprozesse und öffentliche Nachhaltigkeitsziele sowie ausgewählte weitere Kennzahlen.

Kennzahlen	2025	Davon Tires	Davon Conti-Tech	2024	Davon Tires	Davon Conti-Tech	Davon Automotive und Contract Manufacturing	Weitere Angaben auf Seite
Klimawandel (ESRS E1)								
Kombinierte eigene Scope-1- und marktbasierte Scope-2-THG-Emissionen, in Mio t CO_2e	0,707	0,433	0,269	0,833	0,472	0,294	0,054	131
Gesamte indirekte (Scope 3) THG-Bruttoemissionen, in Mio t CO_2e	82,75	68,12	14,63	99,42	68,00	15,63	15,74	138
davon durch erworbene Waren und Dienstleistungen	8,81	6,32	2,49	14,27	5,56	2,60	6,07	138
davon durch Verwendung verkaufter Produkte	68,54	58,35	10,19	78,51	58,93	11,27	8,31	138
Treibhausgasintensität bezogen auf die Produktion im Reifengeschäft, in t CO_2e pro t	0,20	0,20	–	0,23	0,23	–	–	131
Gesamter Energieverbrauch, in TWh	6,8	4,7	2,1	8,2	4,6	2,2	1,3	135
Emissionen und Substanzen (ESRS E2)								
Menge besorgniserregender Stoffe, die während der Produktion erzeugt, verwendet oder beschafft werden, in Mio t	0,086	0,061	0,025	0,149	0,089	0,024	0,036	151
Menge besorgniserregender Stoffe, die das Unternehmen verlassen, in Mio t	0,031	0,013	0,018	0,047	0,007	0,005	0,035	151
Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften (ESRS E5)								
Gesamtgewicht der verwendeten Produkte (einschließlich Verpackung) und Materialien, in Mio t	3,0	2,1	0,8	3,7	2,1	0,9	0,7	166
Gesamtgewicht des Zuflusses erneuerbarer und recycelter Materialien, in Mio t	0,6	0,6	<0,1	0,6	0,5	<0,1	<0,1	166
Anteil der eingekauften erneuerbaren und recycelten Produktionsmaterialien für Reifen, in %	28,1	28,1	–	26,0	26,0	–	–	163
Gesamtmenge des Abfallaufkommens, in Mio t	0,347	0,252	0,095	0,464	0,256	0,108	0,100	171
Abfallverwertungsquote, in %	87,2	91,1	77,5	87,2	91,4	74,7	90,4	171

Kennzahlen	2025	Davon Tires	Davon Conti-Tech	2024	Davon Tires	Davon Conti-Tech	Davon Automotive und Contract Manufacturing	Weitere Angaben auf Seite
Eigene Belegschaft (ESRS S1)								
Anteil von Frauen in Führungspositionen (exkl. USA), in %	23,6	23,1	23,3	20,6	20,7	21,9	17,4	178
Delta zwischen dem Anteil von Frauen in Führungspositionen und dem Anteil von Frauen unter den nicht-gewerblichen Mitarbeitenden (exkl. USA), in Prozentpunkten	8,1	6,4	11,5	8,2	7,3	11,6	9,3	178
Unfallrate von Arbeitsunfällen mit Ausfalltagen (Anzahl der Unfälle pro 1 Mio Arbeitsstunden)	3,1	3,1	3,1	2,1	3,5	3,1	0,9	186
Krankheitsrate, in %	4,1	3,9	4,3	3,3	3,8	4,4	2,5	186
OUR-BASICS-Live-Index „Nachhaltiges Engagement", in %	80[1]	82	78	79	81	80	77	190
Mitarbeitendenfluktuation, in %	13	10	16	13	11	14	14	190
Gesamtanzahl der eigenen Mitarbeitenden (zum 31.12.)	90.094	54.905	34.912	183.358	55.125	37.652	90.048	114, 181, 193
Gesamtzahl der Fälle, Vorfälle und Falschmeldungen von Diskriminierung einschließlich Belästigung	157	103	49	294	78	67	120	182
Gesamtzahl der Beschwerden in Bezug auf soziale Faktoren oder Aspekte und Menschenrechte, außer Diskriminierung	56	18	37	139	21	44	66	182
Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)								
Anzahl der vorliegenden gültigen Lieferanten-Selbstauskünfte (zum 31.12.)	946	613	684	1.534	514	623	813	197
Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4)								
Anzahl neuer Feldqualitätsereignisse (zum 31.12.)	16	12	4	17	8	2	7	202
Geschäftsverhalten (ESRS G1)								
OUR-BASICS-Live-Index „Wahrgenommene Integrität", in %	81[1]	82	80	79	82	80	77	208

Für Definitionen, Annahmen und Berechnungsmethoden siehe die weiteren Angaben auf den angegebenen Seiten.
1 Zum Zeitpunkt der Umfrage im Juni 2025 waren die Unternehmensbereiche Automotive und Contract Manufacturing noch Teil des Continental-Konzerns. Das Ergebnis der Indikatoren mit diesen Unternehmensbereichen lag unverändert bei 79 % für das Berichtsjahr.

Übersicht und Index der Pflichtangaben (Disclosure Requirements) gemäß ESRS 2

Angabepflicht	Kapitel/Abschnitt	Seite
ESRS 2 – Allgemeine Angaben		
BP-1 – Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärungen	Hinweis zur Anwendung der ESRS	95-96
BP-2 – Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen	Änderungen bei der Erstellung oder Darstellung von Nachhaltigkeitsinformationen	96
	Angaben aufgrund anderer Rechtsvorschriften zur Nachhaltigkeitsberichterstattung	97
GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	Governance	110-112
GOV-2 – Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen	Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten bei der unternehmerischen Aufsicht	112
GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	Nachhaltigkeitsbezogene Leistung in Anreizsystemen	116
GOV-4 – Erklärung zur Sorgfaltspflicht	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	115
GOV-5 – Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	Internes Kontrollsystem für Nachhaltigkeitsberichterstattung	117
SBM-1 – Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	113-114
SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger	Stakeholder und Einbindung von Stakeholdern	102
SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – Überblick	97, 101
	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – Details	104-105
	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf den Klimawandel	127, 136, 141
	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Emissionen und Substanzen	147, 150, 153, 154
	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf biologische Vielfalt und Ökosysteme	156, 158
	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften	159, 168
	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf die eigene Belegschaft	174, 184, 187, 188
	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	195
	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf betroffene Gemeinschaften	198
	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Verbraucher und Endnutzer	200, 203
	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf Continentals Geschäftsverhalten	204
IRO-1 – Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	Verfahren zur Ermittlung und Bewertung wesentlicher IROs	98-101
	Berücksichtigung von Interessen und Perspektiven der Stakeholder	102
	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen – Details	104
IRO-2 – In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten	Identifizierung der offenzulegenden Informationen auf Basis des IRO-Assessments	103
	Übersicht und Index der Pflichtangaben (Disclosure Requirements) gemäß ESRS 2	211-214
	Datenpunkte in den ESRS aus anderen EU-Rechtsvorschriften	215-219

Angabepflicht	Kapitel/Abschnitt	Seite
ESRS E1 – Klimawandel		
E1.GOV-3 – Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	Nachhaltigkeitsbezogene Leistung in Anreizsystemen	116
E1-1 – Übergangsplan für den Klimaschutz	Übergangsplan für den Klimaschutz	143
E1.SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf den Klimawandel	126
	Resilienzanalyse	144
E1.IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen klimabezogenen Auswirkungen, Risiken und Chancen	Besonderheiten des IRO-Assessments in Bezug auf Klimawandel	108
E1-2 – Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	Managementansätze für Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel, Energieeffizienz und erneuerbare Energien	126
	Managementansatz für Scope-1- und Scope-2-Emissionen	127-128
	Managementansatz für Scope-3-Emissionen, Resilienz und Transformation der Wertschöpfungskette	136-138
	Managementansatz für Anpassung an den Klimawandel	141-142
E1-3 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten	Kernmaßnahmen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Scope-1- und Scope-2-Emissionen	132-133
	Investitionen und Betriebsausgaben für Kernmaßnahmen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Klimawandel	133
	Wechselbeziehung zwischen Investitionen (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx)	133
E1-4 – Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	Ziele in Bezug auf Scope-1- und Scope-2-Emissionen	128-130
	Kennzahlen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Scope-1- und Scope-2-Emissionen	131
E1-5 – Energieverbrauch und Energiemix	Kennzahlen in Bezug auf Energieverbrauch und Energiemix	135
	Weitere Angaben zu Energieverbrauch und Energiemix	145
E1-6 – THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	Kennzahlen in Bezug auf Scope-1- und Scope-2-Emissionen	134
	Kennzahlen in Bezug auf Scope-3-Emissionen, Resilienz und Transformation der Wertschöpfungskette	138-140
	THG-Emissionen insgesamt	146
	Intensität der THG-Emissionen	146
E1-7 – Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO_2-Zertifikate	Managementansatz für Scope-3-Emissionen, Resilienz und Transformation der Wertschöpfungskette	136-138
E1-8 – Interne CO_2-Bepreisung	Internes CO_2-Preissystem	144
ESRS E2 – Umweltverschmutzung		
E2.IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Besonderheiten des IRO-Assessments in Bezug auf Umweltverschmutzung	109
E2-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Managementansatz für produktbezogene Aspekte bezüglich Umweltschutz	148-149
	Managementansatz für besorgniserregende und besonders besorgniserregende Stoffe	150-151
	Managementansatz für Umweltschutz in der Lieferkette	153-154
	Managementansatz für Umweltschutz im eigenen Geschäftsbereich	154
E2-2 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Hinweise in Bezug auf Ziele und Kernmaßnahmen	96-97
E2-3 – Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Hinweise in Bezug auf Ziele und Kernmaßnahmen	96-97
E2-5 – Besorgniserregende Stoffe und besonders besorgniserregende Stoffe	Kennzahlen in Bezug auf besorgniserregende Stoffe und besonders besorgniserregende Stoffe	151-152
ESRS E3 – Wasser und Meeresressourcen		
E3.IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Besonderheiten des IRO-Assessments in Bezug auf Wasser- und Meeresressourcen	109

Angabepflicht	Kapitel/Abschnitt	Seite
ESRS E4 – Biologische Vielfalt und Ökosysteme		
ESRS 2.17 – Angaben zu biologische Vielfalt und Ökosysteme in Bezug auf Konzepte, Maßnahmen und Ziele gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2025/1416	Biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4)	157-158
ESRS E5 – Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft		
E5.IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Besonderheiten des IRO-Assessments in Bezug auf Ressourcennutzung und zirkuläres Wirtschaften	109
E5-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Managementansatz für Zirkularität	160-161
	Managementansatz für Abfälle im eigenen Geschäftsbereich	168
E5-2 – Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Kernmaßnahmen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Zirkularität	164-165
	Investitionen und Betriebsausgaben für Kernmaßnahmen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Zirkularität	165
E5-3 – Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Ziele in Bezug auf Zirkularität	161-162
	Kennzahlen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Zirkularität	163
E5-4 – Ressourcenzuflüsse	Ressourcenzuflüsse	166
E5-5 – Ressourcenabflüsse	Ressourcenabflüsse	166
	Produkte und Materialien	167
	Kennzahlen in Bezug auf Abfälle im eigenen Geschäftsbereich	169-171
ESRS S1 – Arbeitskräfte des Unternehmens		
S1.SBM-2 – Interessen und Standpunkte der Interessenträger	Interessen und Perspektiven der Stakeholder in Bezug auf die eigene Belegschaft	102
S1.SBM-3 – Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Weitere Angaben zum IRO-Assessment in Bezug auf die eigene Belegschaft	172-173
S1-1 – Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens	Managementansatz für Arbeitsstandards	175-177
	Managementansatz für Arbeitssicherheit und Gesundheit	184-185
	Managementansatz für Schutz von Personaldaten	187
	Managementansatz für verantwortungsvoller Arbeitgeber	188-189
S1-2 – Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	Verfahren zum Austausch mit der eigenen Belegschaft und der Arbeitnehmervertretung über Auswirkungen	191
S1-3 – Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können	Verfahren zur Abmilderung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die eigene Belegschaft Bedenken äußern kann	192
S1-4 – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	Kernmaßnahmen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Arbeitsstandards	179
	Investitionen und Betriebsausgaben für Kernmaßnahmen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Arbeitsstandards	180
S1-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Ziele in Bezug auf Arbeitsstandards	177
	Kennzahlen zur Erreichung des Ziels in Bezug auf Arbeitsstandards	178
S1-6 – Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens	Kennzahlen in Bezug auf verantwortungsvoller Arbeitgeber	190
	Weitere Kennzahlen in Bezug auf die eigene Belegschaft	193-194
S1-8 – Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	Kennzahlen in Bezug auf verantwortungsvoller Arbeitgeber	190
S1-9 – Diversitätskennzahlen	Kennzahlen zur Verteilung der eigenen Mitarbeitenden nach Geschlecht und Alter	181
S1-10 – Angemessene Entlohnung	Kennzahlen in Bezug auf angemessene Entlohnung	183
S1-14 – Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	Kennzahlen in Bezug auf Arbeitssicherheit und Gesundheit	185-186
S1-16 – Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	Kennzahlen in Bezug auf angemessene Entlohnung	183
S1-17 – Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	Kennzahlen zur Wahrung der Menschenrechte in der eigenen Belegschaft	182

Angabepflicht	Kapitel/Abschnitt	Seite
ESRS S2 – Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette		
ESRS 2.17 – Angaben zu Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Konzepte, Maßnahmen und Ziele gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2025/1416	Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2)	195-197
ESRS S3 – Betroffene Gemeinschaften		
ESRS 2.17 – Angaben zu Betroffene Gemeinschaften in Bezug auf Konzepte, Maßnahmen und Ziele gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2025/1416	Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3)	198-199
ESRS S4 – Verbraucher und Endnutzer		
S4-1 – Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern	Managementansatz für technische (produktbezogene) Compliance	201-202
	Managementansatz für sichere Mobilität	203
S4-4 – Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	Hinweise in Bezug auf Ziele und Kernmaßnahmen	96-97
S4-5 – Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Hinweise in Bezug auf Ziele und Kernmaßnahmen	96-97
ESRS G1 – Unternehmensführung		
G1.GOV-1 – Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	Managementansatz für Geschäftsverhalten, Unternehmensführung und Unternehmenskultur	205-207
G1.IRO-1 – Beschreibung der Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	Besonderheiten des IRO-Assessments in Bezug auf Geschäftsverhalten	109
G1-1 – Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung	Managementansatz für Geschäftsverhalten, Unternehmensführung und Unternehmenskultur	205-207
G1-3 – Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	207
	Kennzahlen zu Geschäftsverhalten, Unternehmensführung und Unternehmenskultur	208
G1-4 – Fälle von Korruption oder Bestechung	Kennzahlen zu Geschäftsverhalten, Unternehmensführung und Unternehmenskultur	208

Datenpunkte in den ESRS aus anderen EU-Rechtsvorschriften

Die nachstehende Tabelle veranschaulicht die Datenpunkte im ESRS 2 und in den themenbezogenen ESRS, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben.

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnungsreferenz	EU-Klimagesetz-Referenz	Nachhaltigkeitsbericht von Continental Seite
ESRS 2 GOV-1 Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen Absatz 21 Buchstabe d	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		111
ESRS 2 GOV-1 Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind, Absatz 21 Buchstabe e			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		111
ESRS 2 GOV-4 Erklärung zur Sorgfaltspflicht Absatz 30	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 3				115
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen, Absatz 40 Buchstabe d Ziffer i	Indikator Nr. 4 Tabelle 1 in Anhang 1	Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Tabelle 1: Qualitative Angaben zu Umweltrisiken, und Tabelle 2: Qualitative Angaben zu sozialen Risiken	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		Nicht zutreffend – keine entsprechenden Aktivitäten bei Continental
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien, Absatz 40 Buchstabe d Ziffer ii	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 2		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		Nicht zutreffend – keine entsprechenden Aktivitäten bei Continental
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen, Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iii	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		Nicht zutreffend – keine entsprechenden Aktivitäten bei Continental
ESRS 2 SBM-1 Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak, Absatz 40 Buchstabe d Ziffer iv			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		Nicht zutreffend – keine entsprechenden Aktivitäten bei Continental
ESRS E1-1 Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050, Absatz 14				Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1	143
ESRS E1-1 Unternehmen, die von den Paris-abgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind, Absatz 16 Buchstabe g		Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Buchstaben d bis g und Artikel 12 Absatz 2		143
ESRS E1-4 THG-Emissionsreduktionsziele, Absatz 34	Indikator Nr. 4 in Anhang 1 Tabelle 2	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 6		128-133
ESRS E1-5 Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen, aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren), Absatz 38	Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 1 und Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 2				135

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnungsreferenz	EU-Klimagesetz-Referenz	Nachhaltigkeitsbericht von Continental Seite
ESRS E1-5 Energieverbrauch und Energiemix, Absatz 37	Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 1				135
ESRS E1-5 Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren, Absätze 40 bis 43	Indikator Nr. 6 in Anhang 1 Tabelle 1				145
ESRS E1-6 THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen, Absatz 44	Indikatoren Nr. 1 und 2 in Anhang 1 Tabelle 1	Artikel 449a; Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 5 Absatz 1, Artikel 6 und Artikel 8 Absatz 1		138, 138-140, 146
ESRS E1-6 Intensität der THG-Bruttoemissionen, Absätze 53 bis 55	Indikator Nr. 3 Tabelle 1 in Anhang 1	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 8 Absatz 1		146
ESRS E1-7 Entnahme von Treibhausgasen und CO_2-Zertifikate, Absatz 56				Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1	Nicht zutreffend – keine entsprechenden Aktivitäten bei Continental
ESRS E1-9 Risikoposition des Referenzwert-Portfolios gegenüber klimabezogenen physischen Risiken, Absatz 66			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		Schrittweise Einführung der Angabepflichten, daher keine Offenlegung für das Berichtsjahr 2025
ESRS E1-9 Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischem Risiko, Absatz 66 Buchstabe a		Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absätze 46 und 47; Meldebogen 5: Anlagebuch – Physisches Risiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Risikopositionen mit physischem Risiko			Schrittweise Einführung der Angabepflichten, daher keine Offenlegung für das Berichtsjahr 2025
ESRS E1-9 Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischen Risiko befinden, Absatz 66 Buchstabe c		Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absätze 46 und 47; Meldebogen 5: Anlagebuch – Physisches Risiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Risikopositionen mit physischem Risiko			Schrittweise Einführung der Angabepflichten, daher keine Offenlegung für das Berichtsjahr 2025
ESRS E1-9 Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen, Absatz 67 Buchstabe c		Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absatz 34; Meldebogen 2: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Durch Immobilien besicherte Darlehen – Energieeffizienz der Sicherheit			Schrittweise Einführung der Angabepflichten, daher keine Offenlegung für das Berichtsjahr 2025
ESRS E1-9 Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen, Absatz 69			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Anhang II		Schrittweise Einführung der Angabepflichten, daher keine Offenlegung für das Berichtsjahr 2025
ESRS E2-4 Menge jedes in Anhang II der E-PRTR-Verordnung (Europäisches Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister) aufgeführten Schadstoffs, der in Luft, Wasser und Boden emittiert wird, Absatz 28	Indikator Nr. 8 in Anhang 1 Tabelle 1, Indikator Nr. 2 in Anhang 1 Tabelle 2, Indikator Nr. 1 in Anhang 1 Tabelle 2, Indikator Nr. 3 in Anhang 1 Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E3-1 Wasser- und Meeresressourcen, Absatz 9	Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E3-1 Spezielles Konzept, Absatz 13	Indikator Nr. 8 in Anhang 1 Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E3-1 Nachhaltige Ozeane und Meere, Absatz 14	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 2				Nicht wesentlich

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnungsreferenz	EU-Klimagesetz-Referenz	Nachhaltigkeitsbericht von Continental Seite
ESRS E3-4 Gesamtmenge des zurückgewonnenen und wiederverwendeten Wassers, Absatz 28 Buchstabe c	Indikator Nr. 6,2 in Anhang 1 Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E3-4 Gesamtwasserverbrauch in m^3 je Nettoerlös aus eigenen Tätigkeiten, Absatz 29	Indikator Nr. 6,1 in Anhang 1 Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS 2- SBM-3 – E4, Absatz 16 Buchstabe a Ziffer i	Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 1				Unter Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2025/1416 nicht berichtet
ESRS 2- SBM-3 – E4, Absatz 16 Buchstabe b	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 2				Unter Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2025/1416 nicht berichtet
ESRS 2- SBM-3 – E4, Absatz 16 Buchstabe c	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 2				Unter Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2025/1416 nicht berichtet
ESRS E4-2 Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Landnutzung und Landwirtschaft, Absatz 24 Buchstabe b	Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 2				Unter Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2025/1416 nicht berichtet
ESRS E4-2 Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Ozeane/Meere, Absatz 24 Buchstabe c	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 2				Unter Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2025/1416 nicht berichtet
ESRS E4-2 Konzepte für die Bekämpfung der Entwaldung, Absatz 24 Buchstabe d	Indikator Nr. 15 in Anhang 1 Tabelle 2				Unter Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2025/1416 nicht berichtet
ESRS E5-5 Nicht recycelte Abfälle, Absatz 37 Buchstabe d	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 2				171
ESRS E5-5 Gefährliche und radioaktive Abfälle, Absatz 39	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 1				171
ESRS 2 SBM3 – S1 Risiko von Zwangsarbeit, Absatz 14 Buchstabe f	Indikator Nr. 13 in Anhang I Tabelle 3				173
ESRS 2 SBM3 – S1 Risiko von Kinderarbeit, Absatz 14 Buchstabe g	Indikator Nr. 12 in Anhang I Tabelle 3				173
ESRS S1-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik, Absatz 20	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 1				176
ESRS S1-1 Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden, Absatz 21			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		176
ESRS S1-1 Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels, Absatz 22	Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 3				175
ESRS S1-1 Konzept oder Managementsystem für die Verhütung von Arbeitsunfällen Absatz 23	Indikator Nr. 1 in Anhang I Tabelle 3				184-185
ESRS S1-3 Bearbeitung von Beschwerden, Absatz 32 Buchstabe c	Indikator Nr. 5 in Anhang I Tabelle 3				192
ESRS S1-14 Zahl der Todesfälle und Zahl und Quote der Arbeitsunfälle, Absatz 88 Buchstaben b und c	Indikator Nr. 2 in Anhang I Tabelle 3		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		186
ESRS S1-14 Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage, Absatz 88 Buchstabe e	Indikator Nr. 3 in Anhang I Tabelle 3				Schrittweise Einführung der Angabepflichten, daher keine Offenlegung für das Berichtsjahr 2025

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnungsreferenz	EU-Klimagesetz-Referenz	Nachhaltigkeitsbericht von Continental Seite
ESRS S1-16 Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle, Absatz 97 Buchstabe a	Indikator Nr. 12 in Anhang I Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		183
ESRS S1-16 Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane, Absatz 97 Buchstabe b	Indikator Nr. 8 in Anhang I Tabelle 3				183
ESRS S1-17 Fälle von Diskriminierung, Absatz 103 Buchstabe a	Indikator Nr. 7 in Anhang I Tabelle 3				182
ESRS S1-17 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien, Absatz 104 Buchstabe a	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 1 und Indikator Nr. 14 in Anhang I Tabelle 3		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1		182, 197, 199
ESRS 2 SBM3 – S2 Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette, Absatz 11 Buchstabe b	Indikatoren Nr. 12 und 13 in Anhang I Tabelle 3				Unter Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2025/1416 nicht berichtet
ESRS S2-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik Absatz 17	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1				Unter Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2025/1416 nicht berichtet. Angaben gemäß ESRS 2.17 siehe 196
ESRS S2-1 Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette, Absatz 18	Indikatoren Nr. 11 und 4 in Anhang 1 Tabelle 3				Unter Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2025/1416 nicht berichtet. Angaben gemäß ESRS 2.17 siehe 196-197
ESRS S2-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien, Absatz 19	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1		Unter Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2025/1416 nicht berichtet
ESRS S2-1 Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden, Absatz 19			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		Unter Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2025/1416 nicht berichtet
ESRS S2-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, Absatz 36	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3				Unter Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2025/1416 nicht berichtet
ESRS S3-1 Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik, Absatz 16	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1				Unter Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2025/1416 nicht berichtet. Angaben gemäß ESRS 2.17 siehe 198-199
ESRS S3-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Prinzipien der IAO oder der OECD-Leitlinien, Absatz 17	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1		Unter Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2025/1416 nicht berichtet
ESRS S3-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten, Absatz 36	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3				Unter Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2025/1416 nicht berichtet
ESRS S4-1 Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern, Absatz 16	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1				Unter Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2025/1416 nicht berichtet. Angaben gemäß ESRS 2.17 siehe 201-203

Angabepflicht und zugehöriger Datenpunkt	SFDR-Referenz	Säule-3-Referenz	Benchmark-Verordnungsreferenz	EU-Klimagesetz-Referenz	Nachhaltigkeitsbericht von Continental Seite
ESRS S4-1 Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien, Absatz 17	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1		Unter Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2025/1416 nicht berichtet
ESRS S4-4 Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten, Absatz 35	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3				Unter Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2025/1416 nicht berichtet
ESRS G1-1 Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption Absatz 10 Buchstabe b	Indikator Nr. 15 in Anhang 1 Tabelle 3				Nicht wesentlich
ESRS G1-1 Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers), Absatz 10 Buchstabe d	Indikator Nr. 6 in Anhang 1 Tabelle 3				Nicht wesentlich
ESRS G1-4 Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften, Absatz 24 Buchstabe a	Indikator Nr. 17 in Anhang 1 Tabelle 3		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II)		208
ESRS G1-4 Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung, Absatz 24 Buchstabe b	Indikator Nr. 16 in Anhang 1 Tabelle 3				208